



BOJ O STŘEDOMOŘÍ

Prvních devět měsíců

**Miloš
Hubáček**



PASEKA

Miloš Hubáček
BOJ O STŘEDOMOŘÍ
Prvních devět měsíců

PASEKA
PRAHA - LITOMYŠL
2003

Copyright © Miloš Hubáček, 2003

ISBN 80-7185-529-4

Mračna se stahují

Po vypuknutí první světové války váhala Itálie deset měsíců, než opustila svoje postavení neutrála a přiklonila se k mocnostem Dohody, reprezentované Velkou Británií, Francií a Ruskem, bojujícím proti centrálním mocnostem v čele s Německem. Rozhodnutí Říma do velké míry ovlivnily sliby poválečných zisků a výhod, kterými Británie a Francie nešetřily, když cenného spojence lákaly na svoji stranu. Válka skončila a italské požadavky nebyly následnými mírovými smlouvami zdaleka uspokojeny. Ale třeba říci, že i když Řím neskrýval zklamání nad údajnou britsko-francouzskou nevďěčností, vztahy mezi Itálií a Velkou Británií zůstávaly po následujících patnáct let bez vážnějších konfliktů. Britové proto ve svých strategických úvahách nepovažovali Itálii za hrozbu svým zájmům a za potenciálního nepřítele.

Nad poválečným uspořádáním světa převzala záštitu Společnost národů, mezinárodní organizace ustavená z iniciativy amerického prezidenta W. Wilsona a sídlící v Ženevě. K první vážné zkoušce jejího vlivu došlo v letech 1931–1933, poté, co japonská vojska vtrhla do Mandžuska, neoddělitelné součásti Číny. Zástupce Číny u Společnosti národů se oficiálně obrátil na její Radu se žádostí o okamžitý zákrok proti nevyprovokovanému útoku. Avšak Rada, mezi jejímiž čtyřmi stálými členy byl kromě Velké Británie, Itálie a Francie i agresor – Japonsko –, jednání o této otázce na žádost Japonska odložila. Namísto rozhodných akcí ke zkročení útočníka a v protikladu s proklamovanou zásadou, že „každá válka se dotýká všech členů Společnosti“ a že „Společnost je povinna učinit všechna opatření k zachování míru“, byla v únoru roku 1932 svolána do Ženevy mezinárodní konference, která měla diskutovat o nových odzbrojovacích opatřeních.

A zatímco diplomaté bez valného úspěchu debatovali, vyvstával další a ještě závažnější problém, tentokrát v Evropě. V lednu roku 1933 se stal německým kancléřem Adolf Hitler. Už v říjnu toho roku Německo odmítlo účast na dalších jednáních o odzbrojení, vystoupilo ze Společnosti národů a začalo budovat novou armádu. Ostatní mocnosti tento vývoj sice zneklidňoval, ale převládlo přesvědčení, že v případě nutnosti má Společnost na potencionálního narušitele míru účinný

nástroj v možnosti uvalení sankcí. Zásluhou fašistické Itálie se však mělo brzy ukázat, jak je taková naděje lichá.

V říjnu roku 1935 napadla italská vojska z nástupních prostorů v Somálsku a Eritreji Etiopii (zastarale Habeš), členský stát Společnosti národů. O šest týdnů později její Rada prohlásila Itálii za agresora a vyhlásila proti ní omezené ekonomické sankce. Ale z padesáti států, které s tímto opatřením formálně vyjádřily souhlas, byla jen Velká Británie ochotna vynutit dodržování sankcí i silou. Podstatně posílila své Středomořské loďstvo, rozmístila lodi na základnách v Port Saidu, Alexandrii a Haifě a do Egypta přesunula jednotky pozemních vojsk a letectva. Britský ministr zahraničí sir Samuel Hoare si však mohl 19. prosince 1935 v Dolní sněmovně jen trpce postěžovat, že „žádný další členský stát nepohnul jedinou lodí, jediným strojem, jediným mužem“. Výsledkem bylo, že v květnu 1936 Italové svou agresivní válku úspěšně ukončili. Etiopský císař Haile Selassie I. uprchl do Anglie a Itálie Etiopii anektovala. Benito Mussolini tím dokázal celému světu, jak ošidné je spoléhat na Společnost národů jako garanta míru.

Hlavní hrozbou nejen evropského, ale i světového míru se stále výrazněji stávalo nacistické Německo. Poté co v roce 1933 odvrhlo omezovací ustanovení Versailleské smlouvy a začalo zbíjet, porušilo v roce 1936 další významnou mezinárodní smlouvu, a to takzvaný Rýnský garanční pakt, podepsaný Velkou Británií, Francií, Německem, Itálií a Belgií ve švýcarském Locarnu v roce 1925. Pakt zaručoval nedotknutelnost francouzsko-německých a belgicko-německých hranic v Porýní a stvrzoval rozhodnutí Versailleské smlouvy, podle kterého přesně vymezená pohraniční oblast (území v šíři 50 kilometrů na východ od Rýna) měla zůstat trvale demilitarizována. 7. března 1936 však německá vojska demilitarizované pásmo obsadila. Francie, jejíž bezpečnosti se tento svévolný akt nejvíce dotýkal, se nezmohla na žádnou účinnou protiakci se zdůvodněním, že její armáda není schopna bez rozsáhlé mobilizace včas zasáhnout!

Nově vznikající situaci musela přizpůsobit své strategické koncepci i Velká Británie. Náčelníci štábů pozemních vojsk, letectva a námořnictva předložili v polovině roku 1936 vládě analýzu, ze které vyplývalo, že Německo, Japonsko a Itálie se mohou, a dokonce i současně, stát nepřáteli Británie. Náčelníci štábů proto zdůraznili nezbytnost získávání spojenců a především nutnost upevnění spojení s Francií. Dále důrazně doporučovali udržovat dobré vztahy se všemi středomořskými státy, jejichž síly by mohly ohrozit životně důležité námořní trasy spojující Británii s východními zeměmi. I když se jako největší potenciální nepřítel jevilo Německo, britští stratégové si dobře uvědomo-

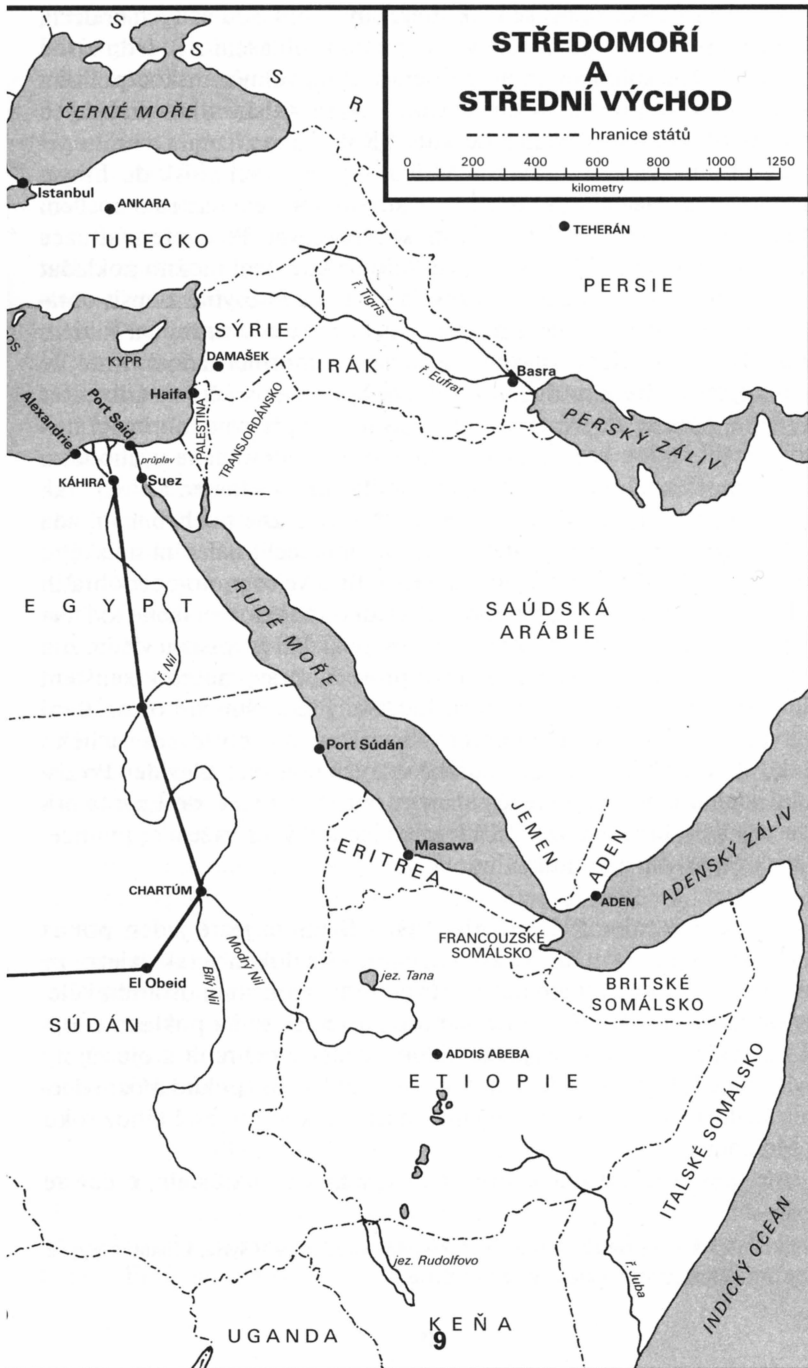
vali, jak obtížné by bylo v případě konfliktu s Hitlerem válčit současně i s Itálií. Doporučovali proto zlepšit vztahy s Římem, vážně narušené etiopskou krizí. Vláda se závěry svých generálů a admirálů souhlasila a v souladu s nimi začala vyvíjet potřebnou diplomatickou aktivitu.

Rozbory provedené vojenskými odborníky také zdůrazňovaly, že pro Británii má a bude mít mimořádný význam vojensko-politická spolupráce s Egyptem. Šlo o vojenské základny a zabezpečení námořních komunikací, především Suezského průplavu. Britský protektorát nad touto zemí sice skončil už v roce 1922, ale egyptští představitelé měli výhrady proti vlivu, který si v zemi uchovávala britská armáda; v podstatě jej považovali za omezování suverenity a nezávislosti a za vojenskou okupaci. Bylo tedy třeba najít způsob, jak na jedné straně napětí mezi Káhirou a Londýnem odstranit a na straně druhé Britům umožnit i nadále využívat egyptské pozemní a námořní základny. K vyřešení choulostivé situace napomohla skutečnost, že egyptští politici silně znepokojení útokem na Etiopii a neskrývaným zájmem Itálií o Egypt sami došli k závěru, že jedině co nejtěsnější vztahy s Británií mohou být zárukou bezpečnosti jejich země, a to i za cenu, že poněkud sleví ze svých požadavků na suverenitu. Následovala smlouva mezi britskou a egyptskou vládou podepsaná 26. srpna 1936. Stanovovala, že v případě války budou obě země spojenci, že vojenská okupace Egypta sice skončila, ale vzhledem k nutnosti zajistit bezpečnost Suezského průplavu zůstanou britské síly i nadále na egyptském území. Podle dalších bodů smlouvy měli být Britové nápomocni při výcviku a vybavování egyptské armády, měla být zlepšena síť strategických silnic a železnic, v Port Saidu a v Suezu měla být vybudována velká překladiště a skladiště strategického materiálu. Při vypuknutí války, ale i v případě její bezprostřední hrozby či vážného zhoršení mezinárodních vztahů měli Britové právo užívat všechny egyptské přístavy, letiště a komunikace a přisunovat do země posily.

Pokud se týkalo Itálie, Británie se snažila udržovat s Římem co nej přátelštější vztahy, ale příliš se to nedařilo. Londýn sledoval se značnou nelibostí podporu poskytovanou Mussolinim generálu Frankovi, který rozpoutal ve Španělsku občanskou válku. Na druhé straně Italoové podrážděně komentovali uzavření britsko-egyptské smlouvy, neboť měli za to, že silná britská přítomnost v Egyptě ohrožuje jejich vliv v celém Středomoří. Zlepšení vztahů mělo přinést společné britsko-italské prohlášení (gentlemen's agreement), jehož podpisu se britské diplomacii podařilo dosáhnout 2. ledna 1937. V prohlášení se konstatovala životní důležitost svobodné plavby ve Středomoří jak pro Itálii, tak pro Velkou Británii a přání obou mocností chránit suverenitu všech zemí středomořské oblasti.



STŘEDOMOŘÍ A STŘEDNÍ VÝCHOD



Britské a italské zájmy se však střetávaly v tolika důležitých bodech, že se brzy ukázalo, že naděje vkládané do prohlášení z 2. ledna jsou nereálné. Mussolini se již plně orientoval na velmocenskou politiku a řadou konkrétních opatření se snažil zvýšit italský vliv v arabských zemích Středního východu a Levanty.* Rozhodl o zřízení vrchního velitelství italských sil v severní Africe, o přesunech vojsk do Libye, o reorganizaci leteckých základen ve středomořské oblasti a o posílení italského loďstva. Britská vláda musela reagovat. Po zvážení situace došla v červenci 1937 k závěru, že Itálii nadále není možno pokládat za spolehlivého partnera. Považovala proto za nezbytné zlepšit obranu svých základen, především námořních, ve Středomoří a Rudém moři. Dosud se velení britského válečného námořnictva domnívalo, že pro potřeby Středomořského loďstva budou dostačovat Gibraltar a Malta. Nyní se ale ukazovalo stále jasněji, že při vypuknutí nepřátelství s Itálií budou britská plavidla operovat především ve východním Středomoří, a od této oblasti byl Gibraltar příliš vzdálen a stejně tak i doky a opravy na Maltě. Navíc existovaly vážné pochybnosti, zda v případě války by byla Malta vůbec schopna čelit náletům italského letectva, eventuálně přímému napadení. Britové se proto opět obrátili k Egyptu se záměrem učinit hlavní základnou Středomořského loďstva namísto Malty Alexandrii. Začali tím, že požádali egyptskou vládu, zda by mohli v alexandrijském přístavu provést úpravy nutné k zajištění dlouhodobého pobytu válečného loďstva. Především šlo o rozšíření kotvišť, opravárenských a obranných zařízení a o postavení suchého doku vhodného k opravám a údržbě velkých bojových plavidel. Po získání souhlasu byly urychleně zahájeny potřebné práce, do Egypta přicházely další britské pozemní a letecké jednotky, přivážela se munice, válečný materiál a pohonné hmoty.

V polovině roku 1938 učinila Velká Británie ještě jeden pokus o zlepšení vztahů s Itálií. Ve své vstřícnosti šla dokonce tak daleko, že přislíbila iniciovat uznání italské suverenity nad Etiopií ostatními členy Společnosti národů a oficiálně prohlásila, že sama pokládá etiopský „incident“ za uzavřený. Jak vidno, ve snaze ochránit svoje zájmy byla tehdejší britská vláda ochotna obětovat leccos (pokud možno leccos cizího), čemuž, jak dobře víme, nasadila korunu ještě téhož roku v Mnichově.

Ale přes všechnu snahu Britů napětí v Evropě narůstalo, o což se

* Levanta - starší označení zemí ve východním Středomoří (Sýrie, Libanon, Egypt, Kypr); v užším smyslu pouze Libanon a Sýrie.

především postaralo nacistické Německo. Poté co v březnu roku 1938 Hitler připojil ke své říši Rakousko, o půl roku později vyvolal takzvanou československou krizi, která v září toho roku vyústila v uzavření ostudné mnichovské dohody. Zatímco britský premiér Arthur Neville Chamberlain po návratu z Mnichova na londýnském letišti triumfálně oznamoval, že přivází mír, britští generálové, admirálové a střízlivě uvažující politici takovými optimisty nebyli. Německo se stávalo akutní hrozbou a nedalo se odhadnout, jak se v případě, že Hitler zahájí válku, zachová jeho nejbližší spojenec, Mussoliniho Itálie. Mohla zůstat neutrální, ale bylo nutno počítat i s druhou alternativou: budou-li se věci vyvíjet pro Německo příznivě, nezůstane Itálie stranou a po Hitlerově boku bude chtít uspokojit svoje ambice. Celkovou situaci ještě zhoršovala reálná možnost, že se do válečného konfliktu jako spojenec Německa a Itálie zapojí i císařské Japonsko. Výsledkem těchto chmurných úvah byla iniciativa britské vlády z února roku 1939, kdy navrhla francouzské vládě zahájení porad nejvyšších představitelů generálních štábů obou zemí. Měli jednat o společných opatřeních pro případ války s Německem, Itálií a možná i s Japonskem.

Rozhovory započaly koncem března. Britští a francouzští stratégové si uvědomovali, že Itálie a zejména Německo jsou sice na válku lépe připraveny, ale v případě dlouhodobějšího konfliktu budou jejich možnosti ochromovány nedostatečnými lidskými a surovinovými rezervami. Útočníci proto musí spoléhat na rozhodující rychlé údery, zatímco Francie a Británie se svým zázemím mohou válečný potenciál postupně zvyšovat, pokud se jim podaří uchránit námořní komunikace a válečný průmysl. Této úvaze byly přizpůsobeny i základní strategické plány obou velmocí, rozdělující průběh možné války do tří fází. V první fázi se budou spojenci snažit zachovat integritu vlastního území a zabezpečit rozhodující předpoklady pro pokračování v boji, to znamená, jak již bylo řečeno, ochránit námořní komunikace a střediska válečného průmyslu. Ve druhé fázi bude vůči Německu uplatněna ještě převážně defenzivní strategie, zatímco vůči Itálii jako slabšímu z obou protivníků bude zahájena ofenziva. Současně bude zvyšována vojenská síla spojenců. Ve třetí fázi se všechno jejich úsilí soustředí na porážku Německa.

15. března 1939, pouhých šest měsíců poté, co Hitler v Mnichově zaručil, že oplátkou za odstoupení Sudet Československo nenapadne, německá armáda obsadila českomoravský prostor. 23. března Německo anektovalo litevské město Klaipeda obývané etnickými Němci. Británie a Francie sice stále ještě pasivně přihlížely, nicméně Chamber-

lain v Dolní sněmovně poslední akty německé agrese odsoudil a prohlásil, že útok na Polsko by Británie už netolerovala.

7. dubna vtrhlo přes 50 000 italských vojáků do Albánie. Expediční síly byly sestaveny ve velkém spěchu, neměly bojové zkušenosti, náležité vybavení ani přesné rozkazy a poradit si s byt' chaotickou albánskou obranou jim dělalo velké problémy. Ale napomohla bázlivost albánského krále Zogua I. stejně jako zrada a korupce řady jeho ministrů a generálů, a nakonec byla země okupována. Italský král Viktor Emanuel III. získal další titul – král albánský –, v Tiraně se usídlil jako guvernér generálporučík Francisco Jacomoni, chráněncem ministra zahraničí hraběte Ciana, a vrchním velitelem italských vojsk v zemi se stal generál Sebastiano Visconti Prasca. Šlo o jasné porušení britsko-italského prohlášení z ledna roku 1937, které garantovalo suverenitu a nezávislost států středomořské oblasti. Ale i v tomto případě se britská vláda ještě přidržela neblahé „usmířovací“ politiky. Namísto rázných opatření vůči agresorovi ponechala evidentně porušenou dohodu v platnosti a pouze oznámila, že další násilné porušení statu quo ve Středomoří a na Balkáně trpět nebude.

O týden později Británie a Francie oficiálně ohlásily, že v případě ohrožení nezávislosti Řecka nebo Rumunska, a pokud se tyto země takovému ohrožení postaví na odpor, jim obě mocnosti poskytnou pomoc. Německo a Itálie reagovaly 22. května podepsáním takzvaného Ocelového paktu. Jeho článek I konstatoval, že obě mocnosti budou udržovat stálý kontakt a všechny otázky společného zájmu budou řešit vzájemnou dohodou; článek II hovořil o nutnosti okamžitých konzultací v případě ohrožení společných zájmů a článek III stanovil, že ocitne-li se jeden smluvní partner ve vojenském konfliktu s jinou mocností, druhý smluvní partner mu bude okamžitě nápomocen jako spojenec a podpoří ho všemi svými pozemními, námořními i leteckými silami. O pět dnů později bylo po dlouhých diplomatických jednáních zveřejněno společné prohlášení Velké Británie a Turecka. Obě země stvrzovaly, že v případě agresivního jednání třetí strany, které by vyústilo ve válku ve Středomoří, budou účinně spolupracovat a poskytnou si veškerou možnou pomoc. Vydané prohlášení bylo velkým úspěchem britské diplomacie, neboť Turecko zaujímalo ve středomořském prostoru mimořádně významné strategické postavení: ovládalo Dardanelskou úžinu, jeden ze tří přístupů do Středoziemního moře. Uzavření úžiny by v případě války bylo pro Itálii těžkou ranou, neboť její hospodářství do velké míry záviselo na dovozu surovin a většinu nafty získávala právě z oblasti Černého moře.

O situaci ve Středomoří jednala i britská admirálita s francouzským

ministerstvem válečného námořnictva. Bylo dohodnuto, že Francouzi převezmou starost o západní část Středozemního moře a Britové o jeho část východní. Dělicí linií sfér odpovědnosti měla být čára probíhající od Mesinského průlivu, oddělujícího Sicílii od jižní části italského poloostrova, a pokračující kolem Malty k přístavu Tripolis na severo-africkém pobřeží. Námořní síly obou zemí budou v případě války vzájemně ochraňovat svá obchodní plavidla a napadat italské komunikační linie spojující metropoli s Libyí. Tyto dohody byly upřesněny při návštěvě vrchního velitele francouzského loďstva ve Středomoří vice-admirála Ollivea u vrchního velitele britského Středomořského loďstva admirála sira A. B. Cunninghama, která se uskutečnila na Maltě koncem července 1939.

Během letních měsíců roku 1939 napětí v Evropě den ode dne síli- lo. Téměř všechny země se více či méně otevřeně začaly připravovat na válku. Vážné obavy z dalšího vývoje přiměly amerického prezidenta F. D. Roosevelta obrátit se 15. dubna 1939 na Hitlera a Mussoliniho s výzvou, aby slíbili, že se po dobu deseti až dvaceti pěti let zdrží použití síly vůči třiceti vyjmenovaným státům. Současně Roosevelt nabídl svolání mezinárodní konference k projednání otázek odzbrojení a řešení sporných hospodářských problémů. Oba diktátoři to však odmítli. 23. srpna ministři zahraničí Německa a Sovětského svazu, Joachim Ribbentrop a Vjačeslav Molotov, podepsali v Moskvě „smlouvu o neútočení mezi Německem a Svazem sovětských socialistických republik“. „Obě smluvní strany se zavazují, že se vůči sobě zříkají jakéhokoli aktu násilí, agresivního činu či útoku,“ zněl článek I. Uzavření smlouvy britskou vládou jen ubezpečilo, že se Hitler rozhodl pro válku a pojišťuje se proti možnému ohrožení z východu. Následující den proto Británie nacistického diktátora varovala prohlášením, že je rozhodnuta dodržet záruky poskytnuté Polsku, a 25. srpna bylo v Londýně oznámeno uzavření britsko-polské smlouvy o vzájemné pomoci. Téhož dne musel Hitler spolknout ještě jednu hořkou pilulku. Ohlásil se u něj italský velvyslanec v Berlíně Bernardo Attolico. Přinášel Mussoliniho dopis, který byl reakcí na předchozí Hitlerovo sdělení, že bude pravděpodobně donucen (!) během krátké doby zakročit proti Polsku, a že proto prosí o „pochopení“ ze strany Itálie. Mussolini nyní odpovídal: „Je to pro mne jeden z nejbolestivějších okamžiků v mém životě, neboť Vám musím sdělit, že Itálie není na válku připravena.... Podle informací zodpovědných velitelů úseků branné moci jsou zásoby benzínu italského letectva tak malé, že by vystačily pouze na dva týdny války. Podobně je tomu i se zásobováním pozemního vojska a v mnoha

dalších oblastech souvisejících se surovinovými zásobami. Pouze velitel flotily mi mohl oznámit, že se nedopustil žádné trestuhodné nedbalosti, a flotila je proto připravena k boji a disponuje dostatečným množstvím paliva. Pochopte, prosím, moji situaci!“ Jak zaznamenává ve svých pamětech Hitlerův tlumočník Paul Schmidt, dopis zapůsobil jako exploze bomby. Ještě ten večer, tj. 25. srpna, Hitler odpověděl. Jeho dopis byl podle Schmidta chladný a krátký a v podstatě pouze žádal o údaje týkající se surovin a výzbroje, které Itálie potřebuje, aby mohla vést válku. Mussolini reagoval během čtyřiaadvaceti hodin. Účast Itálie na vojenských operacích podmínil dodáním velkého množství strategických surovin včetně 7 milionů tun nafty, 6 milionů tun uhlí, 2 milionů tun oceli, milionu tun dřeva, 17 000 vojenských vozidel a nejméně 150 protiletadlových baterií; italský ministr zahraničí (a Mussoliniho zeť) hrabě Galeazzo Ciano prohlásil, že to byl požadavek stačící „porazit vola“. Němci, kteří v předvečer války sami neměli strategických surovin nazbyt, samozřejmě nemohli vyhovět a také jim bylo od počátku jasné, že ze strany Italů jde o čistě úhybný manévř – a nemýlili se. Mussolini prostě zvolil vyčkávací taktiku: Itálie bude i nadále s Německem udržovat těsné spojení, ale v nadcházejícím konfliktu zůstane – alespoň po nějakou dobu – formálně neutrální.

V souvislosti s bezprostředně hrozícím konfliktem vyvstala v Londýně se vši naléhavostí otázka, co lze očekávat od Itálie svázané s Německem Ocelovým paktem. Vstup Itálie do války by západním spojencům způsobil ty nejvážnější problémy. Italské letectvo a loďstvo mohlo narušit, nebo dokonce úplně znemožnit plavbu spojeneckých lodí Středozemním mořem. Zůstala by sice možnost využívat pro spojení se Středomořím Suezský průplav, ale v Rudém moři mohla být spojenecká plavidla vystavena útokům vedeným z italských základů ve východní Africe. I když zpravodajská služba informovala britskou vládu a náčelníky štábů o nezanedbatelných ekonomických potížích Itálie, které samozřejmě mohly silně ovlivnit úvahy, zda se pustit do válečného dobrodružství, či ne, Mussoliniho konečné rozhodnutí bylo nepředvídatelné. Náčelníci štábů proto opět zdůraznili klíčový význam udržení Itálie v postavení neutrála s tím, že je třeba se i nadále vystříhat všech kroků, které by ji přiměly vojensky vystoupit. Nicméně spojenečtí představitelé odpovědní za vytváření strategických koncepcí museli počítat s alternativou, že přes všechnu snahu o zachování dobrých vztahů se jejich země mohou ocitnout ve válečném stavu nejen s Německem, ale i s Itálií.

V posledních dnech měsíce srpna roku 1939 se už situace vyhrotila natolik, že vrchní velitelé britských ozbrojených sil ve Středomoří a na Středním východě obdrželi rozkazy učinit opatření nezbytná k ochraně svěřených oblastí. Do Egypta byly přisunovány bojové letouny a jednotky britské a egyptské armády zaujímaly postavení zejména v blízkosti Alexandrie a Suezského průplavu. Válečné námořnictvo soustředilo v alexandrijském přístavu tři bitevní lodi a jednu loď letadlovou, sedm křižníků, dvacet šest torpédoborců a početnou flotilu pomocných plavidel. Dvacátého třetího srpna admirálita převzala kontrolu nad obchodními plavidly a řadu z nich vyčlenila pro svoje potřeby. Za rozbřesku i za setmění – v době nejvhodnější pro překvapivý letecký útok – vzlétaly hlídkové letouny námořního letectva a přístupy k alexandrijské základně byly pravidelně prozkoumávány z obavy před zaminováním. Vrchní velitel Středomořského loďstva admirál Cunningham si dobře uvědomoval, že pokud dojde k nejhoršímu, tj. k válce jak s Německem, tak i s Itálií, největší hrozbou britské námořní moci se stanou Italové. Byl proto rozhodnut, že ať už zahájí nepřátelské akce kdykoliv, jeho loďstvo musí být připraveno se s nimi utkat.

Blesková válka

1. září 1939 ve 4 hodiny 45 minut ráno napadla letadla luftwaffe polská letiště, komunikace a prostory soustředění polských pozemních vojsk. Ve stejnou dobu zahájila řadová loď Schleswig-Holstein ostřelování cílů v Gdaňské zátocce. V 5.00 hodin překročilo polské hranice 48 divizí pěti německých armád. Burácení tankových motorů, dunění děl a hrozivý hukot formací bombardérů oznamovaly začátek největšího válečného konfliktu v dějinách. V 9 hodin dopoledne předal britský velvyslanec v Berlíně sir Neville Henderson na ministerstvu zahraničí ultimátum, že „pokud vláda Jeho Veličenstva neobdrží před 11. hodinou britského letního času uspokojivé ujištění o zastavení veškerých útočných akcí proti Polsku a stažení německých jednotek z této země, budou se Velká Británie a Německo od této hodiny nacházet ve válečném stavu“. Tlumočník Paul Schmidt, který ultimátum z budovy ministerstva vezl Hitlerovi do říšského kancléřství, ve svých pamětech napsal: „...a vstoupil jsem do vedlejší místnosti, v níž seděl Hitler u svého pracovního stolu, zatímco Ribbentrop stál vpravo od něj u okna. Oba se na mě podívali s napětím v obličeji. Zastavil jsem se v určité vzdálenosti před Hitlerovým stolem a pomalu jsem mu překládal ultimátum britské vlády. Když jsem skončil, zavládlo naprosté ticho... Hitler seděl jako zkamenělý a zíral před sebe. Nebyl bez sebe, jak se později tvrdilo, ani neběsnil, jak to o něm tvrdili jiní. Seděl zcela tiše a nehnutě na svém místě. Po chvíli, která mi připadala jako věčnost, se obrátil k Ribbentropovi, jenž zůstal stát u okna jako strnulý. ‚Co teď?‘ zeptal se Hitler svého ministra zahraničí se zuřivým pohledem v očích, jako by chtěl vyjádřit, že ho Ribbentrop nesprávně informoval o reakci Angličanů. Ribbentrop odpověděl tichým hlasem: ‚Předpokládám, že nám v následující chvíli předají ultimátum stejného znění Francouzi.‘ ... Protože tím jsem svůj úkol vyřídil, odešel jsem odtamtud a řekl jsem všem, kteří čekali v předpokojí a tlačili se kolem mne: ‚Angličané nám právě předali ultimátum. Za dvě hodiny bude Anglie a Německo ve válečném stavu.‘ Také zde v předpokojí zavládlo při tomto oznámení mrtvolné ticho. Göring se ke mně otočil a řekl: ‚Jestli tuhle válku prohrájeme, nechť jsou nám nebesa milostivá!‘ Goebbels stál v koutě, sklíčený a uzavřený sám do sebe, a vypadal doslova jako zmoklá slepice.

Všude jsem viděl zaražené obličaje, i u méně významných straníků, kteří byli v místnosti.“ Francouzský velvyslanec Robert Coulondre předal Ribbentropovi ultimátum své vlády vzápětí; jeho obsah byl prakticky totožný s britským, jen termínem pro odpověď byla pátá hodina odpolední. Ve stejný den jako Velká Británie a Francie vyhlásily Německu válku Austrálie, Nový Zéland a Indie, Jižní Afrika tak učinila 6. a Kanada 10. září.

Po osmnácti dnech bojů byla polská armáda poražena a o osudu země bylo rozhodnuto. Nebyla to polská morálka, která by zklamala. Poláci jednak nebyli dost silní, aby dokázali úspěšně čelit daleko mocnějšímu a lépe připravenému nepříteli, jednak bojovali podle pravidel z roku 1918, zatímco Němci už vymysleli zcela nový a za daných okolností mimořádně účinný způsob válčení. Hitler poprvé předvedl svou koncepci „bleskové války“ (Blitzkrieg), jejímiž základními prvky bylo překvapení, rychlost a teror. Byl to úder přicházející bez formálního upozornění a provedený dosud neobvyklou metodou užití tankových sil podporovaných spíše než konvenčním dělostřelectvem masou střemhlavých bombardérů.

Zatímco německé loďstvo ovládlo Baltik a luftwaffe oblohu, devět německých tankových divizí drtilo tucet polských jízdních brigád a hrstku tanků. Cílevědomou součástí německé taktiky bylo i něco, co se dá nazvat programový válečný teror. Těžké bombardování měst a vesnic uvedlo do pohybu masu obyvatelstva, které pak překáželo polskému vrchnímu velení v přesunech vojsk včetně nepočetných záloh, a nelitostné ostřelování kolon uprchlíků leteckými kulomety zmatek ještě zvyšovalo. Poručík baron von Bogenhardt popisuje postup německého 6. motorizovaného pluku z jeho výchozích postavení na Slovensku do polského vnitrozemí takto: „Nekladli nám skoro žádný odpor... Byly sváděny jen sporadické boje, když jsme se dostali k říčním bariérám, ale luftwaffe už nám cestu vyčistila. Střemhlavé bombardéry šuky byly smrtelně přesné, a protože se nesetkávaly s odporem, mohly si dělat, co chtěly. Cesty a pole zaplňovali nešťastní venkované, kteří utíkali v panice ze svých vesnic, když začalo bombardování. Měli jsme stovky polských vojáků, kteří šli sklesle ke slovenské hranici... Bylo tam tolik zajatců, že se je nikdo neobtěžoval hlídat, nebo jim alespoň říct, kam mají jít.“

Sedmnáct dnů po invazi Hitlerových vojsk vtrhly přes východní hranici do Polska Stalinovy divize. Osud nešťastné země byl zpečetěn. Následující den, 18. září, polská vláda a generální štáb ustoupily do Rumunska a německé a sovětské jednotky se setkaly v Brestu. 19. září

zastavila polská armáda organizovaný boj. 28. září kapitulovali obránci obklíčené a hořící Varšavy, 29. září kapitulovala posádka pevnosti Modlin (26. září na pevnost provedlo nálet 450 a 27. září 550 německých letadel) a poslední izolované jednotky v polském vnitrozemí přestaly klást odpor 6. října.

31. srpna 1939 italský ministr zahraničí hrabě Ciano informoval britského velvyslance v Římě, že Itálie nebude proti Anglii a Francii bojovat, ať už Němci učiní cokoliv. A když následující den německá vojska vtrhla do Polska, italská vláda skutečně oznámila, že Itálie se bojových akcí neúčastní. To se sice mohlo chápat jako vyhlášení italské neutrality, ale spojenecké vlády se na trvalou neutralitu Itálie v žádném případě spolehnout nemohly. Instrukce zasláná v tu dobu vrchním velitelům britských sil ve Středomoří a na Středním východě proto vedle Němec-ka označovala jako možného nepřítele i Itálii.

Vázány smlouvami o vzájemné pomoci uzavřenými s Polskem přistoupily Velká Británie a Francie 2. září k všeobecné mobilizaci a 3. září vyhlásily Německu válku. Ve Středomoří Britové položili u břehů Malty první minová pole a jejich bojová plavidla začala hlídkovat mezi Krétou a mysem Matapan na jižním cípu Peloponéskeho poloostrova s cílem ochránit spojenecké obchodní lodi a přerušit plavbu německých lodí směřujících z Egejského moře do Středozemního. 3. září se na příkaz admirality přesunula do Gibraltaru 3. divize torpédoborců, dosud náležející ke Středomořskému loďstvu admirála Andrewa Browna Cunninghama. Torpédoborce měly zabránit průniku německých ponorek Gibraltarským průlivem do Středozemního moře. Po těžkých ztrátách, které německé ponorky způsobily britskému loďstvu v první světové válce, měl Londýn obavy, aby se situace neopakovala. Jak se ale později ukázalo, Italové zpočátku nedali Německu souhlas ke zřízení ponorkových zásobovacích základen, a tak se první německé ponorky objevily ve Středozemním moři až v říjnu roku 1941. Aby nedocházelo k incidentům s italskými ponorkami, což by určitě způsobilo nežádoucí zostření vztahů, dala britská admirálita svým bojovým plavidlům ve Středomoří příkaz neútočit na ponořené ponorky, pokud nepronikly do spojeneckých teritoriálních vod nebo „neprovedly nepřátelský akt, či se nenacházely v postavení, kdy bylo zřejmé, že se jej provést chystají“. Toto nařízení však drasticky omezovalo možnost britských velitelů včas zasáhnout v případě, že by ponořená ponorka byla německá; nutnost vyčkávat, až zaútočí, nebo až bude plně připravena k útoku, prakticky znemožňovala účinnou obranu. Situace byla uspokojivě vyřešena až po 21. září, kdy italská vláda spojenecké

argumenty uznala a souhlasila, že pokud se italské ponorky budou pohybovat mimo vyznačené výcvikové prostory, poplují na hladině.

Další velkou komplikací představovala Spojenci vyhlášená kontrola plavidel neutrální. Jejím cílem bylo zjišťovat, zda neutrální lodi nepřevážejí kontraband, za který bylo považováno veškeré zboží a materiál, které mohly Němcům sloužit pro válečné potřeby. V praxi to znamenalo, že spojenecká válečná plavidla zastavovala neutrální obchodní lodi, prohlížela je, a pokud objevila náklad určený pro Německo, zadržené lodi musely odplout do určených přístavů, kde byl kontraband vyložen a zabaven. Pokud měla mít kontrola smysl, nemohla se vyhnout ani italským plavidlům, a i když se Spojenci v těchto případech snažili o maximální ohleduplnost a vyhýbali se konfliktům, Italové si neustále stěžovali. Mussolini opakovaně vyjadřoval své rozhořčení a italský tisk pravidelně a velmi ostře komentoval spojenecké „provokace“.

Celkově však zůstávala situace ve Středomoří v prvních měsících po vypuknutí války relativně klidná, k bojovým akcím nedocházelo a kontrola kontrabandu nevyžadovala nasazení velkých sil. Britové proto mohli svá válečná plavidla přesunovat tam, kde jich bylo třeba naléhavěji, především k ochraně konvojů plujících Atlantikem a Indickým oceánem a k většímu zabezpečení oblasti Severního moře. Jako první opustila Středomoří 1. eskadra křižníků, následovaly bitevní lodi Malaya, Barham a Ramillies, letadlová loď Glorious a většina torpédoborců. V posledním týdnu měsíce října byla odvolána i Cunninghamova vlajková loď Warspite, do té doby sloužící jako admirálovo velitelské stanoviště. Po jejím odplutí musel Cunningham řešit otázku umístění svého velitelství. Vedle Alexandrie se uvažovalo o Maltě, ale obě místa měla jak přednosti, tak i nevýhody. V Alexandrii mohl Cunningham snadněji udržovat kontakt s vrchními veliteli britského letectva a pozemních vojsk sídlícími v Káhiře, s nimiž se jednou týdně scházel k poradám o koordinaci akcí. Na druhé straně by se tam musely vyhledat vhodné prostory pro admirálův štáb a instalovat složitý komunikační systém. Tyto problémy odpadaly na Maltě, která byla sídlem velitelství Středomořského loďstva po dlouhé roky a kde bylo vše potřebné dávno vybudováno. I když Cunningham osobně dával přednost Alexandrii, admirálita rozhodla, že Malta bude vhodnější mimo jiné i proto, že tím byl usnadněn styk s Francouzi. Velící admirál Středomořského loďstva se přemístil se svým štábu na Maltu 1. 11. 1939. V tu dobu Cunninghamovi zbývaly z nedávno ještě mocného loďstva jen tři malé křižníky třídy „C“ 3. eskadry kontradmirála Henryho R. Moora, pět australských torpédoborců pod velením kontradmirála Johna C. Toveyho a dvě ponorky.

Bez nadsázky lze říct, že na konci třicátých a na začátku čtyřicátých let se v britském válečném loďstvu těžko hledal admirál, který se těšil větší reputaci a respektu než Andrew Browne Cunningham, všeobecně známý pod přezdívkou ABC. Protože se s jeho osobou budeme při líčení válečných událostí ve Středomoří setkávat velmi často, je na místě tohoto významného námořního velitele blíže představit.

Narodil se v roce 1883 v irském Dublinu v rodině skotského profesora anatomie a od raného věku ho přitahovalo moře a lodi. V lednu roku 1897 nastoupil jako čtrnáctiletý kadet na palubu výcvikové lodi Britannia. Po dvou letech už sloužil ve východoafrických vodách na křižnících Fox a Doris, a když v roce 1899 vypukla v Jižní Africe válka s Búry, bojoval Cunningham dva roky jako poddůstojník v řadách britské námořní pěchoty. V prosinci roku 1900 se vrátil do Anglie. Čtrnáctého března 1903 získal hodnost podporučíka a byl odeslán do Středomoří ke službě na bitevní lodi Implacable. Na velké lodi ale postrádal pocit náležitosti uplatnění, a proto požádal o převelení na torpédoborec. Bylo mu vyhověno a na torpédoborci Locust se s chutí pustil do plnění každodenních povinností nižšího důstojníka včetně péče o podřízené a starosti o udržování kázně. V této době také vznikla jeho hluboká náklonnost k torpédoborcům, která jej provázela po celý zbytek kariéry. V březnu 1904 byl Cunningham povýšen na poručíka a převelen na křižník Scylla a posléze na křižník Suffolk, zdržující se ve Středomoří. Rok 1908 mu přinesl první samostatné velení – stal se velitelem torpédového člunu. Brzy nato následovalo velení torpédoborcům Vulture a Roebuck a v prosinci 1910 dostal zbrusu nový torpédoborec Scorpion. 24. června roku 1911 se Scorpion účastnil námořní přehlídky na rejdě ve Spitheadu* konané u příležitosti korunovace krále Jiřího V. V Cunninghamově paměti zůstala tato slavnost natrvalo symbolem vrcholného období námořní moci britského impéria: bojová plavidla – včetně 42 starých a nových bitevních lodí, 4 bitevních křižníků, 75 křižníků, 68 torpédoborců a řady dalších plavidel jako torpédových člunů, dělových člunů a ponorek – vytvořila linii dlouhou dvacet šest námořních mil.**

Na můstku Scorpionu operujícího ve Středomoří Cunningham strávil téměř celou dobu první světové války. Doprovázel těžké lodi při ostřelování nepřátelských postavení, chránil minolovky, účastnil se vyloďování i evakuace pozemních vojsk a plnil mnoho dalších úkolů

* Spithead – úžina oddělující jižní pobřeží Anglie u přístavu Portsmouth od ostrova Wight.

** Mezinárodní námořní míle = 1 852 metrů.

nejrůznějšího charakteru. Za účast v nešťastné dardanelské operaci v r. 1915 obdržel svůj první Řád za vynikající služby.

Když se v roce 1918 Scorpion vrátil do Anglie, stal se Cunningham nakrátko velitelem torpédoborce Ophelia, náležejícího k Atlantskému loďstvu. Za službu v Doverské hlídkové skupině obdržel v únoru 1919 sponu k Řádu za vynikající služby. Většinu roku 1919 strávil jako velitel torpédoborce Seafire v Baltiku a tam také získal druhou sponu ke svému Řádu za vynikající služby. Po návratu do Skotska byl – už v hodnosti kapitána – jmenován velitelem 6. flotily torpédoborců a na konci roku 1922 se jako velitel 1. flotily torpédoborců opět odebral do Středomoří. Když se v létě 1923 1. flotila vrátila do domácích vod, stal se na tři roky velitelem základny torpédoborců Atlantského loďstva v Port Edgaru ve Skotsku.

V březnu 1926 si nový vrchní velitel takzvané Severoamerické a Západoindické stanice britského válečného námořnictva admirál sir Walter Cowan vyžádal Cunninghama pro funkci náčelníka svého štábu. Na Bermudách v Západní Indii Cunningham sloužil do srpna roku 1928. Po návratu do Anglie absolvoval roční kurz pro vyšší důstojníky ozbrojených sil britského impéria a v prosinci 1929 byl jmenován velitelem dva roky staré bitevní lodi Rodney, náležející k Atlantskému loďstvu. Na můstku Rodneyho pobýval rok, poté byl načas pověřen důležitou funkcí v aparátu admirality a v září 1932 se stal kontradmirálem. 1. ledna 1934 převzal velení všech torpédoborců Středomořského loďstva, tvořících v tu dobu tři flotily, z nichž každá měla devět plavidel. V červenci 1936 byl Cunningham povýšen na viceadmirála. O rok později byl jmenován velitelem eskadry bitevních křižníků Středomořského loďstva (s bitevním křižníkem Hood jako vlajkovou lodí) a stal se zástupcem vrchního velitele loďstva admirála sira Dudleyho Pounda. Z titulu této funkce dával v srpnu 1938 na palubě Hoodu slavnostní oběd pro velitele italských válečných plavidel, která v čele s bitevními loďmi Conte di Cavour a Giulio Cesare navštívila Maltu. Skupinu vedl admirál Arturo Riccardi, v tu dobu vrchní velitel italského hladinového loďstva. Jak s oběma bitevními loďmi, tak i s admirálem Riccardim se Cunningham znovu setkal po dvou letech, ale za daleko méně příjemných okolností.

V říjnu 1938 byl viceadmirál Cunningham opět povolán na pevninu a jmenován zástupcem prvního námořního lorda* a náčelníka štábu

* Strategii a operační řízení britského válečného námořnictva měla na starosti admirality, orgán plnící jak velitelské, tak i administrativní funkce. V britském vládním systému měla admirality v podstatě postavení odpovídající statutu ministerstva; vedle mi-

válečného námořnictva admirála sira Rogera Backhouse. Admirál Backhouse však po několika měsících vážně onemocněl a to vyvolalo nové přesuny v řadách nejvyšších funkcionářů válečného námořnictva. Bylo rozhodnuto, že úřad prvního námořního lorda a náčelníka štábu převezme admirál Pound a na Poundovo místo v čele Středomořského loďstva nastoupí Andrew Browne Cunningham, který byl současně se jmenováním do funkce vrchního velitele loďstva povýšen do šlechtického stavu a byla mu propůjčena hodnost admirála (hodnost řádného admirála byla Cunninghamovi udělena 1. ledna 1941). 6. června 1939 zavlála jeho admirálská vlajka s červeným křížem v bílém poli na stěžni bitevní lodi Warspite kotvící na hlavní základně loďstva v Alexandrii.**

Po několika měsících ani míru, ani války se začátkem jara roku 1940 daly události opět do pohybu. 10. března přijel Joachim von Ribbentrop do Říma, aby informoval Mussoliniho o dalších Hitlerových úmyslech. Osobně se oba diktátoři setkali 18. března v Brennerském průsmyku. Na Mussoliniho zřejmě učinily Hitlerovy výklady velký dojem a nabyl přesvědčení, že Německo nemá v Evropě rovnocenného soupeře. I když italský ministr zahraničí hrabě Ciano o několik dnů později opět ujišťoval britského velvyslance v Římě, že italská zahraniční politika nedozná změn, v Londýně i v Paříži převládaly pochybnosti. Britská vláda došla k závěru, že i když Itálie není na válku dostatečně připravena, může zahájit bojové operace ve chvíli, kdy Německo dosáhne nad Spojenci výrazného úspěchu. Za takové situace, bez ohledu na své eventuální potíže, Mussolini s největší pravděpodobností nebude chtít promarnit nabízející se příležitost.

Tyto úvahy přirozeně vyvolávaly otázku, co je v dané chvíli pro Bri-

nisterstva války a ministerstva letectví zastupovala námořnictvo jako třetí složku ozbrojených sil. V jejím čele stál první lord admirality (First Lord of Admiralty), partner ministra války a ministra letectví. Byl to civilista, člen vlády a Výboru obrany a plnil funkci politického šéfa válečného námořnictva. Na počátku druhé světové války jím byl do 10. 5. 1940 Winston Churchill a poté labouristický politik A. V. Alexander. Vedle prvního lorda existovala v admiralitě i funkce prvního námořního lorda (First Sea Lord), což byl námořní důstojník, profesionální šéf admirality a současně i náčelník štábu námořnictva – operační části admirality. První námořní lord také fungoval jako hlavní poradce prvního lorda admirality, vlády a válečného kabinetu. Na počátku druhé světové války zastával funkci prvního námořního lorda admirál Dudley Pound, po něm admirál A. B. Cunningham.

** Alexandrie se stala namísto Maltý hlavní základnou Středomořského loďstva v polovině dubna roku 1939, v době italské agrese proti Albánii.

tánii výhodnější: zda se i nadále snažit Itálii neprovokovat a nezavdat jí důvod k vojenskému vystoupení, nebo naopak ukázat tvrdou ruku, a tím se pokusit Mussoliniho od eventuálního válečného dobrodružství odradit. Názory britských vojenských a politických činitelů se sice různily, ale pozvolna se většina přiklonila k druhé alternativě. 27. března 1940 admirálita nařídila, aby z domácích vod odplulo do Alexandrie několik zásobovacích a opravárenských plavidel, a z oblasti Číny a Východní Indie bylo do Středomoří povoláno deset ponorek. Připravoval se i přesun bombardovacích letounů z Indie na Střední východ.

Německý útok na Norsko a Dánsko, zahájený 9. dubna 1940 (pět dnů předtím ministerský předseda Neville Chamberlain prohlásil na londýnském setkání členů konzervativní strany, že Hitlerovi „ujel vlak“, když v září 1939 nevyužil svou vojenskou převahu k postupu na západě), však Brity přinutil plány na rozmísťování námořních sil revidovat. Museli nasadit řadu bojových plavidel ve vodách na severu Evropy a nemohli pokračovat v posilování Středomoří. Situace se zakrátko stala natolik vážná, že Londýn požádal francouzskou vládu, aby její loďstvo nacházející se v západní části Středomoří dočasně převzalo odpovědnost za celou tuto oblast.

Když zpravodajská služba hlásila, že Mussolini povzbuzen úspěchy německých vojsk – Dánsko kapitulovalo bez boje a norská armáda přes hrdinný odpor ztrácela jednu pozici za druhou – zvažuje, jak se zachovat, britská a francouzská vláda 23. dubna informovaly své vrchní velitele ve Středomoří, že obecně sice zůstává i nadále v platnosti politika neprovokování Itálie, ale současně je třeba, aby byli plně připraveni pro případ, že Italové zahájí útočné operace. Navzdory problémům na jiných místech začali Britové urychleně posilovat obranu všech svých strategických pozic ve Středomoří a přisunovali tam vojenské jednotky z Indie, Jižní Afriky a Rhodesie. O těchto opatřeních informovali Francouze a požádali je, aby se zachovali obdobně.

Po těžkém dubnovém období se začátkem května 1940 situace britského Královského námořnictva poněkud zlepšila. Na severu Evropy způsobilo německému loďstvu vážné ztráty a část bojových plavidel se mohla přesunout zpět do východního Středomoří. 3. května dorazily z Atlantiku do Alexandrie bitevní lodi Royal Sovereign a Malaya. Admirál Cunningham, který se chtěl vrátit na hlavní základnu loďstva co nejdříve, opustil tentýž den Maltu a příští den ho následoval jeho štáb. Po příjezdu do Alexandrie Cunningham dočasně vztyčil svou vlajku na bitevní lodi Malaya, a když 14. května, po bojovém nasazení u norského Narviku, připlula jeho původní vlajková loď Warspite, přenesl svo-

je velitelství na ni. Koncem měsíce května dorazily z Indického oceánu bitevní loď Ramillies a letadlová loď Eagle. Připlulo i několik křižníků: Orion ze západoindických vod, Neptune z jižního Atlantiku, Gloucester z Východní Indie, z Austrálie australský křižník Sydney a z Číny Liverpool. Domácí loďstvo* odeslalo do Středomoří dva protiletadlové křižníky, torpédoborce a několik menších bojových plavidel.

K Cunninghamovu loďstvu se v Alexandrii připojila i francouzská eskadra viceadmirála R. E. Godfroye, tvořená třemi bitevními loďmi, třemi 203mm a jedním 152mm křižníkem a třemi malými torpédoborci. V polovině června však Cunningham Godfroye přesvědčil, že spojené britsko-francouzské loďstvo ve východním Středomoří je zbytečně silné. Dvě francouzské bitevní lodi proto odpluly na francouzské základny do západního Středomoří.

10. května 1940 Německo zahájilo takzvané západní tažení, když bez vyhlášení války přepadlo Nizozemsko, Belgii, Lucembursko a Francii. Téhož dne podala demisi Chamberlainova vláda a úřad ministerského předsedy a ministra obrany převzal Winston S. Churchill. Dobře připravená německá vojska postupovala jako nezadržitelný příval. Už 15. května kapitulovala nizozemská armáda a 17. května Němci vstoupili do belgického hlavního města Bruselu. Německé jednotky, pronikající přes jižní Belgii a Lucembursko, téhož dne prolomily francouzská pohraniční opevnění. Kolony tanků tří tankových sborů se prodíraly ardenskými lesy, o kterých francouzský generální štáb prohlašoval, že jsou neprostupné. Na jižní straně Arden následoval průlom u Sedanu a překročení řeky Másy. 20. května v osm hodin večer německé tanky dosáhly břehů průlivu La Manche. Francie byla od té chvíle rozdělena na dvě části a stejně tak i spojenecká vojska.

* Domácí loďstvo (Home Fleet), do roku 1933 nazývané Atlantské loďstvo, bylo nejvýznamnějším uskupením britského Královského námořnictva v evropských vodách. Náleželo k němu několik bitevních eskader a velké letadlové lodi. Od počátku války bylo jeho prvořadým úkolem bránit německému válečnému námořnictvu pronikat z oblasti Severního moře do Atlantiku. Hlavní základnou Domácího loďstva se stala významná námořní základna z první světové války Scapa Flow na Orknejských ostrovech. Až když se v roce 1944 podařilo s konečnou platností odstranit hrozbu představovanou německou bitevní lodí Tirpitz, význam Domácího loďstva se snížil a většina jeho těžkých lodí mohla být odeslána na Dálný východ. Za druhé světové války byli vrchními veliteli Domácího loďstva admirálové: sir Charles Forbes (1939–1940), sir John C. Tovey (1940–1942), sir Bruce A. Fraser (1942–1944) a sir Henry R. Moore (1944–1945).

Dva dny trvala nejistota, kam bude směřovat hlavní německý nápor: zda na jih k Paříži, nebo na sever podél La Manche k přístavům Boulogne, Calais a Dunkerque. 22. května se daly německé tankové svazy opět do pohybu – na sever. Následující den dobyly Boulogne a obsazení Calais bylo otázkou hodin. Hlavní síly Britského expedičního sboru, bojujícího v síle devíti divizí a jedné tankové brigády po boku francouzské armády, se začaly stahovat k Dunkerku pronásledovány německými tanky. 24. května však přišel překvapivý Hitlerův rozkaz nařizující další postup na Dunkerque zastavit. V tu dobu se v dunkerském kotli, sevřeny německými vojsky ze všech stran, nacházely statisíce spojeneckých vojáků, kromě Francouzů a Belgičanů i větší část Britského expedičního sboru. Britové na jejich záchranu zorganizovali evakuační operaci, jaká neměla v dějinách válek obdoby. Od večerních hodin 26. května přeplouly Lamanšský průliv stovky narychlo shromážděných britských, nizozemských, belgických a francouzských plavidel všech velikostí, od torpédoborců po nákladní a osobní lodi, pobřežní parníčky, rybářské lodice i soukromé jachty, celkem se operace účastnilo 848 plavidel. Na dunkerských plážích nalodily tisíce vojáků, a když 28. května – ve stejný den, kdy belgický král Leopold III. oznámil kapitulaci belgické armády – Němci postup obnovili, byla záchraná akce s kódovým názvem DYNAMO v plném proudu. Skončila v ranních hodinách 4. června, v době, kdy německé čelní jednotky již bojovaly na předměstí Dunkerku. Podařilo se evakuovat 338 226 mužů a dodnes se vojenští historikové dohadují, co bylo skutečnou příčinou překvapivého Hitlerova rozhodnutí, které mělo za následek, že se 300 000 spojeneckých vojáků zachránilo pro další boj.

Ale i když Britové evakuovali ze svého čtvrtmilionového expedičního sboru téměř 180 000 mužů (68 111 jich bylo zabito, zraněno nebo padlo do zajetí), materiální ztráty byly obrovské. Sbor přišel o většinu výzbroje včetně 2 472 děl, 63 879 vozidel (z toho 300 tanků), 20 548 motocyklů a více než půl milionu tun munice a zásob. Výsledkem bylo, že v létě roku 1940, v době, kdy bezprostředně hrozila invaze, pozemní vojska na Britských ostrovech disponovala necelými dvěma sty těžkými a středními a třemi sty lehkými tanky, 786 polními a 167 protiletadlovými děly. Problém výzbroje britské armády byl tak vážný, že se Spojené státy rozhodly vyhovět žádosti Londýna o pomoc a ze svých zásob (pocházejících ještě z první světové války) jim poskytly na půl milionu pušek, 80 000 kulometů a 900 polních děl.

5. června Hitler oznámil v rozhlasovém projevu, že začala druhá velká německá ofenziva, skutečná bitva o Francii mající za cíl konečnou porážku francouzské armády. Tentokrát německá vojska zamířila

na jih do francouzského vnitrozemí. Za pět dnů dosáhla řeky Seiny a začala obkličovat Paříž. 11. června třiasedmdesátiletý vrchní velitel francouzských pozemních vojsk generál Maxime Weygand prohlásil se souhlasem předsedy vlády Paula Reynauda Paříž za otevřené město. Francouzská vojska ustupovala na celé frontě a před jejich generály začal vyvstávat přízrak potupné kapitulace. Armáda, která byla na konci první světové války největší na světě a která na začátku druhé světové války vyvolávala u německých strategiů největší obavy, šla k rychlému a smutnému konci.

Do poslední chvíle se Britové snažili neposkytnout Italům záminku, které by mohli využít ke vstupu do války. 23. května 1940 šla admirálita dokonce tak daleko, že zakázala plavidlům Středomořského loďstva zastavovat a prohlížet italské obchodní lodi nebo je eskortovat do přístavů ke zjištění, zda nepřeváží kontraband určený pro Německo. Nic však už nemohlo odvrátit neodvratitelné. Impozantní úspěchy dosahované německými vojsky v průběhu západního tažení na Mussoliniho hluboce zapůsobily. Začal se obávat, že bude-li vstup do války odkládat, Itálie zastíněna vítězným Německem ztratí všechny vliv a nebude se žádným významnějším způsobem podílet na novém uspořádání Evropy – a možná i světa. Proto se rozhodl dál už na nic nečekat. Již před nějakou dobou řekl s cynickou otevřeností náčelníkovi generálního štábu maršálu Pietrovi Badogliovi: „Potřebuji jen několik tisíc mrtvých, abych si při jednání o míru zajistil oprávnění usednout ke stolu s právy válčící strany.“ Na začátku června rozčileně prohlásil: „Nemohu jen sedět a sledovat boj. Až válka skončí a přijde vítězství, zůstanu s prázdnýma rukama.“

Itálie vypověděla Velké Británii a Francii válku 10. června 1940. V 16 hodin 45 minut informoval ministr zahraničí hrabě Ciano britského velvyslance v Římě, že minutu po půlnoci se italský král považuje být ve válečném stavu s Velkou Británií. Ciano dodal, že nejde o předběžné prohlášení, ale o vyhlášení války se všemi důsledky. Válka sice byla vyhlášena, ale po řadu dnů zůstávaly italské ozbrojené síly v nečinnosti. Pouze letectvo provedlo 12. června sérii náletů na francouzské přístavy a letiště v jižní Francii, na Korsice a ve Francouzské severní Africe; útočící formace byly ale většinou rozptýleny protiletadlovou palbou a špatně zamířené pumy způsobily jen malé škody.

15. června Němci informovali Mussoliniho, že v bitvě o Francii italskou pomoc nepotřebují, a pokud chce Itálie zahájit bojové akce, je to čistě její záležitost. Ani toto zcela jednoznačné vyjádření německého postoje k spoluúčasti Itálie při blitzkriegu však Mussoliniho neodradilo.

lo. Tentyž den nařídil maršálu Badoglioovi, aby 18. června překročil francouzské hranice. Když maršál namítal, že k zorganizování ofenzivy je třeba 25 dnů a že Němci vůbec žádnou pomoc nepožadují, Mussolini mu stroze odsekl, že přípravu útoku může zjednodušit tím, že k jeho podpoře nebude přisunovat dělostřelectvo, a co víc, ať se neplete do politiky. 17. června Hitler Mussolinimu oznámil, že francouzská vláda žádá o příměří, a navrhl mu, protože věc nesnese odkladu, aby příští den přijel do Mnichova k projednání francouzské žádosti. V Mnichově duce* především poukazoval na to, že se Francie vůbec na Itálii v souvislosti s jednáním o příměří neobrátila, a Hitler musel kontaktovat francouzskou vládu a sdělit jí, že má-li se jednat, musí být přizvána i Itálie.

20. června Mussolini svým generálům oznámil, že za situace, kdy Němci pronikli do údolí řeky Rhôny, obsadili Lyon, míří na Grenoble a Francie je před zhroucením, je nejvyšší čas napadnout francouzskou alpskou armádu generála René-Henriho Olryho. Olry měl k dispozici pouhé tři divize a tři další, takzvané „pevnostní“ divize určené k obraně opevněných sektorů fronty. Italové soustředili na italsko-francouzské hranici dvě armády o celkem 24 divizích a dalších osm divizí tvořilo zálohu prvního sledu. Tedy 6 francouzských divizí mělo čelit 32 italským. Při poradě konané 20. června nejen maršál Badoglio, ale ani hrabě Ciano nesouhlasili se zahájením bojových akcí a tvrdili, že reputaci Itálie nemůže posílit válka s prakticky poraženým nepřítelem. Náčelník generálního štábu pozemních vojsk maršál Rodolfo Graziani však prohlásil, že jeho vojska jsou připravena zaútočit již příští ráno – a to rozhodlo. Mussolini debatu uzavřel konstatováním, že italská prestiž a italské zájmy vyžadují přítomnost italských vojsk na nepřátelském území.

Brzy se ale ukázalo, že Grazianim proklamovaná připravenost byla pouhá bublina. Italská vojska měla jen několik hodin na přesun z obranných do ofenzivních postavení v Alpách. Mussolini trval z propagačních důvodů na tom, aby se operací účastnily i tanky, přestože horský terén byl pro nasazení obrněných vozidel zcela nevhodný. Také se ukázalo, že italské letectvo nemá pumy vhodné k ničení nepřátelských opevnění. Italští vojáci neměli ani oblečení pro válku v horách a nakonec jich bylo víc vyraženo kvůli omrzlinám než kvůli zraněním utrpeným v boji.

Na rozdíl od Italů byl generál Olry navzdory svým omezeným prostředkům připraven lépe. Nechal přehradit úzké horské průsmyky,

* Duce – italský vůdce, titul Benita Mussoliniho jako vůdce italských fašistů.

a když se italská vojska snažila překročit hranici, měla od samého počátku při postupu a přeskupování velké potíže. Francouzské dělostřelectvo bylo dobře rozmístěno a schopno pokrýt rozhodující průchody účinnou palbou a stejně tak byly připraveny i střelecké jednotky v postaveních na horských úbočích. Boje v alpské oblasti trvaly pět dnů. Během nich padlo podle francouzských pramenů 630 italských a 37 francouzských vojáků a 616 Italů a 150 Francouzů bylo nezvěstných. Italům se podařilo obsadit jen třináct malých horských vesnic a ve chvíli, kdy válka skončila, zůstala francouzská obranná postavení na alpské frontě neporušená od švýcarské hranice až po Středozemní moře. 23. června se Italové také pokusili o invazi na Azurovém pobřeží s cílem „osvobodit“ Nice. Při postupu z pohraničního městečka Menton po pobřežní silnici dál k Nice však byli zastaveni obránci pevnůstky chránící silniční most a na tom místě uvázli až do vyhlášení příměří. Anglický vojenský historik Alistair Horne tvrdí, že celou italskou operaci zmařil jeden francouzský poddůstojník se sedmi muži. Hrabě Ciano jízlivě prohlásil, že příměří přišlo právě včas, aby zabránilo invazi Francouzů do Itálie. Když 30. června Mussolini jel do francouzského pohraničního městečka Lanslebourg, aby blahopřál italským jednotkám bojujícím v tomto prostoru, zahlédl při průjezdu průsmykem Mont Cenis na hřebenu horského masivu ve výšce 3 000 metrů nad mořem francouzskou trikoloru. Vlála nad pevností La Turra hájenou podporučíky Prudhonem a Chandesrisem, devíti poddůstojníky a jednačtyřiceti horskými myslivci a dělostřelci. Deset dní odolávali obklíčení několika italskými divizemi. Mussolini nařídil, aby jim byl povolen odchod bez jakýchkoliv podmínek a s válečnými poctami. Bohužel statečnost vojáků generála Olryho bojujících na alpské frontě k odvrácení porážky Francie nestačila.

Během dvou dnů po vyhlášení Paříže otevřeným městem se francouzské jednotky stáhly a německá vojska vstoupila do Paříže 14. června. Tragický vývoj událostí se již nedal zvrátit. Francouzská vláda, která se 10. června přemístila do města Tours, byla po pouhých čtyřech dnech nucena před postupujícími Němci uprchnout ještě dál na jih, do Bordeaux, a 16. června premiér Paul Reynaud oznámil její rezignaci. Ještě týž den prezident Albert Lebrun pověřil sestavením nové vlády Reynaudova dosavadního náměstka, čtyřiaosmdesátiletého maršála Philippa Pétaina, národního hrdinu z první světové války. Hned jak se Pétain ujal funkce, instruoval svého ministra zahraničí, aby požádal španělskou vládu o zprostředkování příměří mezi Francií a Němcem. Španělé vyhověli a 19. června ráno Němci oznámili, že jsou

připraveni jednat o ukončení nepřátelství. 21. června v půl čtvrté odpoledne převzala francouzská delegace vedená dosavadním velitelem 2. armády generálem Charlesem Huntzigerem Hitlerovy požadavky v Compiègueském lese, asi 75 kilometrů severovýchodně od Paříže. Ceremonie se odehrála ve stejném železničním vagonu, v němž v roce 1918 vrchní velitel spojeneckých vojsk maršál Foch diktoval podmínky poraženému Německu; Hitler pro ten účel nechal vagon přivést z pařížského muzea. Žádná diskuse se nepřipouštěla. Poté co se s německými požadavky seznámili vrchní velitel generál Weygand a předseda vlády maršál Pétain, nařídili Huntzigerovi dokument podepsat. Generál tak učinil v sobotu 22. června večer. Za Německo se podepsal náčelník vrchního velitelství německé branné moci generál Wilhelm Keitel. Protože úmluva o příměří s Německem měla nabýt platnosti až poté, co Francie uzavře příměří i s Itálií, odletěla francouzská delegace 23. června do Říma. Po výměně podpisů vstoupilo příměří v platnost a v 1 hodinu 35 minut ráno 25. června byla zastavena palba jak na německo-francouzské, tak na italsko-francouzské frontě. Blesková válka na západě skončila.

Závěrečný akt byl sice nazván příměřím, ale ve skutečnosti šlo o naprostou kapitulaci poražené Francouzské republiky. Dvě třetiny jejího území s hlavním městem a s pobřežím Lamanšského průlivu a Atlantiku měly být trvale obsazeny německou armádou, přičemž Francie měla platit náklady okupace, francouzská vojska měla být odzbrojena a demobilizována, němečtí váleční zajatci měli být propuštěni, zatímco zajatci francouzští měli zůstat v německých rukou až do uzavření míru. Pouze jižní část země zůstala neobsazenou, takzvanou Svobodnou zónou. 11. července prezident Lebrun postoupil své místo maršálu Pétainovi, který se tak stal z Hitlerovy milosti hlavou okleštěného francouzského státu. Za sídlo své vlády si Pétain zvolil lázeňské město Vichy.

Soupeři ve Středomoří

Vzhledem k pozornosti, která bude v následujících kapitolách této knihy věnována námořním operacím odehrávajícím se ve Středomoří od poloviny roku 1940, tj. od chvíle, kdy Itálie vstoupila do války, je pro porozumění mnoha událostem a souvislostem třeba seznámit se s organizací, velitelskou strukturou, rozmístěním a složením jak spojeneckých, tak i italských námořních sil v této oblasti.

V Londýně stejně jako v Paříži nikdo z politiků znalých věci a vojenských odborníků nikdy nepochyboval, že v případě vypuknutí války s mocnostmi Osy* se stane významným válčištěm Středozemní moře a severní a severovýchodní Afrika, oblast, kterou Itálie vždy považovala za svoji doménu, ale kde měla životně důležité zájmy také Velká Británie. Tato prognóza postavila Londýn před nutnost řešit závažné problémy. Na předním místě vyvstala potřeba nově organizovat systém velení britských ozbrojených sil ve Středomoří a na Středním východě. Bylo nutno zřídit orgán či orgány, které by koordinovaly válečné plány pro celou oblast a zajistily spolupráci s francouzským a případně i tureckým, řeckým a rumunským velením.

Britské Královské námořnictvo mělo ve druhé polovině třicátých let na Středním východě dva vrchní velitele: jednoho pro oblast Středozemního moře a druhého pro oblast Východní Indie, zahrnující Adenský záliv a Rudé moře až po Suez. Admirálita došla k závěru, že na tomto uspořádání by se nemělo nic měnit ani v případě války. Důvody byly dva: dojde-li ke konfliktu s Itálií, bude mít vrchní velitel ve Středomoří dost starostí a nebylo by únosné, aby odpovídal i za východoindickou oblast, a navíc význam této oblasti vyžadoval zachování samostatného velení. Aden byl totiž důležitou základnou konvojů mířících do Indického oceánu a bylo třeba zajistit jejich bezpečnost, zejména v případě, že se stane nepřitelem i Japonsko. Bylo proto rozhodnuto, že admirál velící ve Středomoří bude přímým partnerem vrchních veli-

* Osa - název svazku fašistického Německa a Itálie vytvořeného smlouvou z 25. 10. 1936 (Osa Berlín-Řím), k němuž 27. 9. 1940 přistoupilo i Japonsko (Osa Berlín-Řím-Tokio).

telů britského letectva a pozemních vojsk operujících ve Středomoří a na Středním východě, zatímco admirála velícího východoindické oblasti bude na jednáních zastupovat pověřený důstojník trvale sídlící v Káhiře.

Možnost vytvoření funkce nejvyššího velitele, který by byl vrchním velitelům námořnictva, letectva a pozemních vojsk ve Středomoří a na Středním východě nadřízen, byla sice zvažována, ale nakonec byla odmítnuta. Taková funkce neměla v britských ozbrojených silách tradici, a proto také nebyla za druhé světové války zřízena na žádném válčišti, na kterém bojovaly britské síly samostatně.* Podle konečného uspořádání měli funkčně rovnocenní vrchní velitelé docházet k rozhodnutím po diskusi, žádnému nenáleželo vedoucí postavení. Jednotlivě byl každý z nich odpovědný svému příslušnému ministerstvu v Londýně (velitelé loďstev admirality) a společně jako orgán nazvaný Vrchní velitelství podléhali Sboru britských náčelníků štábů. Tento systém začal v praxi fungovat od 18. srpna 1939, kdy se na palubě bitevní lodi Warspite, kotvící v alexandrijském přístavu, sešli k posouzení strategické situace maršál letectva William Mitchell, generálporučík Archibald Wavell, admirál Andrew Browne Cunningham a káhirský zástupce vrchního velitele východoindické oblasti viceadmirála R. Leathama.

Nyní k organizační struktuře britských námořních sil. Jedno velké operační uskupení tvořené větším počtem plavidel různých kategorií bylo označováno jako „loďstvo“. Když hovoříme o určitém loďstvu – v oblasti Středozemního moře to bylo Středomořské loďstvo –, šlo o všechna válečná plavidla operující v určeném prostoru pod velením svého vrchního velitele. Křižníky a těžší lodi (to jest bitevní a letadlové lodi a bitevní křižníky) byly v rámci každého loďstva organizovány do eskader, torpédoborce a menší lodi (například minolovky nebo ponorky) tvořily flotily. Pro bitevní eskadru a všechna plavidla, která s ní při akci spolupracovala – například křižníky a torpédoborce –, se často užíval název „bitevní loďstvo“ (Battlefleet). Eskadra bitevních lodí nebo křižníků obvykle sestávala ze dvou nebo více plavidel příslušné kategorie s doprovodem a velel jí vlajkový důstojník**, zpravidla

* Titul „nejvyšší velitel“ začal být užíván až po vstupu Spojených států do války. Jeho nositel velel spojeneckým silám. Později byl nahrazen titulem „nejvyšší spojenecký velitel“ (Supreme Allied Commander); za bojů v severní Africe a v Evropě jím byl generál D. D. Eisenhower.

** Vlajkový důstojník (Flag Officer) – námořní důstojník oprávněný vyvěsit vlastní vlajku označující jeho hodnost. V britském válečném námořnictvu má toto právo komodor 2. třídy, komodor, kontradmirál, viceadmirál a admirál (admirál loďstva vyvěšuje na hlavní stožár státní vlajku Velké Británie, tzv. Union flag či Union Jack).

s admirálskou hodností. Jestliže to počet plavidel dovolil, každá eskadra a flotila se mohla dělit na dvě divize a každá divize na dvě subdivize. Pokud se týkalo letadlových lodí, byly zařazovány do bitevních eskader. Letadlové lodi (nebo několika letadlovým lodím) a všem letounům námořního letectva (včetně těch, které se nacházely na pozemních základnách) náležejícím ke konkrétnímu loďstvu velel vlajkový důstojník letadlových lodí (Flag Officer Aircraft Carriers).

Eskadry křižníků sestávaly ze dvou až šesti plavidel této kategorie. Protože se ve Středomoří nacházely křižníky různého stáří a s různou palebnou kapacitou a rychlostí – od pětadvacet let starých plavidel třídy „C“ o výtlaku 4 200 tun s hlavními děly ráže 152 mm až po křižníky třídy „Country“ o výtlaku 10 000 tun a s děly ráže 203 mm –, byla tu snaha sestavovat jednotlivé eskadry z plavidel stejné třídy, aby vyrovnaná výkonnost umožnila synchronizaci jejich činnosti.

Flotilu torpédoborců povětšinou netvořilo víc než osm plavidel, opět pokud možno stejné třídy, včetně takzvaného vedoucího flotily (Flotilla Leader), což byl torpédoborec většího typu, umožňující ubytování velitele flotily (obvykle v hodnosti kapitána) a jeho štábu. Vzhledem k trvalému nedostatku torpédoborců flotila občas sestávala jen ze dvou nebo tří plavidel a v takovém případě jí velel fregatní kapitán. Všechny flotily torpédoborců náležející k jednomu loďstvu podléhaly důstojníkovi v hodnosti kontradmirála, jehož vlajkovou lodí byl zpravidla menší křižník. Na podzim roku 1940 byla v rámci Středomořského loďstva zřízena jedna úplně nová funkce. Zastával ji důstojník s hodností viceadmirála a s oficiálním titulem viceadmirál lehkých sil (Vice-Admiral Light Forces)* a velel operacím všech křižníků a torpédoborců loďstva.

I ponorky tvořily ve Středomoří flotily, ale protože jednotlivá plavidla operovala povětšinou samostatně, nebyla organizována do divizí jako torpédoborce. Flotile ponorek velel důstojník v hodnosti kapitána, který byl současně velitelem zásobovací lodi flotily nebo pobřežní operační základny.

Hned od vypuknutí druhé světové války se Britové snažili, aby páteří loďstva dislokovaného ve východním Středomoří byla bitevní eskadra o čtyřech bitevních lodích (dvě divize) v čele s důstojníkem v hodnosti kontradmirála nebo viceadmirála. V době vstupu Itálie do války

* Pro zjednodušení a přehlednost bude pro označení viceadmirála a jemu podléhajících uskupení křižníků a torpédoborců i v této knize užívána zkratka V.A.L.F., stejně jako je tomu v britských pramenech.

měl vrchní velitel Středomořského loďstva admirál Cunningham v Alexandrii bitevní lodi Warspite, Malaya, Royal Sovereign a Ramillies, letadlovou loď Eagle, devět lehkých křižníků a asi 25 torpédoborců, z nichž 4 byly zakrátko odeslány do Rudého moře, aby hlídaly 4 italské torpédoborce umístěné v přístavu Masawa. V souvislosti s torpédoborci je třeba zmínit jeden problém, který velitele nejmocnějšího spojeneckého námořního uskupení operujícího ve Středomoří trápil neustále. Nikdy jich totiž neměl tolik, kolik by potřeboval, a hlavní potíž spočívala v tom, jak chránit plavbu početných konvojů a přitom neomezovat ofenzivní akce. V praxi se totiž běžně stávalo, že počet těžkých lodí účastnících se konkrétní bojové operace přímo závisel na počtu torpédoborců, které bylo možno užít k jejich doprovodu.

V Alexandrii se vedle britských lodí nacházela i francouzská eskadra viceadmirála R. E. Godfroye tvořená bitevní lodí Lorraine, třemi těžkými křižníky* (Suffren, Tourville, Duquesne), jedním lehkým křižníkem (Duguay-Trouin) a třemi torpédoborci. Podle dohody uzavřené s vrchním velením francouzského námořnictva podléhala operačně – až do francouzské kapitulace – admirálu Cunninghamovi.

Na základně v Gibraltaru, vzdálené 1 800 mil od Alexandrie a ovládající průjezd z Atlantiku do Středomořího moře, udržovalo britské Královské námořnictvo v prvních měsících druhé světové války jen malou skupinu asi deseti torpédoborců, převážně sloužících k ochraně atlantských konvojů. Protože oblast západního Středomoří mělo podle sjednaných dohod na starosti především francouzské námořnictvo, nepokládala londýnská admirálita za potřebné zaměstnávat v tomto prostoru větší síly. Kromě toho Britové víc než ve Středomoří potřebovali v tu dobu silné loďstvo v Atlantiku a v severních mořích, kde čelili hrozbě německé kriegsmarine.

Kapitulací Francie na konci měsíce června 1940 se však situace zásadně změnila. V západním Středomoří bylo třeba vyrovnat oslabení spojeneckých námořních sil způsobené vyřazením francouzského loďstva. Z plavidel vyčleněných z Domácího loďstva byl proto v Gibraltaru vytvořen svaz „H“. Jeho velení bylo svěřeno viceadmirálu Jamesi F. Somervillovi, jehož vlajka zavlála na stožáru největší válečné lodi světa, bitevního křižníku Hood. Kromě Hoodu náležely ke svazu „H“ ješ-

* K rozlišení křižníků na těžké a lehké došlo poprvé na konferenci námořních mocností konané v Londýně v roce 1930. Jde-li o těžký nebo lehký křižník, neurčoval od té doby jeho výtlak, ale výzbroj. Za lehké křižníky byla prohlášena plavidla s hlavními děly ráže do 155 mm, za těžké s děly ráže od 155 do 203 mm.

tě bitevní lodi Valiant a Resolution, letadlová loď Ark Royal, křižníky Arethusa a Enterprise a 13 torpédoborců. Svaz měl v podstatě statut samostatného loďstva a jeho velitel byl odpovědný přímo admiraltě. Z admirality také přicházely pokyny koordinující činnost Středomořského loďstva a svazu „H“, zejména jejich spolupráci při ochraně konvojů mířících z Atlantiku na Maltu a do Alexandrie. Umístění v Gibraltaru však svazu dovolovalo operovat i v Atlantiku, jak tomu bylo například v květnu roku 1941 při pronásledování německé bitevní lodi Bismarck. Plavidla svazu „H“ se také mohla v případě potřeby z Gibraltaru rychle vrátit do domácích vod, což se stalo v době akutní hrozby německé invaze do Británie.

Pokud se týkalo francouzského Středomořského loďstva, jeho hlavní síly byly na začátku války rozmístěny v západní části Středozemního moře na základnách v jihofrancouzském Toulonu a v Bizertě, Alžiru a Oranu na africkém pobřeží. Jeho páteř tvořila 3. eskadra viceadmirála eskadry Marcela Bruna Gensoula se základnou v Mers el-Kebiru u Oranu. Náležely k ní dva moderní bitevní křižníky Dunkerque a Strasbourg, dvě starší bitevní lodi Provence a Bretagne, mateřská loď hydroplánů Commandant Teste a šest velkých torpédoborců. V samotném Oranu bylo vedle čtyř ponorek umístěno i sedm torpédoborců. Kromě Gensoulovy eskadry se v oblasti západního Středomoří nacházela ještě 2. eskadra v Toulonu, tvořená čtyřmi lehkými křižníky a několika divizemi torpédoborců, a dále divize křižníků se základnou v Alžiru. Velitelem všech francouzských lehkých hladinových sil, ponorek i letectva určeného k podpoře válečného námořnictva byl v západním Středomoří admirál Jean Pierre Esteva; jeho úkolem bylo zajistit v celé oblasti ochranu spojeneckých konvojů a pravidelné bezpečnostní hlídkování. Estevovi však nepodléhala ani 2., ani 3. eskadra, jejich velitelé dostávali rozkazy přímo od vrchního velitele francouzského námořnictva admirála Jeana Xaviera François Darlana.

Italské Královské námořnictvo (Regia Marina Italiana) bylo s výjimkou lehkých plavidel určených k pobřežní obraně a podléhajících velitelství námořních oblastí rozděleno do tří eskader. 1. eskadra, tvořená bitevními lodmi, dvěma divizemi lehkých křižníků a několika flotilami torpédoborců, měla základny v Tarantu a v Augustě na východosicilském pobřeží. Plavidla 2. eskadry, sestávající ze dvou divizí těžkých a dvou divizí lehkých křižníků a několika flotil torpédoborců, byla rozmístěna v Neapoli, Mesině a Palermu. 3. eskadra, v podstatě tvořící italské ponorkové loďstvo, podléhala admirálovi, jehož velitelství

bylo v Římě. Na přelomu června a července roku 1940 měli Italové celkem 113 ponorek na základnách v La Spezii v Janovském zálivu, v Mesině, v Palermu, v libyjském Tobrúku, v Masawě v Rudém moři a na ostrově Leros v Dodekanesu*. Velitelé eskader si byli rovni a každý z nich odpovídal přímo vrchnímu velitelství námořnictva (Supermarině); pouze v případech, kdy se na konkrétní operaci podílela plavidla dvou eskader nebo i všech tří, náleželo velení služebně nejstaršímu důstojníkovi s nejvyšší hodností. Za mobilizace Italové ještě zřídili takzvaný Svaz Sicilského průlivu, pověřený úkolem střežit tuto důležitou spojnici mezi západním s východním Středomořím. Svaz, jehož velitel měl sídlo v Mesině a byl přímo podřízen vrchnímu velitelství námořnictva, zahrnoval minonosky, minolovky, ponorky, torpédové čluny, rychlé útočné čluny (známé pod zkratkou MAS – motoscafi antisommergibili) a různá pomocná plavidla. Kromě uvedených sil měli Italové ještě několik lehkých lodí dislokovaných v Dodekanesu a ve východní Africe.

Při zmínce o Sicilském průlivu je nutno zdůraznit jeho mimořádný strategický význam, kterého si byli dobře vědomi jak Italové, tak i Britové. Průliv odděluje ostrov Sicílii od pobřeží severní Afriky a je široký asi 90 mil. Blíže k Africe v něm leží ostrůvek Pantelleria, který Italové silně opevnili a vody mezi Pantellerií a Sicílií hustě zaminovali. V úseku mezi Pantellerií a africkým pobřežím, širokém asi 30 mil a s daleko větší hloubkou, bylo sice položení minových polí obtížnější, ale na druhé straně mohla být tato strana průlivu poměrně snadno střežena lehkými bojovými plavidly a ponorkami. Italové po celou dobu války minová pole v Sicilském průlivu rozšiřovali, celkem tam položili asi 11 500 min. Zpočátku užívali starší typy, které britské minolovky dokázaly snadno zneškodnit, později však začali používat modernější německé miny, jejichž odstraňování bylo daleko problematičtější a také nebezpečnější. Vedle min a ponorek ohrožovaly spojenecké lodě pohybující se v Sicilském průlivu i letouny operující z letišť na Sicílii a Pantellerii. Průjezdu svých nejcennějších plavidel, tj. bitevních a letadlových lodí stejně jako velkých obchodních lodí s důležitým nákladem, Sicilským průlivem se proto spojenecká loďstva vyhýbala, jak to jen bylo možné. I když měli Britové po vytvoření svazu „H“ ve Středomoří dvě silná námořní uskupení – Středomořské loďstvo v Alexandrii

* 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 od roku 1522 pod tureckou nadvládou, roku 1912 je obsadila Itálie, v letech 1943–1945 bylo okupováno Němci a od roku 1947 je součástí Řecka.

a svaz „H“ v Gibraltaru –, k jejich spojení mohlo dojít pouze po nanejvýš riskantním proplutí jednoho z nich Sicilským průlivem. Nedalo se proto vyloučit, že některé z nich bude muset samostatně čelit třeba i celému italskému loďstvu. Admirál Cunningham si toho byl dobře vědom, a protože bylo pravděpodobnější, že se v takové situaci může ocitnout spíš Středomořské loďstvo, velmi se od okamžiku, kdy převzal jeho velení, snažil, aby bylo dostatečně připravené a silné.

Při vypuknutí druhé světové války mělo italské válečné námořnictvo čtyři bitevní lodi postavené v letech 1914–1916: Conte di Cavour a Giulio Cesare (standardní výtlak* 26 140 tun a po 10 hlavních dělech ráže 320 mm) a Andrea Doria a Caio Duilio (výtlak 25 924 tun a též po 10 dělech ráže 320 mm). Je pravda, že v období mezi oběma světovými válkami nebo alespoň po jeho převážnou část se Italové nesnažili soutěžit s námořními silami Britů ani nepředpokládali střet s Velkou Británií (právě tak Britové nepovažovali po dlouhou dobu Itálii za zemi, z jejíž strany by hrozilo nebezpečí). Mussoliniho režim označil za hlavního soupeře v boji o ovládnutí středomořského prostoru Francii. Proto také italský program modernizace starších válečných lodí a výstavby nových ve většině případů přímo reagoval na posilování francouzského loďstva. Když v roce 1932 začali Francouzi stavět Dunkerque a o rok později jeho sesterskou loď Strasbourg, bitevní křižníky o výtlaku 26 500 tun, každý vyzbrojený osmi 330mm děly a o rychlosti 29,5 uzlu**, Italové odpověděli modernizací bitevních lodí Cavour a Cesare, provedenou v období od října 1933 do října 1937, a modernizací lodí Doria a Duilio, provedenou v letech 1937–1940. Obdobná situace nastala, když Francouzi oznámili v polovině třicátých let svůj záměr postavit čtyři bitevní lodi třídy Richelieu*** o výtlaku 35 000 tun, rychlosti 31,5 uzlu a s hlavní výzbrojí deseti 381mm děl. Itálie reagovala stavbou čtyř bitevních lodí třídy Littorio o výtlaku 41 377 tun (Littorio a Vittorio Veneto) a 41 650 tun (Roma a Impero), rychlosti 30 až 31 uzlů a vyzbrojených devíti 381mm děly.

* Standardní výtlak znamená hmotnost lodi plně vyzbrojené a vystrojené, ale bez zásob paliva a vody do kotlů. Udává se v anglických tunách (jedna anglická tuna je 1 016 kg). Není-li uvedeno jinak, je v této knize vždy zmiňován standardní výtlak.

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

*** Šlo o lodi Richelieu, Jean Bart, Clemenceau a Gascogne. Do roku 1940 byla úplně dokončena Richelieu, Jean Bart zhruba ze 70%, u lodi Clemenceau byl postaven pouze trup a práce na Gascogne vůbec nezačaly.

Littorio (30. 7. 1943 přejmenovaná na Italia) a Vittorio Veneto vstoupily do služby v srpnu roku 1940, Roma v listopadu 1942 a Impero, která byla spuštěna na vodu 15. 11. 1939, nebyla nikdy dokončena.

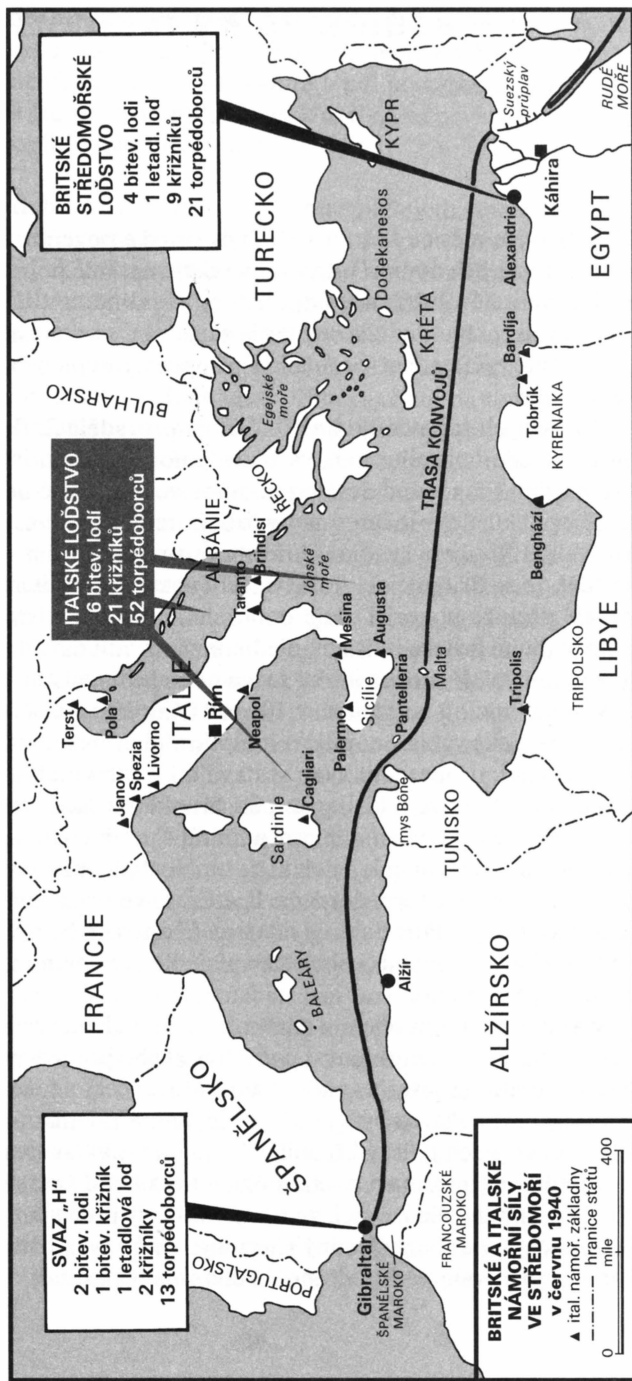
Když započítáme Littorio a Vittorio Veneto, o kterých se předpokládalo, že se připojí k loďstvu během jednoho nebo dvou měsíců, Itálie tedy začínala válku s flotilou šesti bitevních lodí. Supermarina dále disponovala sedmi těžkými křižníky o výtlaku 10 500–11 500 tun (Trento, Trieste, Zara, Fiume, Gorizia, Pola a Bolzano), šesti lehkými křižníky o výtlaku 5200–5400 tun, šesti lehkými křižníky o výtlaku 7 550–9 959 tun a dvěma starými, původně německými křižníky (Taranto a Bari) o výtlaku 3 184 tuny a 3 248 tun a se sedmi a osmi děly ráže 150 mm. Ve výstavbě měli Italové dvanáct křižníků třídy Attilio Regolo o výtlaku 3 747 tun a s hlavní výzbrojí osmi děl ráže 134 mm, ale nakonec byly dokončeny jen tři z nich, zbývající nikdy nevstoupily do služby. K hladinovému loďstvu dále náleželo 52 torpédoborců a osm dalších bylo ve výstavbě. Italové však neměli žádnou letadlovou loď; spoléhali, že veškerou potřebnou podporu dokáže loďstvu poskytnout letectvo operující z pozemních základen.

S výjimkou italských bitevních lodí třídy Littorio a dvou francouzských bitevních křižníků byly všechny další velké lodi jak Spojenců, tak i Italů operující ve Středomoří postaveny před první světovou válkou nebo v jejím průběhu. Z nich jen vlajková loď admirála Cunninghama Warspite a italské bitevní lodi Conte di Cavour a Giulio Cesare prošly před 10. červnem 1940 rozsáhlou modernizací. Srovnání rychlosti plavidel stejné kategorie však ukazovalo, že italské lodi jsou schopny dosahovat větších rychlostí než spojenecké. To skýtalo italskému loďstvu nezanedbatelnou výhodu při rozhodování, kdy a kde se utkat s nepřítelem, kdy boj přerušit a stáhnout se nebo kdy se mu vyhnout vůbec. Italové měli na své straně ještě některé další výhody. Jejich dvě zmodernizované bitevní lodi a další dvě bitevní lodi těsně před dokončením modernizace (Caio Duilio a Andrea Doria) byly sice opatřeny hlavními děly ráže 320 mm, ale ta měla díky své kvalitě větší dostřel než 381mm děla na všech britských bitevních lodích s výjimkou Warspitu. Kromě těchto předností mělo italské hladinové loďstvo mocného pomocníka: ve Středomoří operovalo 108 italských ponorek, zatímco francouzských tam bylo pouhých 46 a britských dokonce jen 12. Jak ale bylo řečeno, Italové zase neměli žádnou letadlovou loď.

Na italské straně, i když formálně zůstával vrchním velitelem všech ozbrojených sil král Viktor Emanuel III., ve skutečnosti představoval

vrchol velitelské pyramidy Benito Mussolini, kterého začátkem června roku 1940 král pověřil velením ozbrojených sil. Takže kromě toho, že stál v čele vládnoucího fašistického aparátu, byl duce i předsedou vlády, ministrem vnitra, války, námořnictva, letectva, generalissimem pozemních, námořních a leteckých sil a velitelem jednotek Černých košil* – fašistické milice. Jeho hlavním vojenským poradcem a pomocníkem se stal náčelník generálního štábu vrchního velitelství ozbrojených sil (Comando Supremo), kterým byl v době vstupu Itálie do války maršál Pietro Badoglio. Tomu podléhala vrchní velitelství pozemních vojsk (Superesercito), vojenského námořnictva (Supermarina) a vojenského letectva (Superaereo), v jejichž čele stáli vrchní velitelé, kteří byli současně i náčelníky štábů. Tato velitelská struktura, vyznačující se přísným dodržováním funkční hierarchie, měla daleko do hladce fungujícího aparátu, který by mohl s přehledem řídit válečné operace a pružně reagovat na měnící se situace. Běžně se stávalo, že když velitel eskadry válečného námořnictva v průběhu bojové akce potřeboval podporu letectva, musel požádat vrchní velitelství námořnictva a to se s jeho žádostí muselo obrátit na vrchní velitelství letectva, které jediné mohlo dát letecké jednotce rozkaz k zásahu. V případě, že bylo třeba rychle reagovat, zejména na nepředvídanou iniciativu nepřítele, mohla ztráta času způsobená zdlouhavou procedurou způsobit katastrofu, což jak uvidíme, se nejednou i stalo.

* Černé košile – fašistická milice tvořící součást italské Královské armády a s organizační strukturou odpovídající organizaci pozemních vojsk. Černé košile měly svůj vlastní štáb, v jehož čele stál Primo Caporale d'onore postavený na úroveň maršála pozemních vojsk.



Začátek války na moři

Už od konce měsíce května 1940 byly britské pozemní, letecké a námořní síly ve Středomoří udržovány ve stavu trvalé pohotovosti. Když vrchní velitelé obdrželi v odpoledních hodinách 10. června 1940 z Londýna zprávu, že Itálie vyhlásila západním spojencům válku, mohli okamžitě začít jednat v souladu s připravenými plány a zahájit bojové operace.

Od časných ranních hodin 10. června prováděla 2. flotila torpédoborců Středomořského loďstva pravidelnou protiponorkovou hlídkovou plavbu. Těsně před desátou hodinou večerní jižně od ostrova Kréty objevil akustický lokátor na torpédoborci Decoy neznámou ponorku. Velitel flotily byl rádiem informován o posledním vývoji situace a věděl, že se Británie ocitne ve válečném stavu s Itálií až za dvě hodiny, ale protože ponorka plula ponořená, což bylo v rozporu se stále ještě platícím britsko-italským ujednáním, nařídil napadnout ji hlubinnými pumami. Výsledek útoku se ale nepodařilo zjistit.

V jednu hodinu po půlnoci z 10. na 11. června, tedy pouhou hodinu poté, co italské vyhlášení války vstoupilo v platnost, opustil alexandrijskou základnu operační svaz sestávající z bitevních lodí Warspite a Malaya, letadlové lodi Eagle, pěti křižníků a devíti torpédoborců. Dvě další starší bitevní lodi musel admirál Cunningham zanechat v přístavu jednak vzhledem k jejich nižší rychlosti, jednak proto, že pro ně neměl doprovodné torpédoborce. Později se ke svazu měly připojit ještě dva křižníky z Port Saidu a cílem celé operace bylo vyhledat a napadnout italské konvoje a obchodní plavidla pohybující se v oblasti východního Středomoří.

Svaz pod osobním velením admirála Cunninghama zamířil na západ a po dvanáct hodin proplouval podél libyjského pobřeží až k Benghází. Pak se obrátil na severozápad k jižní Itálii a večer 14. června se vrátil do Alexandrie. Plavba byla pro Cunninghama zklamáním. Britové objevili pouze jeden italský křižník, a i ten jim unikl jak kvůli zdlouhavému předávání informací o jeho pozici, tak i kvůli špatné viditelnosti. Na druhé straně ale lze říci, že do určité míry přece jen Britům štěstí přálo, neboť v době, kdy silný Cunninghamův svaz pátral po vhodné kořisti, operovalo ve Středomoří kolem padesáti italských ponorek.

Jejich jediným úspěchem však bylo torpédování britského lehkého křižníku Calypso, který 12. června napadla jižně od Kréty ponorka Bagnolini. Křižník se potopil za hodinu a půl po zásahu a z jeho posádky zahynul jeden důstojník a 38 mužů. Byla to první ztráta, která postihla britské Středomořské loďstvo.

Ve stejnou dobu, kdy se britský svaz bitevních lodí vracel po nepřeli úspěšné plavbě na základnu, vyplula z Toulonu 3. eskadra čtyř francouzských těžkých křižníků (Foch, Algérie, Dupleix a Colbert) doprovázená čtyřmi divizemi torpédoborců. Lodi zamířily k Janovu. Útok na tento významný italský přístav měl být proveden již před dvěma dny, hned jak Itálie vyhlásila válku, ale francouzská vláda váhala. Věřila, že Italové nebudou mít při jednáních o příměří zájem na tom, aby byla Francie úplně sražena na kolena, a německý úspěch tak byl příliš triumfální. Francouzské vrchní velení proto nepokládalo za rozumné popuzovat Řím ofenzivními akcemi, jejichž vojenský význam by navíc už byl nepodstatný, neboť o výsledku bitvy o Francii již bylo rozhodnuto. Ale ukázalo se, že Mussoliniho v dané chvíli nezajímá nic jiného než nezústat stranou Hitlerovy velké hry, a tím si zajistit co největší podíl na kořisti. Proto považoval za nutné, byť na poslední chvíli, účastnit se bojových operací. 12. června zahájilo italské letectvo nálety na francouzské přístavy a letiště, opakovaně byly bombardovány zejména Toulon a Bizerta a letiště v Provence, Tunisku a na Korsice. Francouzi nemohli ztratit tvář a vrchní velitel válečného loďstva admirál Darlan v odvetu nařídil provést odloženou operaci.

Eskadra vedená admirálem Duplatem opustila Toulon 14. června ve 21.00 hodin. Příští den ve 4.30 ráno zahájila jedna její část palbu na naftové nádrže, ocelárny a metalurgické závody poblíž města Vado, západně od Janova. Jako první reagovaly italské pobřežní baterie, řada granátů dopadla v blízkosti křižníku Algérie, ale k přímému zásahu nedošlo. Podvkrát také proti útočníkům vyrazily torpédové čluny pobřežní obrany, ale ani jejich akce nebyla úspěšná. Ve stejnou dobu druhá skupina (křižníky Dupleix a Colbert a dvě divize torpédoborců) začala ostřelovat plynárenský komplex a továrny v těsné blízkosti janovského přístavu. Opět odpověděly italské pobřežní baterie a 152mm granát zasáhl torpédoborec Albatros. Bylo zabito nebo zraněno 14 mužů jeho posádky a poškozené plavidlo se muselo stáhnout. Na francouzské torpédoborce také s velkou odvahou zaútočil starý italský torpédový člun Calatafini, jeho nájezd jim však nijak neublížil. Vedle bojových plavidel se na operaci podílelo i osm francouzských bombardérů. Pokud se týkalo italského letectva, to se vůbec neobjevilo, a v po-

ledne téhož dne se všechna francouzská plavidla včetně Albatrosu vrátila do Toulonu. První společná bojová akce britského a francouzského loďstva ve Středomoří se uskutečnila 21. června, kdy čtyři britské křižníky spolu s francouzskou bitevní lodí Lorraine ostřelovaly zařízení italské námořní základny Bardije na pobřeží Kyrenaiky.

Britské ponorky hlídkovaly ve Středozemním moři i před vypuknutím války s Itálií, ale po 10. červnu admirál Cunningham vyslal na operační plavby všechny, které měl jak v Alexandrii, tak i na Maltě. Hned v prvních dvou týdnech ale utrpěly citelné ztráty: ze čtyř ponorek umístěných na Maltě se tři nevrátily na základnu. Britové se zpočátku domnívali, že se staly obětí minových polí chránících italské přístavy; Cunnigham proto všem ponorkovým velitelům nařídil, že nesmí operovat ve vodách s hloubkou menší než 360 metrů, výjimku měly povolenu pouze při pronásledování důležitého cíle. Později se ale ukázalo, že ztracené ponorky byly potopeny italskými protiponorkovými hlídkami: Odin 14. června v Tarantském zálivu torpédoborcem Strale, Orpheus 19. června torpédoborcem Turbine severně od Tobruku a Grampus 24. června italskými torpédovkami Circe a Clio u Syrakus.

Daleko větší ztráty však v měsíci červnu utrpělo italské ponorkové loďstvo. Týden předtím, než Francie zastavila bojové operace a kapitulovala, napadla italská ponorka Provana poblíž alžírského Oranu francouzský konvoj. Ale vzápětí na ni najela a potopila ji šalupa La Curieuse z ochranného doprovodu konvoje. Další italské ponorky se už staly kořistí Britů. První z nich, Diamante, torpédovala britská ponorka Parthian 20. června poblíž Tobruku. Ztráty ostatních už přímo souvisely s opatřeními učiněnými Brity k posílení bezpečnosti důležitých konvojů.

V posledních dnech měsíce června roku 1940 předložil admirál Cunningham admiralitě svou koncepci ochrany konvojů proplouvajících východním Středomořím a současně dostal i příležitost uplatnit ji v praxi. Přípravovala se totiž plavba dvou konvojů z Malty do Alexandrie a také konvoje, který jako první od začátku války popluje do Alexandrie Dardanelami a Egejským mořem. Ten zpočátku tvořilo sedm obchodních lodí a další čtyři se připojily z tureckých a řeckých přístavů. K jeho doprovodu byly od rána 28. června, kdy vplul do Egejského moře, určeny dva starší lehké křižníky Capetown a Caledon a čtyři torpédoborce. Dalších pět torpédoborců opustilo Alexandrii již 27. června s úkolem pátrat v oblasti severně od Kréty po italských ponorkách, potom se měly přesunout k Maltě a doprovodit oba konvoje

miřící odtud do Alexandrie. Cunningham také nařídil, aby bezpečnost konvojů v prostoru západně od Kréty zajišťovala i podpůrná skupina tvořená 7. eskadrou křižníků viceadmirála Toveyho. Kromě toho měla severozápadně od Kréty křižovat skupina nepřímé ochrany se dvěma bitevními loďmi, letadlovou lodí Eagle a 2. flotilou torpédoborců, připravena zasáhnout v případě potřeby.

Poté co Britové obdrželi přesnější informace o pohybu nepřátelských ponorek v prostoru severně a západně od Kréty, vyslali tam již zmíněnou pátrací skupinu pěti torpédoborců. Jako první objevily na hladině plující ponorku Console Generale Luizzi. Stačile se sice ponořit, ale při útoku hlubinnými pumami byla poškozena a po vynoření zničena. Za rozbřesku 29. června torpédoborce zpozorovaly další ponorku v pozici asi 150 mil západně od Kréty. I ona se stihla ponořit a tentokrát byl útok zřejmě neúspěšný, protože nic nenasvědčovalo tomu, že by se jí podařilo poškodit nebo zničit. Krátce nato byla zahlédnuta Uebi Scebeli, třetí na hladině plující italská ponorka. I jí se podařilo se ponořit, ale po napadení hlubinnými pumami se stejně jako Console Generale Luizzi musela vynořit, a když ji torpédoborce začaly ostřelovat svými děly, posádka se vzdala. Pak vnikl na palubu Uebi Scebeli oddíl britských námořníků a ukořistil cenné dokumenty včetně námořních kódů, které Italové nestihli nebo opomněli zničit. Z posádek obou ponorek přinucených k vynoření bylo zachráněno a vzato do zajetí 10 důstojníků a 85 mužů.

Ukořistění důležitých dokumentů bylo již druhým takovým případem v době necelých dvou týdnů. K prvnímu došlo v Rudém moři. 16. června potopila italská ponorka Galileo Galilei jižně od Adenu norský tanker. Britská bojová plavidla a letouny na ni uspořádaly dva dny trvající hon. Pak se lovci stáhli, a i když neměli žádný jednoznačný důkaz, všichni věřili, že se ponorku podařilo přinejmenším poškodit. Na místě proto zůstal hlídkovat trawler Moonstone. 19. června dal velitel Galilea Galileiho korvetní kapitán Nardi rozkaz k vynoření: byl přesvědčen, že s malým trawlerem o výtaku 615 tun si jeho dvě 100mm palubní děla poradí a pak odpluje do bezpečí. Jakmile se ale ponorka objevila na hladině, Moonstone ji okamžitě začal ostřelovat svým jediným 102mm dělem a kulometem. Když dva granáty zasáhly její velitelskou věž a zabily velitele, posádka se vzdala. Při prohlídce plavidla Britové získali cenné materiály včetně kódových tabulek a kopií plavebních rozkazů pro čtyři další italské ponorky, což vedlo k rychlému nalezení a potopení dvou z nich. Galileo Galilei odplul pod britskou kontrolou do Port Saidu, kde později sloužil britským ponorkám jako generátorová stanice pro dobíjení jejich baterií.

OBLAST STŘEDOZEMNÍHO MOŘE

----- hranice států



VZDÁLENOSTI V NÁMOŘ. MÍLÍCH

z Alexandrie na	Maltu	815
do	Tripolisu	865
	Bengháží	540
	Tobrúku	300
	Port Saidu	150
	Haify	290
	zátoky Suda	420
	Athén	510
	Gibraltaru	1850



V zájmu objektivnosti je však třeba říci, že takto celou událost popisují britští autoři. Na druhé straně Italové, například námořní historik kapitán M. Bragadin, tvrdí, že posádky italských ponorek, obzvlášť při operačních plavbách v Rudém moři, velmi trpěly přehřátím a jedovatými výpary. Britové Galilea Galileiho objevili na hladině za situace, kdy byl prakticky bezmocný, unášený vlnami a s posádkou napůl otrávenou plyny unikajícími z chladicího systému. I francouzský kontradmirál Raymond de Belot hovoří o případech prakticky úplné ztráty akceschopnosti italských ponorek poté, co byly jejich posádky přiotráveny jedovatými plyny.

Do konce měsíce června 1940 utrpělo italské ponorkové loďstvo ve Středozemním moři ještě další ztráty, když dvě ponorky padly za oběť britským čtyřmotorovým létajícím člunům typu Sunderland, náležejícím k 230. peruti Královského letectva. 28. června to byla ponorka Argonauta vracející se z hlídkové plavby v oblasti Tobrúku a následující den ponorka Rubino zaskočená v Jónském moři při návratu od Alexandrie, z jejíž posádky sunderland zachránil čtyři muže. Vzhledem k tomu, že ve stejné době Italové přišli o čtyři ponorky v Rudém moři, byla pro ně ztráta deseti plavidel během pouhých dvaceti dnů tvrdou ranou.

Malta – ohrožená pevnost

Britská korunní kolonie Malta, která byla v době míru hlavní základnou Středomořského loďstva, hrála jednu z klíčových rolí ve strategických plánech týkajících se středomořského prostoru jak na straně Spojenců, tak i na straně mocností Osy. Význam Malty spočíval především v její poloze v půli cesty mezi Gibraltarem a Alexandrií: byla jediným britským přístavem mezi východním a západním vstupem do Středomořského moře. Současně byla Malta důležitá i pro britské letectvo, neboť mohla sloužit jako zásobovací stanice pro letouny absolvující dálkové lety a také jako základna leteckého průzkumu pro celé centrální Středomoří. Na druhé straně však velikost ostrova – pouhých 316 kilometrů čtverečních – ztěžovala organizaci jeho obrany, protože i kdyby Britové měli dostatek letounů, kapacita maltských letišť umožňovala operace jen několika málo eskader, a navíc ochrana letadel parkujících na malých plochách by představovala další problém. Výstavba nových vzletových drah a pozemních zařízení by znamenala zmenšení půdy vhodné k zemědělským účelům, a to prakticky nebylo možné na ostrově, na který i v době míru bylo nutno přivážet tři čtvrtiny potravin potřebných k výživě jeho 280 000 civilních obyvatel a také vojenské posádky, tvořené především příslušníky námořnictva. Pro nepřátelské letouny vzlétající k útokům ze základen vzdálených jen půl hodiny letu by vedle maltských letišť byl ideálním cílem i samotný přístav La Valletta s koncentrací důležitých objektů v jeho nejtěsnější blízkosti. Mnohé by vyřešilo vybudování sítě tunelů a podzemních úkrytů, to však vyžadovalo obrovské náklady, pracovní úsilí a čas.

Vzhledem k malé vzdálenosti dělicí Maltu od Sicílie a od italské pevniny bylo dlouho před válkou jasné, že pokud se Itálie pustí do války po boku Německa, bude Malta smrtelně ohrožena nejen přímými útoky nepřátelského letectva, ale i námořní bloádou. Po vytvoření Osy Berlín–Řím se toto nebezpečí začalo rýsovat zcela zřetelně. Poté co v polovině roku 1937 strategické analýzy zařadily Itálii mezi nespolehlivé spojence a britský vládní kabinet rozhodl o modernizaci a posílení protiletecké obrany svých základen ve Středomořím a Rudém moři, samozřejmě se to týkalo i Malty, ale k zásadní změně bohužel nedošlo. Některá nutná opatření nakonec nebyla provedena jak pro

nedostatek prostředků, tak pro trvalou snahu vystříhat se všeho, co by Italové mohli považovat za provokaci či ohrožení svých zájmů a co by mohlo vést ke zhoršení vztahů.

Po mnichovské krizi v září roku 1938 se Velká Británie horečně snažila napravit, co se ještě napravit dalo, ale v souvislosti s Maltou vyvstal velký problém. Najednou bylo totiž jasné, že za situace, kdy je válka přede dveřmi, už není čas vybavit ostrov tak, aby odolal rozhodně vedenému útoku leteckých, námořních a invazních sil nepřitele. Ani v létě roku 1939 ještě nebylo v Londýně s konečnou platností rozhodnuto, jak otázku Malty řešit. Admiralita naléhala, aby bylo učiněno vše pro to, aby v případě války bylo možno tak významnou základnu, nepotopitelnou pevnost, dál využívat. Bez Malty, argumentovali admirálové, se loďstvu nemusí dařit paralyzovat italské námořní komunikace a ohroženo může být i britské postavení ve východním Středomoří. A navíc budou nyní promarněny všechny obrovské investice a všechno, co bylo na ostrově vybudováno v předchozích letech. Admiralita proto požadovala posílit obranu Malty natolik, aby potenciální útočník musel dojít k závěru, že vzhledem ke ztrátám, které by utrpěl při jejím dobývání, se mu vlastně nevyplatí se o to pokoušet. Na druhé straně ministerstvo letectví bylo přesvědčeno, že za současné situace není v silách Británie zabránit italskému letectvu, aby Maltu nevyřadilo jako námořní základnu, čímž se její význam pro spojenecké válečné úsilí podstatně sníží. Když se k tomuto stanovisku přiklonilo i velení armády, váhavě je akceptovala, byť s velkými výhradami, i admirálie a vrchní velitel Středomořského loďstva admirál Cunningham. Přímým následkem bylo potom přemístění hlavních sil loďstva do egyptské Alexandrie. Při nezaujatém hodnocení lze konstatovat, že skutečnost, že Malta nebyla včas a dostatečně vybavena k účelům obranným i ofenzivním, bylo jedním z největších pochybení britské předválečné obranné strategie.

V žádném případě ale nebylo řečeno, že Maltu je třeba opustit a ponechat nepříteli napospas. Přes všechny nejasnosti a pochybnosti ohledně možností a způsobu jejího využití vypracovali experti ještě v letních měsících roku 1939 návrh nejnezbytnějších opatření, pokud šlo o možnost vzdorovat největšímu nebezpečí – útokům nepřátelského letectva. Na základě předložených materiálů Výbor obrany impéria (Committee of Imperial Defence) rozhodl zvýšit na Maltě počet protiletadlových děl a světlometů a odeslat tam čtyři stíhací perutě. Obránci ostrova měli mít k dispozici celkem 112 těžkých a 60 lehkých protiletadlových děl a 24 protiletadlových světlometů. Dobrá vůle však nestačila. 3. srpna 1939, v den vstupu Velké Británie do války, bylo na

Maltě pouze 34 těžkých a 8 lehkých protiletadlových děl, jen světlo-mety se podařilo dodat všechny. Jedinými námořními silami na ostrově bylo 7 ponorek, 12 torpédových člunů se zásobovací lodí a několik minolovek. Pokud se týkalo letectva, slíbené stíhací perutě nedorazily. Na třech – mimochodem nikterak nechráněných – letištích neparkovalo jediné letadlo. Celé maltské letectvo tvořily čtyři stíhací dvouplošníky typu Gladiator, v tu dobu stále ještě složené v bednách tak, jak byly před mnoha měsíci přivezeny jako náhradní letouny pro eventuální potřebu letadlových lodí. Nyní byly smontovány, ale jeden z nich se vzápětí rozbil při nouzovém přistání. Pozemní síly, na kterých by v případě invaze spočívala prvořadá odpovědnost za její odražení, zpočátku sestávaly ze tří praporů britské pěchoty a jednoho praporu čerstvě zformovaného z místních odvedenců.

11. června ve 4.35 ráno, den po vstupu Itálie do války, odstartovalo ze sicilských letišť podléhajících velitelství 2. letecké oblasti* 35 třímotorových bombardérů Savoia-Marchetti SM.79 doprovázených 18 stíhačkami Macchi Castoldi MC.200 k prvnímu útoku na ostrov Maltu. Napadly arzenál v Burmole, letiště Hal Far a základnu hydroplánů v Kalafraně. V 18.30 se stejná skupina objevila ještě jednou a dalších pět SM.79 bombardovalo přístav v La Vallettě. Do setmění Italové provedli celkem sedm náletů, při nichž neztratili ani jeden letoun. Následující den italské letectvo napadlo ostrov osmkrát. Útoky pokračovaly 16. června, kdy Italové oznámili, že jejich C.200 sestřelily jednoho ze tří gladiatorů, které v tu dobu představovaly celou stíhací ochranu Malty. První noční nálet Italové provedli 20. června: účastnilo se jej šest bombardérů, které svrhly dvaadvacet stokilových pum. První ztrátu italské letectvo nad Maltou zaznamenalo odpoledne 22. června, kdy dva gladiatory napadly a zničily osamělý bombardér SM.79 na průzkumném letu. Do konce měsíce června se italské letouny objevily nad Maltou ještě šestatřicetkrát, při nejtěžším náletu Italové užili 60 bombardérů. Cílem útoků byla především přístavní zařízení a letiště a je

* Italské Královské letectvo (Regia Aeronautica) vytvořilo ještě před válkou čtyři oblasti (Squadre Aeree) s velitelstvími v Římě, Miláně, Palermu a Bari. Kromě těchto „domácích“ oblastí existovaly ještě tři oblasti samostatné zahrnující Sardinii, Sicilii, Dodekneské ostrovy, Libyi, italskou východní Afriku a Albánii. Každému oblastnímu velitelství podléhaly dvě až tři divize (Divizioni) dělicí se na dvě až tři brigády (Brigate). Letecká brigáda měla dva až tři pluky (Stormi), každý se dvěma až třemi leteckými skupinami (Gruppi); skupina měla dvě až tři perutě (Squadriglie) a každá peruť dvě až tři letky (Sezioni) po čtyřech letounech.

nutno přiznat, že zpočátku se Italové snažili napadat jen vojenské cíle. 21. června jedna svržená puma naplno zasáhla plovoucí dok, a protože byl již předtím poškozen, potopil se. Neustávající letecké útoky také přinutily admirála Cunninghama odvolat z Malty všechny ponorky, a ostrov tak přestal na dlouhou dobu fungovat jako jedna ze základen britského ponorkového loďstva.

Pravda je, že v prvních týdnech války italští letci útočící na Maltu příliš velké riziko nepodstupovali. Obránci ostrova měli pár protiletadlových děl a jediný protiletadlový radar a je třeba si uvědomit, že v polovině roku 1940 ještě šlo o přístroj s omezeným výkonem, navíc nebylo v silách jeho obsluhy jej udržovat v provozu čtyřiašedeset hodin denně. Pouhopouhé tři stíhačky – příhodně nazvané „Víra“, „Naděje“ a „Láska“ – a po týdnu už jen dvě, to bylo žalostně málo k zajištění účinné stíhací obrany. I když piloti podávali heroické výkony, k úspěšnému narušování formací nepřátelských bombardérů neměly gladiátory potřebnou rychlost a zcela nedostatečný systém včasného varování jim jen výjimečně poskytl dostatek času k zaujetí výhodného postavení.

Bylo jasné, že nejvíce ze všeho potřebuje Malta ke své obraně stíhací letouny. Těch však bohužel bylo třeba i na jiných místech. O zoufalém nedostatku stíhacího letectva, s nímž se Britové na počátku války s Itálií potýkali nejen na Maltě, ale v celém Středomoří, výmluvně svědčí i to, že ze čtyř (!) stíhaček typu Hurricane určených k obraně Egypta mohl velitel britských leteckých sil v Egyptě a v Západní poušti komodor R. Collishaw uvolnit pro Západní poušť jen jednu. Její užití se ale stalo zaznamenáníhodnou ukázkou britského smyslu pro válečné lsti. Tento letoun operoval z různých letišť a zcela neočekávaně se objevoval na různých místech, až Italové nabyli přesvědčení, že Britové mají v poušti daleko víc stíhaček než jeden osamělý hurricane. Dokonce to způsobilo, že italští velitelé žádali zvýšit stíhací podporu v uvedeném prostoru, což vedlo ke zcela zbytečnému rozptýlení jejich stíhacího letectva.

Když 4. června přelétalo z Anglie přes Francii, Tunisko a Maltu do Egypta šest hurricanů, z nichž každý měl ve srovnání s gladiátory dvojnásobnou palebnou kapacitu, guvernér Malty žádal, aby byly ponechány k obraně jeho ostrova. Dostal však odpověď, že hlavní základna loďstva v Alexandrii má přednost. Nakonec na Maltě zůstal jen jediný hurricane, protože kvůli poruše musel přistát v Tunisu, opozdil se a zbytek skupiny odletěl do Alexandrie bez něj. 18. června vypravilo ministerstvo letectví z Anglie dalších 12 hurricanů, z nichž 6 bylo určeno pro Maltu. Vzhledem k problémům s počasím však dosáhlo Mal-

ty namísto dvanácti letounů jen šest a dva z nich musely pokračovat do Egypta.

Výsledkem bylo, že v posledním týdnu měsíce června mohlo proti náporu italského letectva chránit ostrov jen pět bojeschopných hurricanů a dva z původních tří gladiatorů. Na naléhání admirála Cunninghama bylo sice 21. června na Maltu přemístěno 12 torpédových bombardérů typu Swordfish 767. perutě námořního letectva z jihofrancouzských ostrovů Hyeres, ty ale byly určeny výlučně k útokům na italské loďstvo.

Nálety, které postihly Maltu už několik hodin po italském vyhlášení války, předznamenávaly urputný zápas o přežití probíhající dlouhé tři roky. Jeho první fáze, trvající zhruba do konce roku 1940, byla naprosto kritická. Při objektivním hodnocení je však třeba říci, že se Italové dopustili kardinální chyby, když se nepokusili Maltu ovládnout hned na počátku vyhlášení nepřátelství, v době, kdy byla obrana ostrova velmi slabá. Britové si po krátkodobém zaváhání uvědomili, že ztratit Maltu by znamenalo katastrofu s nedozírnými následky, a ačkoliv situace doma byla velmi zlá, činili zakrátko vše pro to, aby obranyschopnost ostrova posílili. Důkazem je i dopis, který 15. července 1940 odeslal Winston Churchill prvnímu námořnímu lordovi admirálu Dudleymu Poundovi a jehož text uvádí ve svých válečných pamětech. V pasáži týkající se Malty premiér, ministr obrany a předseda Výboru obrany válečného kabinetu* napsal: „Začíná být nezbytně a naléhavě zapotřebí vybudovat na Maltě velmi silnou protivzdušnou obranu a přemístit tam trvale několik perutí našich nejlepších stíhacích letounů. Bude to muset být provedeno za nepřátelské palby. Rád bych se dozvěděl, jaký bude celkový rozsah obrany navrhované v různých dokumentech, které jsem dosud viděl. Postavení by měla být vybudována ihned. Vyrozu-
měl jsem, že se právě odesílají menší dodávky protiletadlových děl a hurricanů a hlavní část výzbroje bude následovat později. Snad by bylo možné, aby koncem tohoto měsíce byla z prostředků obrany Britských ostrovů uvolněna větší dodávka. (Připomeňme si, že 10. července, pět dnů před napsáním tohoto dopisu, zahájily 2. a 3. německá le-

* Výbor obrany válečného kabinetu (The Defence Committee of the War Cabinet) – orgán zřízený v květnu roku 1940 k řešení širších otázek vedení války a případných rozporů v názorech. Svá rozhodnutí činil jménem válečného kabinetu. Výboru předsedal z titulu svých funkcí premiéra a ministra obrany Winston Churchill a jeho členy byli lord prezident rady, lord strážce pečeti, první lord admirality, ministr války a ministr letectví a náčelníci štábů tří složek ozbrojených sil; další ministři se jednání účastnili podle potřeby.

tecká armáda bitvu o Británii a ostrovní říši šlo doslova o všechno – pozn. M. H.). První bezodkladná dodávka by měla dorazit na Maltu co nejdříve. Náklad by měl být rozdělen na několik lodí, abychom se vyhnuli jeho úplné ztrátě po jediném zásahu. Obrovské zdržení vyplývající z faktu, že by tyto lodě měly obeplouvat celou Afriku kolem mysu Dobré naděje, nelze akceptovat.“

Operace CATAPULT

To, že Hitler neobsadil část poražené Francie a povolil zřízení loutkového státu, nebylo projevem velkorysosti vítěze k poraženému, ale výsledkem chladných vojensko-politických úvah. Jak Hitler zdůraznil v instrukci svým nejbližším vojenským spolupracovníkům generálům Keitelovi a Jodlovi, Pétainova kolaborantská vláda musí mít zdání určité suverenity. Jen zachování takovéto iluze může zabránit, aby vlastenečtí francouzští vojenští a političtí představitelé neuprchli se zbytkem letectva a celým loďstvem za moře, především do Francouzské severní Afriky, a po boku Britů nepokračovali ve válce. I vliv ve francouzských zámořských državách mohl Berlín za současné situace vykonávat pouze prostřednictvím jím kontrolované francouzské vlády. Hitler proto přikázal svým emisarům sjednávajícím podmínky příměří, aby se také zdrželi všech nároků týkajících se zámořských území. Byl si totiž plně vědom toho, že pokud by Francouzi kladené požadavky odmítli, není zatím v jeho možnostech vynutit je silou.

Obdobně tomu bylo i s francouzským válečným loďstvem. Hitler rozhodl nežádat po Pétainovi předání loďstva, neboť nepochyboval, že by to s největší pravděpodobností přimělo francouzské admirály, aby s loďstvem, jehož hlavní síly se v tu dobu nacházely v severoafrických přístavech, odpluli k Britům. A tak podmínky příměří pouze stanovily, že francouzské lodi budou staženy do domácích přístavů a tam pod německým nebo italským dohledem demobilizovány. Němci i Italové prohlásili, že nemají v úmyslu použít je k jiným účelům než k obraně pobřeží a vyhledávání min. Ale poté co Pétain i Darlan proti požadavku stažení lodí do Francie kategoricky protestovali, Němci 22. června dokonce souhlasili s tím, že po odzbrojení mohou zůstat tam, kde právě jsou, tj. i v přístavech severní a severozápadní Afriky.

Britští admirálové sledovali vše, co se týkalo francouzského námořnictva, s největší pozorností a s neskryvanými obavami. Francouzské válečné loďstvo disponovalo řadou výkonných plavidel obsluhovaných zkušenými posádkami. Důstojníci a námořníci byli povětšinou dlouho sloužící profesionálové, kteří prokázali své kvality v minulých měsících, kdy po boku Britů čelili nepříteli v bitvě o Norsko nebo prováděli operace v Atlantiku a ve Středomoří. A zatímco francouzská pozem-

ní vojska a letectvo utrpěly v bojích s wehrmachtem těžké ztráty a nakonec nebyly schopny klást účinný odpor, loďstvo si zachovalo sílu a bojeschopnost. Když se po porážce Francie Velká Británie rozhodla, byť osamocena, pokračovat v boji, měl pro ni další osud francouzského válečného loďstva zásadní význam. Britská vláda musela učinit veškerá možná opatření k zachování své převahy na moři, která byla za daných okolností, zejména když hrozila německá invaze, klíčovou podmínkou přežití. Situaci zhoršovala i skutečnost, že obsazením přístavů na francouzském pobřeží Lamanšského průlivu a v Biskajském zálivu získali Němci výtečné základny k operacím proti britským atlantským komunikacím.

Ztrátu podpory francouzského námořnictva Britové pocítili zejména v západní části Středozemního moře, kterou podle uzavřených dohod měli proti aktivitám italského loďstva chránit právě Francouzi. A protože se ve stejnou dobu nedalo vyloučit, že se Italové pokusí napadnout Maltu a že jejich vojska proniknou z Libye do Egypta a obsadí Alexandrii a Suezský průplav, byla celková situace ve Středomoří velmi vážná. Při naplnění zlověstného, ale možného scénáře by současně se ztrátou životně důležitého průplavu bylo britské válečné námořnictvo nuceno opustit svou hlavní základnu a Británie by v tu chvíli přišla nejen o kontrolu nad východní částí Středozemního moře, ale prakticky nad celým středomořským prostorem. A pokud by se mocnostem Osy podařilo dostat pod kontrolu francouzské loďstvo, disponovaly by námořními silami, které by jim mohly významně napomoci při realizaci jejich dobovačných záměrů ve středomořské oblasti.

Winston Churchill ve svých vzpomínkách na druhou světovou válku píše: „Připojení francouzského loďstva k německému a italskému spolu s nevyzpytatelnou hrozbou Japonska, která se rýsovala na obzoru, vystavovalo Velkou Británii smrtelnému ohrožení a mělo i vážný vliv na bezpečnost Spojených států. Článek 8 dohody o příměří předpísal, že francouzské loďstvo kromě části ponechané na svobodě pro účely zajištění francouzských koloniálních zájmů, musí být soustředěno v přístavech, jež budou ještě stanoveny, a tam demobilizováno a odzbrojeno pod německým či italským dohledem“. Bylo tedy jasné, že francouzské válečné lodě se pod tento dohled dostanou plně vyzbrojené. Je ovšem pravda, že německá vláda v téměř článku slavnostně prohlášovala, že nemá v úmyslu využívat je během války k vlastním cílům. Ale který člověk se zdravým rozumem by důvěřoval Hitlerovu slovu u vědomí všech jeho dosavadních činů a po všem, co se v tu chvíli dalo? Navíc článek z této záruky vyjímал jednotky nezbytné pro hlídování u pobřeží a odstraňování min“. Výklad tohoto pojmu však byl

ponechán na Němcích. A konečně příměří mohlo být pod záminkou jeho nedodržování kdykoliv zrušeno. Ve skutečnosti pro nás neexistovala vůbec žádná záruka. Za každou cenu, při veškerém riziku, jsme museli zajistit, aby námořnictvo Francie nepadlo do špatných rukou a nepřivodilo pak nám i jiným zkázu.“

Jak se německá vojska přibližovala k přístavům v Lamanšském průlivu a Biskajském zálivu, francouzské válečné lodi v souladu s rozkazem vrchního velitele loďstva admirála Jeana L. X. F. Darlana odplouvaly do bezpečí. 17. června zamířily do britského Portsmouthu a Plymouthu dvě staré bitevní lodi Coubert a Paris, osm torpédoborců, tři ponorky a řada menších válečných bojových plavidel. Zbrusu nová bitevní loď Richelieu, která právě procházela závěrečnými zkouškami, odplula 18. června z Brestu do Dakaru. Její ještě nedokončená sesterská loď Jean Bart opustila den předtím, než Němci dorazili do St. Nazaire, tamní suchý dok a bezpečně dosáhla Casablanky. V Alexandrii se již nacházela eskadra viceadmirála R. E. Godfroye. Šest křižníků kotvilo v Alžíru, několik ponorek v Bizertě a čtyři ponorky a sedm torpédoborců v Oranu. Nejvýznamnější skupina francouzských bojových plavidel, 3. eskadra, se nacházela na základně Mers el-Kebir u Oranu pod velením viceadmirála Marcela Bruna Gensoula.

18. června, čtyři dny předtím, než Francie požádala Hitlera o příměří, přistál na rybníku poblíž dočasného sídla francouzské vlády v Bordeaux britský hydroplán. Přivázel státního tajemníka pro kolonie lorda Lloyda, prvního lorda admirality sira A. V. Alexandera a prvního námořního lorda admirála Dudleyho Pounda k jednání s vrchním velitelem francouzského válečného loďstva a ministrem námořnictva admirálem Darlanem. „Jsme rozhodnutí,“ řekl Darlanovi Pound, „ve válce pokračovat. Proto by pro nás bylo tragické, kdyby se Němci zmocnili vašeho loďstva. Jaké máte v tomto směru záměry?“ Darlan Brity opakovaně ujistil, že francouzské válečné lodi nebudou v žádném případě předány nepříteli, aby je mohl použít proti Británii, a dokonce jim ukázal text telegramu, který toho dne odeslal všem námořním velitelům. Zněl: „Každé plavidlo, kterému hrozi pád do cizích rukou, musí odplout do severní Afriky nebo být potopeno.“

O pět dnů později, 23. června, opustil Bordeaux britský velvyslanec a na palubě křižníku odplul se všemi pracovníky svého úřadu do Anglie. Tím byly přerušeny prakticky všechny oficiální styky mezi britskou vládou a vládou maršála Pétaina. Tato unáhlená akce způsobila, že v době, kdy Londýn potřeboval znát úmysly Pétainovy vlády a podrob-

nosti sjednáváního příměří, chyběly informace nebo docházely opožděně, byly nepřesné a nespolehlivé. Britská vláda samozřejmě neměla žádný důvod důvěřovat ujistěním a ústupkům, které Němci učinili při sjednávání příměří. První námořní lord admirál Pound proto 23. června vyslal admirála sira Dudleyho Northa, vrchního velitele takzvané Severoatlantské stanice (s velitelstvím v Gibraltaru) do Oranu. North měl navštívit velitele francouzských lehkých hladinových sil a ponorek ve Středomoří admirála Jeana Pierra Estevu a velitele eskadry v Mers el-Kebíru viceadmirála Gensoula.

Dudley North byl Poundem pověřen, aby zjistil, jak se po uzavření příměří zachovají francouzské námořní síly dislokované v západním Středomoří. Měl na Estevu působit, aby svým nezanedbatelným vlivem podpořil plán, podle kterého by francouzské loďstvo, pokud se přímo nepřidá k Britům a nebude pokračovat spolu s nimi v boji, odplulo do britských přístavů. Když bude návrh odmítnut, měl North ohleduplně, ale jednoznačně francouzskému veliteli naznačit, že pak už nezbude nic jiného než francouzské lodi potopit. Stejně otázky měl North projednat i s viceadmirálem Gensoulem.

Časně ráno North odplul na palubě torpédoborce Douglas z Gibraltaru. Na moři ho však zastihla depeše z admirality, že admirál Esteva přenesl své velitelství do tuniské Bizerty, proto je možné se setkat pouze s Gensoulem. Poté co Douglas zakotvil v Oranu, odvezli Northa na pět kilometrů vzdálenou základnu Mers el-Kebír, kde ho Gensoul přijal na palubě své vlajkové lodi Dunkerque. Po úvodních zdvořilostech North nastolil zásadní otázku: Jak se zachová francouzské loďstvo poté, co vstoupí v platnost dohoda o příměří s Německem a Itálií? Gensoul odpověděl, že se podřídí rozkazům své vlády. Po chvíli však zaraženého Northa poněkud uklidnil sdělením, že od admirála Darlana obdržel naprosto jasné ujistění, že francouzská plavidla nepadnou v žádném případě nepoškozena do rukou Němců nebo Italů. Když North vyjádřil obavu, že se může stát mnoho věcí, které mohou situaci zásadně změnit, Gensoul ho ujistil, že on sám je rozhodnut Darlanův rozkaz splnit za všech okolností a za žádné situace nepředá nepříteli ani jednu nepoškozenou francouzskou loď. Po skončení rozhovoru North okamžitě informoval šifrovanou depeší admirality o průběhu rozhovoru s francouzským velitelem včetně jeho neskrývaného a hlubokého zoufalství nad situací, ve které se Francie ocitla.

Po celý den 24. června zasedal v Londýně za Churchillova předsednictví válečný kabinet. Během jednání admirál Pound předložil účastníkům stanovisko týkající se francouzského válečného loďstva, které vypracovali experti admirality. V klíčové pasáži se pravilo: „Nepochy-

bujeme o dobré vůli admirála Darlana a věříme, že učiní vše, aby dodržel svůj slib, že žádné francouzské válečné plavidlo nepadne do rukou nepřítele. Nicméně je třeba si uvědomit, že od uzavření příměří musí být tyto lodě demobilizovány a odzbrojeny pod německou a italskou kontrolou, jejich bojová síla tím vlastně bude postoupena Německu a Itálii. Od této chvíle již admirál Darlan nebude moci dodržet svůj slib, i kdyby si to přál, a my se můžeme spolehnout pouze na zcela evidentně bezcenná německá prohlášení.“ Krátce nato byla Poundovi doručena depeše od admirála Northa. Předal ji Churchillovi, který s jejím obsahem seznámil kabinet. Po podrobném vyličení jednání s francouzským velitelem depeše končila Northovým konstatováním: „Od chvíle setkání s Gensoulem jsem si jist, že se k nám nepřipojí. Tento názor sdílí i Collett (britský styčný důstojník u štábu viceadmirála Gensoula – pozn. M. H.), jenž byl nedávno na palubě bitevní lodi Dunkerque.“

Ke stejnému závěru jako admirál North došel i Winston Churchill, který krátce předtím v Dolní sněmovně prohlásil: „Bezpečnost Velké Británie a impéria je silně, i když ne rozhodujícím způsobem ovlivněna tím, co se stane s francouzskými válečnými loďmi.“ Darlanovo ani Gensoulovo ujištění, že raději lodi potopí, než by je vydali do rukou nepřítele, Churchilla neuspokojovalo. Po řadě jednání posledních dnů nabytí přesvědčení, že francouzské námořnictvo poslechne jakýkoliv rozkaz, který obdrží od své vlády; Gensoul se podřídí Darlanovi, Darlan Pétainovi a Pétain je ve skutečnosti rukojmím Němců. Skeptické zhodnocení celé situace Churchill nezměnil ani 25. června, když byl seznámen se zvláštním rozkazem, ve kterém admirál Darlan, už po podepsání příměří, opakoval svým podřízeným, aby za situace, kdy bude loďstvo ohroženo Němci či Italy, lodi odpluly do bezpečí, a nebude-li to proveditelné, aby byly potopeny.

Příliš mnoho bylo pro Velkou Británii v sázce, než aby se v záležitosti francouzského válečného loďstva mohla spolehnout na slib kteréhokoli z francouzských admirálů, byť byl v dané chvíli míněn naprosto upřímně a čestně. Britové museli počítat i s tím, že bezohledný německý nátlak, eventuálně i zrada mohou způsobit, že silné loďstvo nakonec obrátí svoje zbraně proti nim. Závěr byl tedy jednoznačný: pokud zůstane akceschopné francouzské loďstvo v dosahu Němců, představuje velmi vážnou hrozbu životně důležitým britským zájmům. Dne 27. června proto britský válečný kabinet rozhodl o provedení operace CATAPULT, která zabrání francouzským válečným lodím v návratu do domácích přístavů. A jednat bylo třeba okamžitě.

14. června zakotvil v Greenocku, v Clydeské zátoce na západním pobřeží Skotska, bitevní křižník Hood. V předcházejících dvou dnech zajišťoval spolu s dalšími bojovými plavidly Královského námořnictva závěrečnou fázi plavby konvoje přivážejícího do Anglie australské a novozélandské jednotky. Šlo o jeden z nejvýznamnějších konvojů za celou válku, do kterého byly zařazeny i některé z největších a nejluxusnějších oceánských parníků té doby včetně takových obrů, jako byly Queen Mary (81 235 BRT), Empress of Britain (42 350 BRT), Mauretania (31 938 BRT), Aquitania (45 647 BRT), Andes (25 689 BRT) a Empress of Canada (21 517 BRT).^{*} Obavy, že na tak cenný konvoj Němci zaútočí množstvím ponorek a letounů, se naštěstí nenaplnily, během celé plavby byl pouze dvakrát vyhlášen ponorkový poplach, ale žádné z plavidel konvoje nebylo napadeno. Po úspěšném ukončení eskortní plavby posádka Hoodu očekávala alespoň krátký oddech, ale neměl ji být dopřán. Již druhý den promluvil lodním rozhlasem velitel kapitán I. G. Glennie. Na rozdíl od předchozích případů tentokrát při oslovení posádky před akcí vůbec nenaznačil, oč půjde, pouze nařídil připravit se k vyplutí a zajistit dostatek páry pro dvacetizlovou rychlost. 21. června v pět hodin ráno Hood opustil kotviště a zamířil Irským mořem a Svatojiřským průlivem na jih. Jak se ukázalo, pravdu neměli ani ti, kdo z toho vyvozovali, že loď byla pověřena posílením obrany jižní Anglie. Příští den odpoledne již byl Hood v Biskajském zálivu, kde se setkal s letadlovou lodí Ark Royal a jejím doprovodem. Teprve teď kapitán Glennie oznámil, že spolu s letadlovou lodí plují do Gibraltaru, kde se stanou součástí nově formovaného svazu „H“, určeného k operacím ve Středomoří. Do Gibraltaru Hood dorazil 23. června. Po pár hodinách se objevil Ark Royal a zakotvil u přístavní hráze na jeho levoboku. Za Hoodem se nacházela bitevní loď Resolution, která na základnu přibyla již před třinácti dny.

25. června obdržel Hood rozkaz okamžitě vyrazit spolu s Ark Royalem. Šlo o nanejvýš urgentní záležitost: zbrusu nová francouzská bitevní loď Richelieu vyplula z Dakaru a vše nasvědčovalo tomu, že směřuje do Toulonu. Britské uskupení jí v tom mělo zabránit a eskortovat ji

^{*} Velikost válečných lodí se udává v tunách výtlačku (jde o anglické tony, tj. 1 016 kg), což je hmotnost mořské vody lodí vytlačené. Velikost obchodních plavidel je zpravidla udávána takzvanou hrubou prostorností, což je objem trupu a uzavřených prostor nad hlavní palubou v kubických stopách. 100 kubických stop se rovná jedné rejstříkové tuně. Rejstříková tuna (brutto registrovaná tuna – BRT) odpovídá 2,83 metru krychlových, není tedy jednotkou hmotnosti (jako tuna výtlačku), ale jednotkou objemovou.

do Gibraltaru. Vše se dělo v takovém spěchu, že skupina v čele s Hoodem opouštěla Gibraltar, aniž někdo věděl, jak se zachovat v případě, že francouzský velitel odmítne spolupracovat. Bylo zřejmé, že v tomto okamžiku ještě admirálita neměla jasno, jak naložit s francouzskými bojovými plavidly mířícími ze zámořských přístavů do Francie. Jak na Hoodu, tak na Ark Royalu jen doufali, že příslušné pokyny obdrží dřív, než vznikne krize, ale nakonec všechno dopadlo až neuvěřitelně dobře. U západoafrického pobřeží se Richelieu setkal s britským těžkým křižníkem Dorsetshire a veliteli křižníku se podařilo přesvědčit velitele bitevní lodi, aby se vrátil do Dakaru! Zásahu Hoodu a Ark Royalu už nebylo třeba a obě plavidla se mohla obrátit zpět ke Gibraltaru. O tři dny později, 28. června, se situace opakovala: opět přišla zpráva, že Richelieu vyplul, a opět Hood a Ark Royal vyrazily k Dakaru. Po šestnácti hodinách plavby bylo oznámeno, že informace byla mylná. Posádky britských lodí to ale snášely stoicky; po deseti měsících války už uvykly i falešným poplachům. V následujících několika dnech se pod gibraltarskou skálou shromažďovala další plavidla svazu „H“. Připlul lehký křižník Enterprise následován čtyřmi staršími torpédoborci 13. flotily a poté bitevní loď Valiant, veterán z bitvy u Jutska.* V neděli 30. června v 17.45 dorazil lehký křižník Arethusa s viceadmirálem Jamesem F. Somervillem. Motorový člun jej okamžitě převezl na bitevní křižník Hood, kde viceadmirál vztyčil svoji vlajku.

Když admirálita před třemi dny pověřila Somervilla velením svazu „H“, bylo mu současně řečeno, že jeho bezprostředním úkolem mimořádného významu bude zajištění přesunu, kapitulace nebo zničení francouzských bojových plavidel kotvících v Mers el-Kebíru u Oranu. V prvním projevu k posádce Hoodu, který měl krátce po příchodu na jeho palubu, ale Somerville pouze pravil, že úkolem právě zformovaného svazu „H“ bude zasazovat co nejtvrďší údery italským, eventuálně i německým námořním silám ve snaze ulehčit zle tísněným obráncům Malty. O francouzském loďstvu nepadlo ani slovo. Ještě dva dny nemělo mít více než 1 400 mužů na Hoodu a dalších několik tisíc na ostatních plavidlech svazu „H“ ani tušení, jak neblahá a tragická povinnost je čeká; Mers el-Kebír byl pro ně stále jen pouhý bod na mapě.

Zatímco posádka jeho vlajkové lodi trávila relativně poklidné nedělní odpoledne a večer, viceadmirál Somerville si nemohl dovolit odpočívat. Hned pár hodin po příjezdu do Gibraltaru se odebral na pevní-

* V bitvě u Jutska (u Skagerraku) se 31. května – 1. června 1916 střetlo britské Velké loďstvo (151 bojových plavidel) se Širomořským loďstvem císařského Německa (99 bojových plavidel).

nu navštívit svého starého přítele admirála sira Dudleyho Northa. Na dobrém vztahu obou důstojníků naštěstí nic nezměnil fakt, že i když byl North služebně starší, měl o stupeň vyšší hodnost a velel celé oblasti, Somerville mu nejen nepodléhal, ale svými skutečnými pravomocemi, vyplývajícimi z postavení velitele silného operačního svazu, Northa poněkud zastíňoval. Později večer se konala důležitá porada na palubě Hoodu. V Somervilleově prostorné kabině se shromáždili admirál North, vlajkový důstojník letadlových lodí svazu (svaz měl zatím jedinou – Ark Royal) viceadmirál L. V. Wells, velitel Ark Royalu kapitán C. S. Holland, velitelé Hoodu, bitevních lodí Resolution a Valiant, křižníků Arethus a Enterprise, velící důstojníci 8. a 13. eskadry torpédoborců a náčelník Somervilleova štábu kapitán E. G. Jeffery. Porada byla přísně tajná a ani slovo neproniklo mimo stěny admirálské kabiny. Až po třiceti letech, po uvolnění archivních dokumentů, měli badatelé možnost seznámit se s tehdy pořízeným zápisem z jednání.

Somerville informoval přítomné, že podle podmínek sjednaného příměří zveřejněných 25. června, to jest v den, kdy byly zastaveny bojové akce, má Francie umožnit demilitarizaci svého loďstva, jež bude provedena pod německou a italskou kontrolou. Britská vláda ale požaduje, aby francouzské námořnictvo zvolilo jednu ze čtyř variant: odplout do britských přístavů a pokračovat v boji spolu s Brity; odplout do britských nebo západoindických přístavů a posádky repatriovat; okamžitě lodi odzbrojit tam, kde se právě nacházejí – anebo je potopit. Somerville pravil, že pokud nebudou Francouzi ochotni přistoupit na žádnou z navrhovaných alternativ, je jim třeba ofenzivní akci ukázat, že je to vše myšleno smrtelně vážně; ke skutečnému ohrožení francouzských plavidel by ale při této demonstraci síly dojít nemělo. Pak viceadmirál hovořil o tom, jak si představuje konkrétní provedení operace CATAPULT, předběžně plánované na 3. července. V první fázi velitel Ark Royalu kapitán Holland, který byl po určitou dobu britským námořním přidělcem v Paříži, plynně hovořil francouzsky a znal se s velitelem francouzské eskadry v Mers el-Kebiru viceadmirálem Gensoulem, nastoupí na palubu torpédoborce Foxhound a vydá se s Francouzi vyjednávat. Doprovázet jej a pomáhat mu budou korvetní kapitáni A. Y. E. Spearman a G. P. S. A. Davies, kteří donedávna zastávali funkci britských styčných důstojníků u francouzského loďstva. Jestliže Francouzi nebudou s britskými návrhy souhlasit, Somerville navrhoval, aby Hood vypálil několik granátů nebo aby letouny Ark Royalu svrhly několik pum, ale tak, aby francouzské lodi nebyly zasaženy. Pokud by tato taktika „varování“ neměla účinek, bude zahájena cílená palba, kdy se děla britských lodí zaměří jako na prvořadá cíle

na francouzské bitevní křižníky Dunkerque a Strasbourg, pak na bitevní lodi Bretagne a Provence a pak na další plavidla podle velikosti. „Jestliže Francouzi zareagují rozhodným a organizovaným odporem, může nastat situace, že budeme nuceni udeřit na jejich lodi a pobřežní baterie všemi prostředky, které máme k dispozici,“ pravil Somerville. „V tom případě,“ pokračoval, „bude všem našim silám signalizováno kódové slovo ‚Anvil‘. Nato velící důstojníci učiní vše nezbytné k potlačení odporu, ale palbu zastaví okamžitě, jakmile bude zřejmé, že Francouzi přestali klást odpor.“

Příští den, 1. července, se viceadmirál znovu dlouze radil s kapitánem Hollandem a korvetními kapitány Spearmanem a Daviesem. Jejich znalosti získané dlouhodobým bezprostředním kontaktem s Francouzi pokládal v dané situaci za neocenitelné a společně se snažili najít cestu, jak splnit nezáviděníhodný úkol a přitom se vyhnout krveprolití. Události ale nabíraly rychlost, která nenechávala Somervilleho a jeho spolupracovníkům příliš prostoru pro hledání „bezbolestného“ řešení.

Stejně jako velící viceadmirál i řada důstojníků svazu „H“ se zdráhalo použít sílu proti loďstvu, s nímž ještě před pár dny bojovali proti společnému nepříteli a které by v tomto boji pokračovalo, kdyby politici nerozhodli jinak. Téměř všichni britští námořníci (a nepochybně i francouzští) si velmi dobře vzpomínali na události, od kterých uplynulo jen několik měsíců. Na konci roku 1939 byla londýnská admirálita velmi znepokojena možností, že dva moderní německé bitevní křižníky Gneisenau a Scharnhorst proniknou do Atlantiku a začnou rozsevat smrt a zkázu na silně frekventovaných obchodních trasách. 21. listopadu se hrozba stala skutečností: Gneisenau a Scharnhorst opustily Wilhelmshaven, propluly Severním mořem, úžinou mezi Shetlandy a Norskem – a před nimi byl Atlantik. Admirál Charles Forbes, velitel Domácího loďstva, jehož prvořadou povinností bylo bránit německým hladinovým plavidlům v průniku do vod Atlantského oceánu, zvonil na poplach a každá loď, která byla k dispozici, se musela vydat stíhat nebezpečného nepřítele. Z Plymouthu vyrazil i Hood s několika torpédoborci. V Lamanšském průlivu se setkal s francouzskou eskadrou plující z Brestu, tvořenou bitevním křižníkem Dunkerque, vlajkovou lodí viceadmirála Gensoula, lehkými křižníky Montcalm a Georges Leygues a doprovodnými torpédoborci. Po spojení obou skupin byl jejich velením pověřen Gensoul. Poprvé v historii se stalo, že nejmohutnější britská válečná loď podléhala francouzskému admirálovi. Šlo také o první britsko-francouzskou námořní operaci ve druhé světové válce. Gensoulova formace zaujala za bouřlivého počasí

postavení jižně od Islandu. Jak se dalo s velkou pravděpodobností očekávat, německé lodi tudy proplují a budou pokračovat dál k nejjfrekventovanějším atlantským cestám. Po dvou dnech plných napětí přišla zpráva, že Scharnhorst a Gneisenau jsou zpátky ve Wilhelmshavenu. Stále se zhoršující počasí je přinutilo operaci přerušit, dokázaly se vyhnout hlídkujícím britským křižníkům a bez úhony se vrátily domů. Krátce nato se rozdělilo i britsko-francouzské operační uskupení. Zdaleka však nešlo o jediný případ koordinované spolupráce námořních sil obou spojeneckých zemí. Například jen za necelý měsíc, když v jižním Atlantiku řádila německá kapesní bitevní loď Admiral Graf Spee, vytvořila britská admirálita osm stíhacích skupin, přičemž k jedné náležely vedle britské letadlové lodi Hermes i dva francouzské křižníky a bitevní křižník Strasbourg posiloval další skupinu. Teď, v polovině roku 1940, hrozilo reálné nebezpečí, že se v boji na život a na smrt utká britský svaz s francouzskou eskadrou vedenou stejným důstojníkem, kterému londýnská admirálita před půlrokem projevila bezpříkladnou důvěru, když mu podřídila svou nejvýznamnější bojovou loď. A aby byla celá situace ještě absurdnější, Gensoul tehdy velel Hoodu z můstku bitevního křižníku Dunkerque, který nyní měl být – vedle Strasbourg pomáhajícího Britům v honbě na Graf Spee – pro děla Hoodu prvořadým cílem.

Když Somerville viděl zjevnou nechuť svých důstojníků k tvrdému postupu vůči Francouzům a sám měl stejné pocity, spojil se s admirálitou ve snaze zmírnit požadavky, které měl v Mers el-Kebiru předložit viceadmirálu Gensoulovi. Především doporučoval, aby za žádnou cenu nebylo užito násilí. Navrhoval, aby v případě, že Francouzi odmítnou se otevřeně a bez výhrad přidat k Britům, jim bylo umožněno vyplout se zredukovanými posádkami a dát se „zajmout“ s tím, že po válce jim budou lodi vráceny. Pokud se týkalo požadavků na odzbrojení lodí nebo jejich potopení, neměly mít podle Somervilla charakter ultimáta, ale doporučení. Z Londýna však přišla jednoznačná, ledově chladná a konečná odpověď označující viceadmirálovy návrhy za nepřijatelné a konstatující, že pokud Francouzi smírné řešení odmítnou, je britská vláda rozhodnuta jejich lodi zničit. Ve 14.25 obdržel Somerville další radiogram potvrzující 3. červenec jako den provedení operace CATAPULT. V časných ranních hodinách 2. července se admirálita ozvala znovu s poněkud upravenou verzí alternativ, které budou Francouzům nabídnuty: zaprvé mohli odplout do britských přístavů a pokračovat po boku Britů v boji proti Němcům a Italům; zadruhé mohli odplout do Británie, kde lodi zůstanou pod britskou kontrolou a posádky, budou-li si to přát, budou repatriovány do Francie; zatřetí

podle britských požadavků a za britského dohledu lodi odzbrojí a učiní taková opatření, aby po dobu alespoň jednoho roku nemohly být operačně použity. Konečně začtvrté, nebude-li přijata žádná z uvedených možností a Francouzi svá bojová plavidla nepotopí sami, budou je Britové nuceni zničit. Pokud se týkalo torpédoborců a ponorek dislokovaných v přístavu v Oranu, měly být zničeny, pokud si to nevyžádá výraznější ztráty na životech civilního obyvatelstva.

Vzhledem k množství munice a pohonných hmot, které v minulých osmačtyřiceti hodinách naložil Hood a další plavidla svazu „H“, nebylo dopoledne 2. července pochyb, že se svaz chystá k bojové plavbě. Když byly zapáleny všechny kotle a z komínů stoupala oblaka tmavého kouře, očekávání se změnilo v jistotu. Posádky však byly stále přesvědčeny, že jejich úkolem bude vyhledat a napadnout italské loďstvo. První překvapení přišlo v 16.00 hodin, když píšťalky poddůstojníků nařizovaly připravit se k vyplutí. Většina mužů totiž předpokládala, že k tomu dojde až za tmy, ale namísto toho se lodi odpoutávaly od přístavních hrází za světla a za mimořádně dobré viditelnosti, nepochybně sledovány pozornými očima agentů Osy ze španělského města Algeciras na východní straně Gibraltarské zátoky. Nešlo ale o pochybení znamenající ohrožení operace, viceadmirál Somerville si totiž mohl být zcela jist, že Italové si budou lámat hlavy nad účelem plavby stejně jako posádky jeho lodí.

Již v 15.00 byla vyslána skupina torpédoborců, aby na přístupech ke Gibraltarské zátoce pátrala po eventuální přítomnosti nepřátelských ponorek. Hlavní síly svazu, tvořené Hoodem, bitevními lodmi Valiant a Resolution, letadlovou lodí Ark Royal, křižníky Arethusa a Enterprise a ochranným doprovodem jedenácti torpédoborců, opustily zátoku v 17.00 hodin. Rychlostí 17 uzlů a klikatým kurzem* svaz mířil vodami Středozemního moře na východ. Netrvalo dlouho a velitelé lodí konečně mohli na pokyn viceadmirála Somervilla rozptýlit kouřovou clonu spekulací. Na Hoodu přistoupil kapitán Glennie k mikrofonu lodního rozhlasu a oznámil, že míří k Oranu, přesně řečeno k zátoce Mers el-Kebír nacházející se vedle něj, přesvědčit francouzskou eskadru, aby se k nim připojila. Glennie popsal i možnosti, které budou Francou-

* Klikatý kurz neboli tzv. „kličkování“ znamená, že loď sice po celou dobu udržuje základní směr plavby, ale přitom v nepravidelných intervalech mění kurz. Tato metoda byla považována za jedno z hlavních obranných opatření proti útoku ponorek, neboť neočekávané změny kurzu ztěžovaly zamíření torpéd. Na druhé straně „kličkování“ loď zpomalovalo a zvyšovalo spotřebu pohonných hmot.

zům předloženy, a uvedl, že první fází operace bude rozhovor britských vyjednávačů s devětapadesátiletým, posádce Hoodu dobře známým francouzským velitelem viceadmirálem eskadry Gensoulem. Zhruba stejných informací se dostalo i posádkám ostatních lodí a povětšinou vyvolaly smíšené pocity. Převládl však názor, že situace určitě nedospěje do stadia, kdy by bylo třeba střílet na spojence – za které většina britských námořníků Francouze stále považovala.

Oran dělí od Gibraltaru vzdálenost 195 námořních mil. Poklidnou noční plavbu však v jednom okamžiku narušila exploze torpéda před přídi torpédoborce Vortigern. Somerville okamžitě vyslal Vortigern spolu s dalším torpédoborcem Vidette útočnicka pronásledovat. Přestože ASDIC* obou plavidel zachytil podezřelé signály, brzy zmizely, a oba torpédoborce se proto po 65 minutách marného pátrání vrátily ke svým povinnostem ochranného doprovodu těžkých lodí. Pozdě v noci byl viceadmirálovi doručen vzkaz odeslaný z Churchillovy iniciativy prvním lordem admirality A. V. Alexanderem: „Jste pověřen jedním z nejnejpříjemnějších a nejobtížnějších úkolů, jaký kdy dostal britský admirál. Máme však ve Vás veškerou důvěru a předpokládáme, že ho přesně splníte.“ Před rozedněním probudil Somervilla z neklidného spánku náčelník jeho štábu kapitán Jeffery a předal mu právě došlou depeši. Admiralita nařizovala, že operaci CATAPULT je třeba ukončit ještě ten den. Somerville se náčelníka štábu otázel, kolik je hodin, a když uslyšel, že tři hodiny ráno, uvědomil si, že svaz „H“ je už pouhých 90 mil od Mers el-Kebíru. Jeffery jej uslyšel zamumlat: „Ať se Bůh smiluje nad námi i nad nimi.“

Před přístavem Mers el-Kebír, vzdáleným tři míle na západ od Oranu, se Britové objevili 3. července v 8 hodin 10 minut. Formaci vedl Hood, následovaly bitevní lodi Resolution a Valiant, křižník Arethusa byl na pravoboku na úrovni přidě Hoodu a křižník Enterprise ve stejné pozici na levoboku, kolem byly rozmístěny torpédoborce. Dál na volném moři, ale na dohled od Hoodu, plula dalšími torpédoborci

* ASDIC – zkratka označující zařízení k vyhledávání a sledování polohy a pohybu předmětů ve vodě založené na principu šíření a odrazu zvuku. Vyslaný akustický impulz se odrazí od ponořeného předmětu (ponorky) a je zachycen vysílající aparaturou. Jednak je tím potvrzena existence předmětu skrytého pod hladinou, jednak lze z doby uplynulé mezi vysláním signálu a zaznamenáním jeho odrazu určit vzdálenost předmětu – v podstatě jde o stejný princip, na jakém je založen i radar, ten ale pracuje s odrazem radiových vln. Směr, ve kterém se nalezený předmět nachází, se zjišťuje otáčením oscilátoru vysílajícího zvukové impulzy. Hydrolokační zařízení, které Britové nazvali asdic, Američané nazývají sonar.

chráněná letadlová loď Ark Royal s 30 torpédovými bombardéry a 24 stíhačkami na palubě. Několik následujících hodin britský svaz v nezměněné formaci křižoval na obzoru. Francouzi mohli po celou dobu sledovat kouř valící se z komínů velkých lodí a mohutné dělové věže hrozivě se otáčející při každé změně kurzu a znovu a znovu zaměřující svých čtyřiaadvacet 381mm děl.

Vjezd do Mers el-Kebiru chránily protiponorkové přehradý a 10 metrů vysoké a 900 metrů dlouhé molo vybiňající od pobřeží do moře; dalších 900 metrů mola bylo zatím ještě ve výstavbě. Obráceny záďmi k jeho dokončené části kotvily tam od severu k jihu Dunkerque, Provence, Strasbourg, Bretagne a mateřská loď pro hydroplány Commandant Teste (výtlak 10 000 tun); šest velkých torpédoborců kotvilo na protější straně přístavu. Na vnitřní i vnější straně nedostavěné části mola se nacházely protiponorkové sítě, další sítě přehrazovaly vjezd do kotviště od východu. Obranu Mers el-Kebiru zajišťovaly i pobřežní baterie: bylo to šest 152mm děl na sto metrů vysokém kopci Santonu západně od přístavu a čtyři 120mm děla umístěná jižně od přístavu. Na vyvýšeninách v blízkosti Oranu byla ještě tři 152mm děla a šest 120mm děl, schopných ostřelovat prostor před Mers el-Kebírem.

Pět hodin předtím, než svaz „H“ dorazil k Mers el-Kebíru, se od něj oddělil torpédoborec Foxhound a s vyjednávači kapitánem C. S. Hollandem a korvetními kapitány Spearmanem a Daviesem na palubě vyrazil plnou rychlostí vpřed. Francouzské základny dosáhl Foxhound hodinu před Hoodem a ostatními plavidly svazu a okamžitě signalizoval žádost o povolení vstupu do přístavu. Kapitán Holland současně oznamoval viceadmirálu Gensoulovi, že je vyslán k projednání návrhů, které francouzskému veliteli předkládá britská admirálita. Dál sděloval, že britské námořnictvo doufá, že předkládané návrhy viceadmirálovi a jeho statečnému loďstvu umožní pokračovat ve společném boji, přičemž francouzská plavidla zůstanou i nadále pod Gensoulovým velením. Tím budou odstraněny obavy z možného budoucího vývoje. Závěrem se konstatovalo, že britské loďstvo křižující před přístavem očekává, že bude moci Gensoula a jeho lodi přivítat.

Téměř hodinu ale musel Foxhound čekat, než dostal povolení vplout do přístavní zátoky a než k jeho boku přirazil admirálský člun s Gensoulovým pobočníkem poručíkem Dufayem. Po krátkém rozhovoru se Dufay vrátil na vlajkovou loď Dunkerque a informoval Gensoula, že podle Hollanda je jeho posláni natolik závažné, že je třeba, aby jednal s francouzským velícím admirálem osobně. V tu dobu Gensoul už plně pochopil pravý význam depeše odeslané před krátkou dobou z Foxhoundu i to, co znamená přítomnost britského loďstva na přístupech

k přístavu. Hrdého viceadmirála nátlak a hrozba, které přes všechnu uhlazenost formulací nebylo možno skrýt, rozhořčily a tento pocit silně poznamenal jeho další jednání. V 8.47 nařídil Foxhoundu opustit přístav. Torpédoborec zvedl kotvu a stáhl se za protiponorkovou přehradu chránící vjezd. Ve snaze učinit vše pro zdar své mise však dal kapitán Holland spustit člun a vydal se ke Gensoulově vlajkové lodi. Ale viceadmirál ho znovu odmítl přijmout. Hollandův člun byl v polovině cesty ke kotvišti zastaven admirálským člunem a kapitánovi se pouze podařilo předat poručíku Dufayovi dokument, který byl sice označen jako dopis od viceadmirála Somervilla, ale ve skutečnosti to bylo sdělení vypracované britskou vládou. V jeho první části byla vysvětlována obava z toho, že se Němci mohou kdykoliv pokusit dostat francouzské lodi pod svou kontrolu a užít je v boji proti Británii. Za tohoto stavu britská vláda považuje za nezbytné, aby francouzské loďstvo v Oranu a Mers el-Kebíru zvolilo jednu z následujících alternativ:

1/ Aby vyplulo a společně s Brity pokračovalo v boji proti Němcům a Italům.

2/ Aby odplulo s redukovanými posádkami a pod kontrolou Britů do britského přístavu, odkud budou posádky v co nejkratší době repatriovány. Pokud bude přijata kterákoliv z uvedených dvou alternativ, Britové lodi po skončení války Francii vrátí, nebo budou-li poškozeny, vyplatí plnou náhradu.

3/ Mají-li Francouzi za to, že jejich lodi nemohou být užity proti Německu a Itálii, neboť by to znamenalo porušení sjednaného příměří, nechť s redukovanými posádkami odplují do některého francouzského přístavu v Západní Indii – například na Martinik, kde budou odzbrojeni. Též mohou být předány pod správu Spojených států; zůstanou tak v bezpečí do konce války a jejich posádky budou repatriovány.

Pokud francouzský velitel tyto nabídky odmítne, musí ho Somerville s hlubokou lítostí požádat, aby své lodi během šesti hodin potopil. Jinak má od své vlády rozkaz užít takový stupeň síly, jakého bude třeba, aby zabránil nebezpečí, že padnou do německých nebo italských rukou.

„Somervillův“ dopis byl Gensoulovi předložen v 9.30. O patnáct minut později se Gensoul spojil s francouzskou admirálitou a hlásil, že britské loďstvo stojí před Mers el-Kebírem a že od jeho velitele obdržel ultimátum potopit všechny své bojové lodi během šesti hodin. Významnou skutečnost, že Britové navrhli ještě jiné možnosti, Gensoul z nějakého důvodu vůbec nezminil. Depeše se dostala na stůl náčelní-

ka štábu námořnictva kontradmirála Le Luka kolem poledne. V nepřítomnosti ministra a vrchního velitele admirála Darlana Le Luc nařídil všem francouzským silám v západním Středomoří připravit se k boji, okamžitě zamířit k Oranu a připojit se ke Gensoulvi. Viceadmirál Gensoul byl s těmito opatřeními seznámen a také dostal pokyn, aby o nich vyrozuměl Somervilla. Le Luc zřejmě doufal, že demonstrace rozhodnosti a připravenosti bojovat s nasazením všech sil, které Francouzi v oblasti mají, Brity „zklidní“. Somerville však o Le Lukových opatřeních už věděl; britská radiorozvědka je zaznamenala, informovala admirálitu a ta varovala Somervilla.

Kapitán Holland, kterého Somerville upozornil, že pokud nebude reakce Francouzů pozitivní, zahájí ve 13.30 palbu, stále čekal v motorovém člunu u vjezdu do přístavu na jakýkoliv náznak ochoty viceadmirála Gensoula vyjednávat. Namísto toho viděl, jak námořníci na francouzských lodích odstraňují ochranné plachty z hlavních děl a torpédometů a zvyšují tlak páry. Okamžitě uvědomil Somervilla a ten informoval Londýn. Vzápětí přišel pokyn vydaný osobně prvním námořním lordem sirem Dudleym Poundem. Nařizoval zvážit vhodnost zaminování přístavu – nedalo se totiž vyloučit, že se Francouzi pokusí probít se na volné moře a uniknout. V 10.00 byl prostřednictvím kapitána Hollanda Somervillovi doručen následující písemný vzkaz: „Ujištění dané admirálem Gensoulem admirálu siru Dudleymu Northovi zůstává v platnosti. V žádném případě nepadnou francouzská plavidla nepoškozená do rukou Němců nebo Italů. Ale vzhledem k obsahu a formě jednoznačného ultimáta, které bylo admirálu Gensoulvi předloženo, se francouzské lodi budou bránit silou.“ V 11.09 byl stejnou cestou předán druhý písemný vzkaz: „1. Admirál Gensoul může pouze potvrdit stanovisko již předané poručíkem Dufayem de Vaisseau. 2. Admirál Gensoul je rozhodnut bránit se všemi prostředky, které má k dispozici. 3. Admirál Gensoul chce upozornit admirála Somervilla na skutečnost, že první výstřel, který bude na ně vypálen, okamžitě vyvolá rozhořčení celého francouzského loďstva proti Velké Británii, což bude v naprostém protikladu k tomu, oč usiluje vláda Jeho Veličenstva.“ Ale z toho, že oba vzkazy byly napsány tužkou na listu papíru vytrženém ze signálního bloku, tedy postrádaly všechny formální náležitosti obvyklé, a dokonce nezbytné při písemném styku na úrovni velitelů loďstev, Britové usoudili, že Gensoul se snaží vyhnout každému zdání, že by s nimi zahájil oficiální jednání, a že čeká na pokyny svých nadřízených.

V 11.30, po hodinu a půl trvajícím neplodném vyčkávání, se kapitán

Holland se svým doprovodem vrátil na palubu Foxhoundu. Ve 12.36 torpédoborec přijal depeši od viceadmirála Somervilla, o které lze těžko říci, zda byla konstatováním, nebo dotazem: „Předpokládám, že není žádná jiná alternativa než ‚Anvil‘ (kódové označení pro potopení francouzských lodí – pozn. M. H.).“ Kapitán Holland, který měl k mnoha francouzským důstojníkům – včetně těch, s nimiž tento den jednal – velmi dobrý, mnohdy i přátelský vztah a nastalou situaci hrozící tragickým konfliktem nesl stejně těžce jako Somerville, byl nucen s těžkým srdcem odpovědět: „Obávám se, že ne. Zůstávám ve vizuálním kontaktu pro případ, že před vypršením lhůty dojde k přijetí návrhů.“ Hned nato se na admirálském můstku Hoodu shromáždili důstojníci Somervilleova štábu. Na improvizované poradě bylo mimo jiné oznámeno, že Gensoul nechal otevřít protiponorkové sítě, aby mohly ke kotvišti připlout tři vlečné lodi, a že se v Oranu dávají do pohybu čtyři ponorky. Po těchto znepokojivých zprávách Somerville nařídil zaminovat vjezd do Mers el-Kebíru. Vzápětí vzletly letouny z Ark Royalu a do úzké mezery u jihovýchodní strany malé zátoky svrhly pět magnetických min.* Ve 13.15 se Somerville obrátil na kapitána Hollanda znovu a zjišťoval, zda v předchozích hodinách neuvedl při styku s Francouzi něco, co by nyní svazu „H“ bránilo v zahájení palby. Holland odpověděl: „Nic zavazujícího jsem neřekl, neboť o podrobnostech se nediskutovalo, pouze jsem předal materiál a obdržel vzkaz. Navrhuji, aby v zájmu vyhnutí se ‚Anvilu‘ Foxhound navázal optickými prostředky kontakt a otázel se, zda pro nás nemají nějaké sdělení.“ O čtvrt hodiny později Somerville přikázal předat viceadmirálu Gensoulovi vzkaz: „Jestliže přijímáte podmínky, vytáhněte na hlavní stožár velkou čtvercovou vlajku, jinak musím v 15.00 zahájit palbu. Váš přístav je zaminován.“ Ve 14.15 signální lampa z Foxhoundu sdělovala na Hood Gensoulovi odpověď: „Nemám v úmyslu vyplout. Telegrafoval jsem své vládě a čekám na její stanovisko. Nepřístupujte k neodvolatelným krokům.“ Ve 14.40 další signál z Gensoulovy vlajkové lodi oznamoval, že francouzský admirál přijme britského delegáta k „čestné diskusi“. I když měl Somerville za to, že Gensoul pouze taktizuje, přesto souhlasil s pokračováním v jednání. Motorový člun Foxhoundu s kapitánem Hollandem a korvetním kapitánem Daviesem překonal sedmi-

* V zadní části magnetické miny byl uložen padák, který se uvolnil po jejím svržení z letounu. Po dopadu na hladinu se padák odpojil a mina klesla na mělké mořské dno. Magnetické pole přibližující se lodi zapůsobilo na magnetickou jehlu detonátoru, elektromagnetický okruh se uzavřel a došlo k výbuchu. Exploze přibližně 325 kg výbušnin přímo pod trupem lodi měla zpravidla zničující účinky.

mílovou vzdálenost dělicí jej od francouzské vlajkové lodi za půl hodiny. V 16.15 vstupovali na palubu Dunkerku.

Pozvání britských důstojníků na Gensoulovu vlajkovou loď sice naznačovalo, že by se věci mohly obrátit k lepšímu, ale brzy se potvrdilo Somervillovo podezření, že francouzský velitel se především snaží získat čas; buď čeká, až dorazí posily, nebo chce protahovat jednání-nejednání do setmění a pak se ve tmě pokusit o únik, nebo – a to bylo také pravdě nejbližší – stále ještě neobdržel od svých nadřízených jednoznačné pokyny jak se zachovat, jak na britskou akci a požadavky reagovat. Rozhovor s Hollandem proto nemohl přinést žádný konkrétní výsledek. Gensoul přijal kapitána s chladnou zdvořilostí a dával nepokrytě najevo své rozhořčení nad tím, že se Britové pokusili zaminovat vstup do přístavu. Hodnotil to jako akt jasné agrese a rozčileně se ptal, jak může za takové situace a pod takovým nátlakem přistoupit na britské návrhy. Následovala dlouhá debata, ve které Gensoul zdůrazňoval, že užití síly postaví proti Britům celé francouzské námořnictvo, a opakoval, že má v úmyslu podřídit se pouze rozkazům své vlády a admirála Darlana.

Zatímco na jedné vlajkové lodi pokračovala nic neřešící diskuse, na druhou, na bitevní křižník Hood, došla depeše z Londýna. Admiralita instruovala velitele svazu „H“, aby celou záležitost ukončil dřív, než bude mít co do činění i s posilami spěchajícími Gensoulovi na pomoc. Viceadmirál Somerville se nyní ocitl pod silným tlakem: za chvíli se mělo začít stmívat, admiralita jej nabádala k akci a on v žádném případě nechtěl zahajovat útok a svádět boj za tmy. Teď už musel jednat bez otálení. Pár minut před 17. hodinou zavolal na můstek signálního poddůstojníka plynně hovořícího francouzsky. Za okamžik poddůstojník přistoupil k velké signální lampě a vysílal francouzské eskadře Somervillovo ultimátum: „Jestliže žádný z britských návrhů nebude přijat do 17.30, musím vaše lodi potopit.“ Současně celý svaz „H“ obdržel rozkaz připravit se k akci. Odpověď z Dunkerku, která přišla v angličtině, byla stručná: „Nezpůsobte nenapravitelné.“

Když v 17.25 zklamaný kapitán Holland opouštěl Gensoulovu vlajkovou loď, klaksony svolávaly francouzské posádky na bojová stanoviště. Holland nastoupil do člunu a vrátil se k čekajícímu Foxhoundu. Byl nešťastný z toho, že všechno jeho nezanedbatelné úsilí nakonec vyznělo naprázdno, ale na druhé straně věděl, že učinil vše, co bylo v jeho silách, aby tragédii zabránil. Jak míjel bitevní loď Bretagne, zahlédl, že strážní důstojník mu z její paluby salutuje. Hollandovo hlášení o výsledku jednání s Gensoulem obdržel viceadmirál Somerville

minutu před vypršením lhůty k zahájení palby. Kapitán sděloval, že nakonec Gensoul – který si evidentně teprve během tohoto jednání uvědomil, že Britové jsou skutečně připraveni použít proti jeho lodím veškerou moc, kterou disponují – navrhl určitý kompromis. Prohlásil, že je ochoten zredukovat posádky, a bude-li ohrožen Němci nebo Italy, odpluje do Západní Indie nebo do USA. Alternativa odplutí Gensoulovy eskadry se zredukovánými posádkami buď do některého francouzského západoindického přístavu, nebo do USA byla sice jednou z těch, které obsahoval dokument předložený Gensoulovi v půl desáté dopoledne, ale v „Somervilleově dopisu“ byla formulována tak, že to Gensoul učiní okamžitě nebo v nejbližší možné době a popluje v doprovodu svazu „H“. Francouzský viceadmirál však nyní navrhoval, že odpluje tehdy, až se bude cítit ohrožen, a to v podstatě znamenalo, že by Britové nad celou záležitostí úplně ztratili kontrolu. Za těchto okolností se mohlo přihodit i to, čeho se nejvíc obávali, že se nepřítel francouzských lodí přece jen nějakým způsobem zmocní. O žádné jiné možnosti Gensoul jednat nechtěl a to, co navrhoval jako jediné možné řešení, Somerville přijmout nemohl. Nicméně konečné posouzení celé situace vedlo k prodloužení lhůty vyhlášeného ultimáta o téměř půl hodiny.

Při pozdějších úvahách, zda použití síly v Mers el-Kebiru mohlo být odvráceno či ne, došla většina odborníků k závěru, že se značnou pravděpodobností ano, pokud by k jednání bylo víc času. Za nešťastné se považuje odmítnutí viceadmirála Gensoula přijmout kapitána Hollanda hned, jak o to v ranních hodinách požádal. Mnohé by se asi dalo vyjasnit během řady hodin promarněných vyčkáváním a taktizováním. V závěrečné fázi debaty s kapitánem Hollandem se stanovisko viceadmirála Gensoula lišilo od britského jen v tom, že admirál nepovažoval nebezpečí, že by jeho lodi mohly padnout nepříteli do rukou, za akutní, zatímco Britové ano. Kdyby bylo možno v jednání pokračovat, nelze vyloučit, že by se Hollandovi podařilo admirála přimět, aby svůj postoj změnil a akceptoval názor Britů. Ale bylo pozdní odpoledne, blížily se francouzské posily a Somerville měl od své vlády jednoznačný rozkaz, že rozhodnutí musí padnout před setměním. Za těchto okolností už nebyl čas k dalšímu vyjasňování názorů.

Těsně před šestou hodinou večerní se na vlajkové palubě Hoodu ozval zvukovod. Vrchní signální poddůstojník Ned Johns přistoupil k aparátu a po pár vteřinách reagoval stručným: „Ano, pane!“ Pak se obrátil na tři další signalisty na palubě, příslušníka námořní pěchoty

Holdinga, námořníky Bella a Teda Briggs*, a rozkázal: „Vytáhnout vlajku číslo 5!“ V knize *Vlajková loď Hood*, vydané v roce 1985, Ted Briggs, jeden ze spoluautorů, vzpomíná: „My tři jsme se chopili bílo-červené horizontálně rozpůlené vlajky, která nařizovala: ‚Zahajte palbu!‘ Prsty se mi tráslly, když jsem plnil svůj úkol, tj. upevňoval sponu na její horní okraj. Bell pracoval na její dolní části, zatímco Holding vlajku vytahoval. Praporovina lehce klouzala po laně nahoru k vrcholu stěžně.“

Odpověď přišla vzápětí. Ozvalo se ohlušující burácení 381mm děl bitevních lodí Valiant a Resolution a o dvacet vteřin nato i Hoodu. První granáty vážící 875 kilogramů mířily k cílům vzdáleným asi dvánáct kilometrů. V souladu se Somervillovým původním plánem byly zahajovací salvy zřejmě míněny jako poslední varování a jen do výše desítek metrů vzedmuté spousty mořské vody označovaly místa jejich dopadu severně od kotviště francouzských velkých lodí. Na okamžik se zdálo, že Francouzi postavení tváří v tvář nejhorší z alternativ si přece jen uvědomí bezvýchodnost své situace a ke skutečnému boji nedojde. Naděje však rychle pohasly, neboť příští salvy už byly cíleny naprosto přesně. Francouzské lodi sice opětovaly palbu už asi po minutě, ale měly velké potíže, neboť současně se zaměřováním děl se snažily uvolnit úvazná lana a za složitého manévrování opustit těsné prostory přístavního bazénu; je třeba mít stále na paměti, že šlo o bitevní kolosy: výtlak plně opatřených bitevních křižníků Dunkerque a Strasbourg byl více než 30 000 tun a bitevních lodí Bretagne a Provence 26 000 tun.

První úder dopadl na bitevní loď Bretagne: jeden granát zapálil munici ve skladišti zadní dělové věže a druhý explodoval v zadní strojovně. Vzápětí přišly ještě dva zásahy. Po mohutných detonacích vypukly na řadě míst požáry, valil se kouř a do podpalubí vnikalo 300 tun vody za minutu. Velitel kapitán Louis Le Pivain se marně snažil najet na břeh v zoufalém pokusu zachránit loď i posádku. Strojovny a kotelny byly zničeny, loď se zastavila asi sto metrů od mola a začala se zádi napřed potápět. Vtom ji zasáhly další dva granáty. K obloze vylétl obrovitý mrak černého kouře, loď zmizela v plamenech a ozývaly se dunivé výbuchy ohněm zachvacované munice. Jeden z důstojníků Dunkerku později tvrdil, že Bretagne hořela s takovou intenzitou, že žár plamenů bylo možno zaznamenat až do vzdálenosti 300 metrů. Obrněnec se začal obracet na pravobok, stále rychleji se hroužil do vody,

* Signalista Ted Briggs byl jedním ze tří námořníků, kteří z posádky Hoodu, čítající 1 418 mužů, přežili jeho potopení německou bitevní lodí Bismarck dne 24. května 1941.

nakonec se převrátil a v pár vteřinách potopil. Od prvního zásahu uplynulo sedm minut. 37 důstojníků a 940 námořníků z posádky bitevní lodi Bretagne zahynulo.

Bitevní křižník Dunkerque zasáhlo několik granátů ve chvíli, kdy se snažil odpoutat se od nabřeží. Jeden zdemoloval přední strojovnu, druhý kotelnu číslo 2, ochromen byl i systém řízení palby hlavních děl. Bez šance na únik se Gensoulova vlajková loď s posledním zbytkem páry odvěkla k nejvzdálenějšímu konci přístavního bazénu a tam se zastavila. Než ale byla úplně vyřazena z boje, stačila vystřelit na britské loďstvo asi 40 granátů, převážně mířených na bitevní křižník Hood. Bitevní lodi Provence se podařilo opustit kotviště, ale posléze, podobně jako v případě Bretagne, 381mm granát zasáhl její zadní dělovou věž a oheň začal ohrožovat uskladněnou municí. Posádka naštěstí na poslední chvíli muniční sklad zaplavila, ale když loď utrpěla další vážná poškození, jejímu veliteli kapitánu Barroisovi nezbylo než najet na břeh, a uchránit se tak osudu Bretagne. Dalším z těžce poškozených francouzských plavidel byl torpédoborec Mogador, jehož celá zád' se po zásahu 381mm granátem odlomila ve chvíli, kdy se spolu s pěti dalšími torpédoborci pokoušel vyplout na moře. 37 mužů posádky přitom zahynulo a nakonec byl hořící vrak odtažen zpět do přístavu.

V 18.12 znovu ožil zvukovod na vlajkové palubě Hoodu. „Vytáhnout vlajku číslo 6!“ vykřikl vzápětí vrchní signální poddůstojník Johns. Signalisté Bell, Briggs a Holding bleskurychle vytáhli na stožár žlutomodrou vertikálně rozdělenou vlajku, nařizující zastavení palby. Děla lodí svazu „H“ se odmlčela a přestali střílet i Francouzi. Somervilla zřejmě vedly k zastavení palby po pouhých deseti minutách důvody jak humánní, tak taktické. Jednak hodlal francouzským námořníkům umožnit opustit lodi a uchránit je dalších zbytečných ztrát, jednak chtěl zaujmout bezpečnější pozici, neboť francouzské granáty začaly nakonec dopadat nebezpečně blízko, a další salvy už mohly najít cíl. Dvě nebo tři minuty poté, co Britové přestali střílet, se na hlavním stožáru Dunkerku objevila velká károvaná vlajka, signál žádající ukončení palby, Gensoul současně nařídil odeslat Britům stejnou žádost rádiem. Po děsivé kanonádě, kdy těžké granáty přelétaly nad mořem s hukotem řítícího se expresního vlaku, následovalo dvacet minut relativního a nervozitou nabitého ticha. Svaz „H“ se přesunoval na západ, dál od vjezdu do rejdy, aby byl v případě obnovy palby lépe chráněn jak před děly francouzských lodí, tak před pobřežními bateriemi, a současně se ze stejného důvodu začal zahalovat clonou tmavého kouře.

Během asi deseti minut Britové vystřelili 240 granátů ráže 381 mm, z toho 55 z nich bitevní křižník Hood; celkem britské lodi vypálily na

Svaz „H“ (Hood, Valiant, Resolution, letadl. loď Ark Royal,
2 křižníky a 11 torpédoborců)
zahájí palbu ze
vzdálenosti 12 km

mys Falcon

Mers el-Kebir

pevnost

maják

Dunkerque

Provence

Strasbourg

Belgique

Comtanton

Tisest

úniková trasa

úniková trasa (hloubka asi 70 m)

medúza

Provence

torpédoborce

Dunkerque

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

úniková trasa

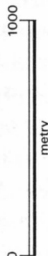
St. Andre

pevnost
Santon

pevnost
Santa Cruz

Oran

ÚTOK SVAZU „H“ NA FRANCOUZSKÉ LOĎSTVO V MERS EL-KEBIRU 3. července 1940



STŘEDOZEMNÍ MOŘE

Brity svržené
magnetické
míny

bóje

průjezd

protitorpédové síť

bóje

průjezd

protitorpédové síť

bóje

průjezd

protitorpédové síť

bóje

průjezd

protitorpédové síť

bóje

průjezd

protitorpédové síť

bóje

průjezd

protitorpédové síť

bóje

průjezd

protitorpédové síť

200 tun oceli a výbušniny. Zatímco střelba britských hlavních děl byla řízena a opravována podle údajů předávaných z pozorovacích letounů a z palub torpédoborců, francouzským dělostřelcům – jejichž lodi po většinu doby prováděly složité manévry v zoufalé snaze opustit kotviště – bránil ve výhledu na britské lodi mys Kebír a také dým ze spáleného střelného prachu, provázející palbu jejich děl. I za těchto obtížných podmínek 330mm granáty vypálené z Dunkerku a Strasbourgu dopadaly v blízkosti cílů, ale naštěstí pro Brity k přímému zásahu nedošlo. Britští námořníci zpočátku s údivem pozorovali různobarevné záblesky provázející exploze některých francouzských granátů. Až později se dozvěděli, že Francouzi užívali barevných efektů k usnadnění kontroly a korekce palby jednotlivých lodí; například munice Dunkerku byla červená, Strasbourgu zelená. Úspěch nezaznamenaly ani francouzské pobřežní baterie, i když po pravdě řečeno představovaly pro britský svaz větší riziko než děla bojových plavidel. Nebezpečná se ukázala zejména baterie pevnosti Santon, kterou děla křižníků Arethusa a Enterprise, které byly tímto úkolem pověřeny, nedokázala vyřadit. I poté co francouzské lodi už přestaly klást odpor, pobřežní baterie v palbě pokračovaly. Především obtěžovaly Hood, ušetřeny jejich pozornosti však nezůstaly ani další britské lodi včetně torpédoborců operujících na okrajích formace. V 18.10 se k nim proto nakrátko musela obrátit i těžká děla bitevních obrněnců. Celkově však Britové z nerovného střetnutí vyšli prakticky bez úhony. V oficiálním hlášení Somerville uvedl, že jeho lodi utrpěly jen malá povrchní poškození nástav, způsobená střepinami granátů explodujících po dopadu do vody, a na člunové palubě Hoodu byli lehce zraněni jeden důstojník a jeden námořník.

V 18.35 Somerville Gensoulovi signalizoval: „Pokud neuvidím, že se vaše lodi potápějí, palbu obnovím.“ Později viceadmirál přiznal: „V tu dobu jsem odhadoval situaci tak, že odpor ze strany francouzských lodí skončil a že zastavením palby bych měl Francouzům poskytnout příležitost je opustit, a tím se vyhnout dalším ztrátám na životech. Protože Francouzi věděli, že vjezd do přístavu je zaminován, byl jsem si jist, že se nepokusí vyplout na moře.“ To však byl velký omyl.

Půl hodiny před začátkem nerovné bitvy obdržel Gensoul od admirála Darlana depeši, že všechny francouzské síly v západním Středomoří dostaly rozkaz spěchat mu nejvyšší rychlostí na pomoc. Gensoul byl instruován: „Tyto síly převeźmete pod svoje velení.“ Během celé operace hrál proto viceadmirál o čas a rovněž za situace, kdy už padlo víc než tisíc jeho mužů, snažil se stále získat třeba i jen pár minut, aby

umožnil záchranu alespoň části své eskadry. Všem lodím dal pokyn pokusit se bez ohledu na riziko vyklouznout z přístavu, který se pro ně stal smrtelnou pastí. Při úniku bylo ale především třeba vyhnout se britským minám blokujícím obvykle užívaný vjezd a výjezd. Gensoul proto přikázal oddílu námořní pěchoty kulometnou palbou rozstřílet bóje ukotvující protiponorkové sítě. Stalo se, a když sítě klesly ke dnu, otevřel se více než půl kilometru široký plavební kanál. Jako první vyrazilo z kotviště zahaleného oblaky hustého kouře šest velkých torpédoborců – Volta, Le Terrible, Lynx, Tigre, Kersaint a Mogador, který, jak víme, byl hned na počátku pokusu o únik těžce poškozen a jen s největším úsilím se jej podařilo zachránit před potopením. Za torpédoborci následoval bitevní křižník Strasbourg, který dosud jako zázrakem nebyl ani jednou vážněji zasažen, měl pouze proděravělý komin. Mistrovsky veden svým velitelem kapitánem L. Collinetem – a třeba přiznat, že i s velkou dávkou štěstí – vyplul Strasbourg kryt kouřovou clonou při viditelnosti pouhých několika metrů z přístavu a zamířil na volné moře. Až v 18.18 hlásil jeden z hlídkujících palubních letounů Ark Royalu, že francouzský bitevní křižník uniká směrem na východ. Somerville byl tak překvapen, že to zpočátku pokládal za omyl – pravda je, že již předtím dostal několik mylných zpráv –, a uvěřil, až když byla informace v 18.30 potvrzena hlášením dalšího letounu. I potom svaz „H“ ještě nějakou dobu pokračoval v západním kurzu, a vzdálenost dělící jej od Strasbourgu mířícího na východ se tím jen zvětšovala. Viceadmirál Somerville se dopustil vážné taktické chyby, když po zastavení palby udržoval západní kurz namísto toho, aby zaujal postavení, které by mu umožnilo strážit prostor severovýchodně od Oranu, a tím francouzským plavidlům odříznout nejpravděpodobnější únikovou cestu k jihofrancouzskému přístavu Toulon. Somerville se také příliš spolehl na položené miny.

Teprve v 18.38 viceadmirál nařídil Hoodu, aby se obrátil, a s rychlou letadlovou lodí Ark Royal se vydal stíhat Strasbourg plující rychlostí 28 uzlů a už se nacházející deset mil severovýchodně od britského svazu. Současně také šest swordfishů vyzbrojených pumami a doprovázených třemi střemhlavými bombardéry typu Skua, určenými původně k útoku na lodi v Mers el-Kebíru, dostalo rozkaz najít a napadnout prchající francouzský bitevní křižník. V 18.45 vyrazily jako předvoj stíhací skupiny křižníky Arethusa a Enterprise s několika torpédoborci, za nimi plul Hood s Ark Royalem a pomaleji plující bitevní lodi Valiant a Resolution zůstávaly – prakticky bez jakékoliv ochrany – vzadu. Když se Hood ženoucí se na východ vymanil z převalující se kouřové clony, překvapené hlídky zahlédly na pravoboku malé, na vlnách se

pohupující plavidlo s bílou vlajkou. Byl to motorový člun kapitána Hollanda, kterému po patnácti milích kličkování a vyhýbání se francouzským granátům došlo palivo. Z bitevního křižníku plujícího téměř jedenatřicetiuzlovou rychlostí mu mohli jen zamávat. Kapitána Hollanda, korvetní kapitány Spearmana a Daviese a posádku člunu vzal na palubu až za téměř půl hodiny torpédoborec Forester, prázdný člun byl zanechán na hladině.

Pravobok Hoodu chránilo během honby za unikajícím Strasbourgem šest torpédoborců. V 19.33 si však hlídky povšimly, že jich není šest, ale sedm a ten sedmý namísto toho, aby udržoval s Hoodem paralelní kurz, mířil plnou rychlostí přímo k němu. Podivně se chovajícím plavidlem byl francouzský eskortní torpédoborec Rigault de Genouilly. V Oranu kotvilo sedm francouzských torpédoborců. Když Britové zaútočili v blízkém Mers el-Kebiru na Gensoulovu eskadru a Strasbourg s pěti torpédoborci se pokusil zachránit, torpédoborce v Oranu, kterým hrozilo stejné nebezpečí jako lodím v Mers el-Kebiru, se k unikajícímu bitevnímu křižníku připojily. Jeden z nich, Rigault de Genouilly, však z nějakého důvodu nedokázal s ostatními plavidly držet krok a musel se vrátit. To už se však k Oranu blížili Britové stíhající Strasbourg. Za této situace se velitel francouzského torpédoborce plujícího těsně podél pobřeží rozhodl napadnout Hood torpédy. Poté co byl Rigault de Genouilly zpozorován, jako první na něj zahájil ze vzdálenosti 12 000 yardů* palbu křižník Arethusus, vzápětí ze vzdálenosti 18 000 yardů křižník Enterprise, přidala se i 381mm děla Hoodu a nakonec ostřelovala malé plavidlo 381mm granáty i bitevní loď Valiant. Pozorovatelé tvrdili, že viděli tři zásahy, nicméně torpédoborci se po skončení nájezdu podařilo uniknout do bezpečí oranského přístavu. Stihl však vypálit dvě torpéda, jimiž přinutil Hood k ostré změně kurzu - o 90 stupňů. I když se Hood smrtonosným „rybám“ vyhnul a zůstaly po nich jen dvě světlé stopy na hladině za jeho zádi, úhybný manévr a poté návrat na původní kurz jej zdržely, což velmi pomohlo prchajícímu Strasbourgu. Mnozí z těch, kdo z palub britských lodí sledovali akci osamělého francouzského torpédoborce, shodně prohlašovali, že to byl jeden z nejodvážnějších činů, jaký kdy na moři zažili. Když Rigault de Genouilly útok zahajoval, jeho šance na přežití byla v podstatě nulová a byla si toho vědoma celá posádka, od velitele po posledního námořníka. Stačil jediný zásah téměř tunového 381mm granátu, aby z torpédoborce zbylo na hladině jen pár trosek, a dokonce i dopad takového granátu v jeho blízkosti by znamenal smrtelné

* Yard = 91,439 cm (tři stopy).

ohrožení. Bylo by snad proto i spravedlivé, aby se Rigault de Genouilly dostalo lepšího osudu, než jaký jej vzápětí stihl. Divoké palbě děl poloviny britského loďstva sice unikl, ale když příští den opustil Oran a snažil se dosáhnout bezpečnějšího Alžíru, torpédovala jej a potopila britská ponorka Pandora hlídkující před alžírským přístavem.

Ve stejnou dobu, kdy britskou stíhací skupinu napadl Rigault de Genouilly, objevily se nad Strasbourgem bombardéry swordfishe a skuy první útočné vlny z Ark Royalu. I když je přivítala silná protiletadlová palba jak z paluby bitevního křižníku, tak i torpédoborců, letci útočili s velkou statečností, svrhli všechny své pumy, ale to bylo také vše, čeho se jim podařilo dosáhnout. Strasbourg, na který se bombardéry soustředily, nebyl vůbec zasažen. Dva swordfishe byly během náletu sestřeleny, jejich osádky však později objevil a zachránil torpédoborec Wrestler. Přesto chybná hlášení vracejících se letců uváděla minimálně jeden zásah.

Druhá útočná vlna šesti swordfishů nesoucích torpéda, která vzlétla z Ark Royalu v 19.50, dostihla Strasbourg ve 20.55, dvacet minut po západu slunce. Letouny zahájily útok z velmi výhodného postavení: nalétaly od pobřeží, takže prakticky nebyly vidět, zatímco silueta bitevního křižníku se zřetelně rýsovala proti večerním červánkům. Hlídky na francouzských lodí je také spatřily až v posledních vteřinách, a jen poslední dva z útočících letounů se dostaly do palby protiletadlových kulometů doprovodných torpédoborců. Ověření výsledku náletu sice ztěžovala rychle postupující tma i kouř z komínů lodí plujících vysokou rychlostí, ale Somervillovi byla hlášena exploze pod zádi Strasbourgu a s velkou pravděpodobností i pod střední částí jeho trupu. Nic ale nenásvědčovalo tomu, že by byl bitevní křižník přinucen snížit rychlost, což by se stalo téměř jistě, kdyby byl vážněji poškozen. Pokud se týkalo útočících letounů, všech šest se bezpečně vrátilo na Ark Royal.

Ve 20.00 měl Strasbourg před pronásledovateli náskok 25 mil a vzdálenost se zvětšovala každou minutou. Už před pátou hodinou odpolední hlásila ponorka Pandora hlídkující před Alžírem, že přístav opustilo šest francouzských křižníků a pět torpédoborců mířících na západ. Na můstku Hoodu odhadovali, že se tato skupina setká se Strasbourgem a jeho torpédoborci kolem deváté hodiny večerní. Viceadmirál Somerville zřejmě už měl celé nepříjemné záležitosti dost a také došel k závěru, že eventuální noční kontakt s protivníkem a noční boj není žádoucí. Ve 20.25 nařídil pronásledování zastavit a vrátit se

k Oranu a Mers el-Kebíru. Admiraltě oznámil, že svaz „H“ zůstane v blízkosti Mers el-Kebíru a letouny Ark Royalu napadnou francouzské lodi po rozednění. O tom, že by Francouze, kteří přežili odpolední „bitvu“, hodlal vystavit nové smrtící kanonádě svých děl, se slovem nezminil. Viceadmirál Gensoul byl samozřejmě o opětovné přítomnosti britského svazu informován a nemohl předvídat, k čemu se Somerville rozhodne. Ve 21.30 mu proto signalizoval: „Válečné lodi v Mers el-Kebíru nejsou schopny boje. Evakuuji jejich posádky.“ Nicméně Somerville trval na tom, že se letadlová loď Ark Royal musí připravit k dalšímu úderu na poškozený a na mělčině uvázlý Dunkerque. Kolem půlnoci ale začala přistav i britský operační svaz zahalovat mlha. Ve 3.30 ráno 4. července se sice poněkud zvedla, ale bylo to jen chvilkové zlepšení, ve 4.20 byla mlha hustší než předtím. Somerville nálet odvolal a nařídil návrat do Gibraltaru.

Strasbourgu se i s torpédoborci podařilo dosáhnout Toulonu 4. července ve večerních hodinách. Lodi přivítal obrovský jásot nejen posádek všech plavidel v přístavu, ale nadšeně je zdravila i většina obyvatel města. O něco později se v Toulonu objevilo i šest křižníků z Alžíru a z Mers el-Kebíru dorazila nepoškozená mateřská loď pro hydroplány Commandant Teste. Třeba říci, že ta měla velké štěstí, neboť v odpoledních hodinách 4. července ji spatřila britská ponorka Proteus hlídkující severně od Oranu. Než ale mohla ponorka zaútočit, Commandant Teste změnil kurz na východ a ztratil se v mlze.

Je pravda, že Somerville nebyl při pronásledování Strasbourgu důsledný, neučinil všechno, co bylo v jeho možnostech, aby francouzskou loď dostihl – a v případě nezbytnosti i potopil. Bitevní křižník Hood mohl dosáhnout rychlosti až jedenatřiceti uzlů, zatímco Strasbourg maximálně dvacet devět a půl, Hood byl vyzbrojen osmi děly ráže 381 mm, Strasbourg měl osm děl ráže jen 330 milimetrů. Navíc, kdyby se podařilo Strasbourg jen zpomalit – například zásahem letecké pumy či torpéda nebo torpédem vystřeleným torpédoborcem –, tak se mohly do další fáze střetnutí zapojit i bitevní lodi Valiant a Resolution, dohromady disponující dalšími šestnácti 381mm děly. Pak by byl osud francouzského bitevního křižníku definitivně zpečetěn. Ke všemu ještě měl Strasbourg poškozený komín, což mělo za následek, že když se horečně snažil v co nejkratší době vyvinout maximální rychlost a pak ji udržet, zůstávala za ním oblaka černého kouře, usnadňující jeho sledování.

Ani Somerville, ani nikdo jiný z kompetentních důstojníků svazu „H“ nikdy přesvědčivě nevysvětlil, co bylo skutečným důvodem likna-

vého stíhání francouzského bitevního křižníku. V předvečer útoku na francouzské uskupení v Mers el-Kebíru byl Somerville admirálem instruován: „V žádném případě nesmí uniknout bitevní loď Dunkerque a Strasbourg. Přitom se však vyhněte střetu na moři, který by pro nás mohl být tragický.“ Za této situace mohl Somerville zdůvodnit přerušení pronásledování Strasbourg obavou jak o osud dvou bitevních lodí, které zůstaly vzadu nechráněny a vystaveny útoku francouzských a italských ponorek, tak obavou z ohrožení bitevního křižníku Hood, prestižního plavidla Královského válečného námořnictva. Role Hoodu – vzhledem k tomu, že šlo o největší válečnou loď na světě – byla v této fázi války pro Británii kritické mimořádně významná. Nikdo, ani Somerville, samozřejmě nemohl vyloučit, že v boji, který se rozpoutá, jakmile se podaří Strasbourg dostihnout – a to už s největší pravděpodobností bude jeho skupina posílena i torpédoborci a křižníky z Alžiru –, může dojít k poškození britské vlajkové lodi, dokonce k jejímu tragickému poškození. Nakonec souboj Hoodu s německou bitevní lodí Bismarck, který se odehrál o deset měsíců později, v květnu roku 1941, dal takové úvaze za pravdu – Hood se po zásahu salvou děl Bismarcku potopil ve dvou minutách. Somerville tedy mohl z pokynu admirality považovat za nejzávažnější onu část, která mu přikazovala vyhnout se střetu na moři, který by mohl být tragický, a podle toho se zachovat. Respektive, a i to mnozí pokládají za velmi pravděpodobné, mohl takový výklad použít, aby nemusel Strasbourg zničit. Je tedy možné, i když neprokázané, že poté, co jeho děla způsobila krvavý masakr v Mers el-Kebíru, britský viceadmirál už nechtěl zatížit své svědomí likvidací další velké lodi nedávného spojence a zmařením životů stovek mužů její posádky.

Svaz „H“ se vrátil do Gibraltaru 4. července v 7 hodin večer. Ale namísto odpočinku byly lodi okamžitě opatřovány palivem a municí a viceadmirál Somerville dostal rozkaz udržovat svaz v pohotovosti, aby byl v případě potřeby připraven zasáhnout proti francouzské bitevní lodi Richelieu kotvící v Dakaru.

Ve zprávě o průběhu operace v Mers el-Kebíru Somerville oznámil, že bitevní křižník Dunkerque najel na břeh, ale pravdivě také uvedl, že letecké pozorování nedokázalo přesně zjistit rozsah jeho poškození. Britská odposlechová služba ještě k tomu zachytila rádiovou depeši francouzského admirála Estevy: „Poškození Dunkerku je minimální a loď bude brzy opravena.“ Když s ní byl Somerville seznámen, jeho komentář na adresu Estevy byl stručný: „Zatraceně! Takový pitomec!“ Somerville správně předvídal, co bude následovat. Za úsvitu 5. července mu spojovací důstojník předal urgentní depeši z admirality: „Pokud

nebyla bitevní loď Dunkerque alespoň na rok vyřazena, obnovte 6. července brzy ráno ostřelování až do jejího úplného zničení. Kódové označení akce: LEVER. Operace proti Dakaru odložena.“ Somervilleův štáb připravil plán operace LEVER během několika hodin a viceadmirál informoval admiraltu, že svaz „H“ (kromě bitevní lodi Resolution a jednoho torpédoborce) znovu napadne Dunkerque v sobotu 6. července v 9.00 hodin ráno. Somerville ale současně upozorňoval, že vzhledem k pozici, v níž se francouzský bitevní křižník nachází – pouhých asi 200 metrů od vesnice St. André –, je třeba počítat s tím, že jeho ostřelování těžkými děly Hoodu a Valiantu způsobí nejen další ztráty na životech francouzských námořníků, ale i civilistů.

Svaz „H“ vyplul z Gibraltaru 5. července v 8 hodin večer. 6. července ve 2 hodiny 50 minut ráno obdržel Somerville z admirality pokyn rušící ostřelování Dunkerku lodními děly; namísto toho měla na francouzskou loď podniknout nálet letadla Ark Royalu. Toto rozhodnutí zásadně měnilo plán operace a především znamenalo začátek horečné aktivity na palubě letadlové lodi, kde bylo třeba vše připravit tak, aby letouny mohly odstartovat hned po rozednění.

První vlna šesti swordfishů 820. palubní perutě odstartovala v 5.20. Bombardéry nesly torpéda opatřená zapalovači typu Duplex*, nastavená na ponor čtyři metry, o rychlosti 27 uzlů. V prvních paprscích vycházejícího slunce se nízko letící swordfishové přehoupaly přes zeď mola a jeden za druhým zaútočily. První torpédo se odrazilo od střední části trupu Dunkerku, zcela změnilo směr a explodovalo při nárazu na molo. Druhé explodovalo pod můstkem na pravoboku, třetí loď zcela minulo a vybuchlo, když narazilo na břeh. Zbývající tři torpéda zasáhla pravobok Dunkerku poblíž dělové věže „B“. Nálet Francouze zcela překvapil, pouze jeden z útočících letounů se dostal do protiletadlové palby, až když se po skončení útoku vzdaloval. V 5.45 vzlétla druhá vlna tří swordfishů 810. perutě doprovázených šesti střemhlavými bombardéry typu Skua. Tuto skupinu už vítala intenzivní palba protiletadlových děl a kulometů. Přinutila útočníky divoce manévrovat, a původní útočnou formaci zcela rozrušila. První letoun nebyl schopen své torpédo svrhnout kvůli poškození uvolňovacího mechanismu, další dvě torpéda narazila na pravobok Dunkerku. Když se letouny vracely, ozvala se za nimi mohutná exploze a k nebi vzlétl sloup kouře a vodní

* Jak již naznačuje jejich název, zapalovače typu Duplex mohly být aktivovány magneticky v okamžiku, kdy se torpédo ocitlo pod trupem lodi (podobně jako magnetické miny); mohly být ale nastaveny i tak, aby je aktivoval náraz torpéda na cíl, jako tomu bylo u torpéd opatřených běžnými úderníkovými roznětkami.



Německá vojska vstupují 1. 9. 1939 do Polska



Střemhlavé bombardéry Ju 87 (štuky) útočí



Pýcha polské armády: bezmezně statečná, ale zastaralá kavalerie



Pýcha německé armády: rychlé a vysoce výkonné tankové jednotky



Hitler zdraví své vojáky v Polsku



Kolona německých motocyklistů v květnu 1940 ve Francii



Zatímco ve vnitrozemí se ještě bojuje, na pláži u Dunkerku čekají začátkem června roku 1940 obkličené britské jednotky na evakuaci



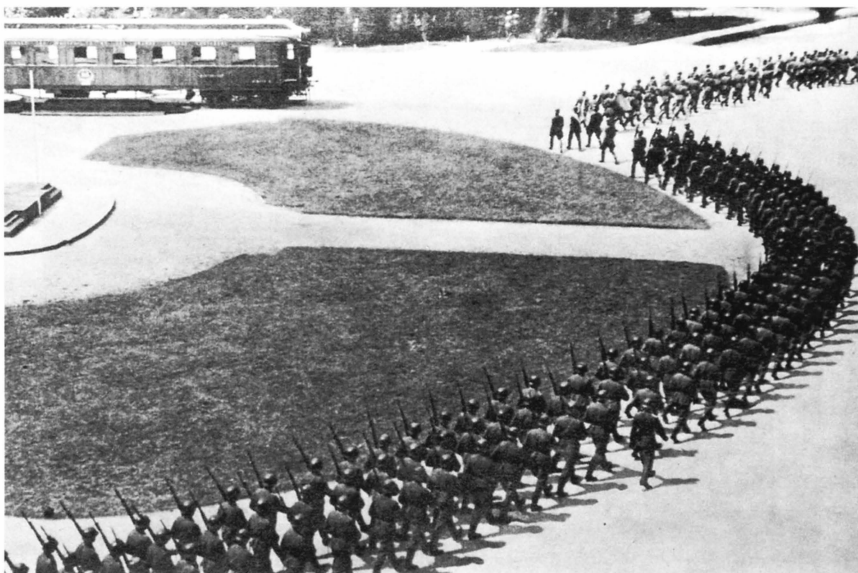
Ne všem vojákům Britského expedičního sboru se podařilo uniknout zajetí



Velitel německé 7. tankové divize generál Rommel se zajatým velitelem britské 51. pěší divize generálem Fortunem ve městě St. Valéry-en-Caux na pobřeží Lamanšského průlivu 12. 6. 1940



Mussolini s Hitlerem v Mnichově 18. 6. 1940



Německá čestná jednotka nastupuje 22. 6. 1940 v Compiègne u příležitosti podpisu příměří s poraženou Francií



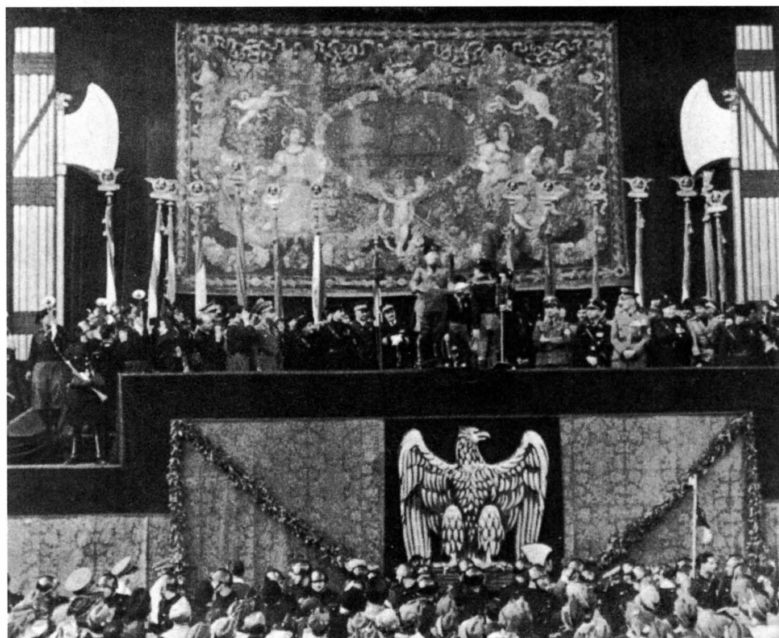
Německé jednotky pochodují v obsazené Paříži u Vítězného oblouku



Po podepsání příměří si Hitler doprovázen Albertem Speerem prohlíží Paříž



Při návštěvě Francie se Hitler 24. 10. 1940 setkává s maršálem Pétainem. Uprostřed je německý ministr zahraničí Ribbentrop



Mussolini oznamuje 10. 6. 1940 z balkonu Palazzo Venezia v Římě, že Itálie je ve válce s Francií a Velkou Británií



Benito Mussolini



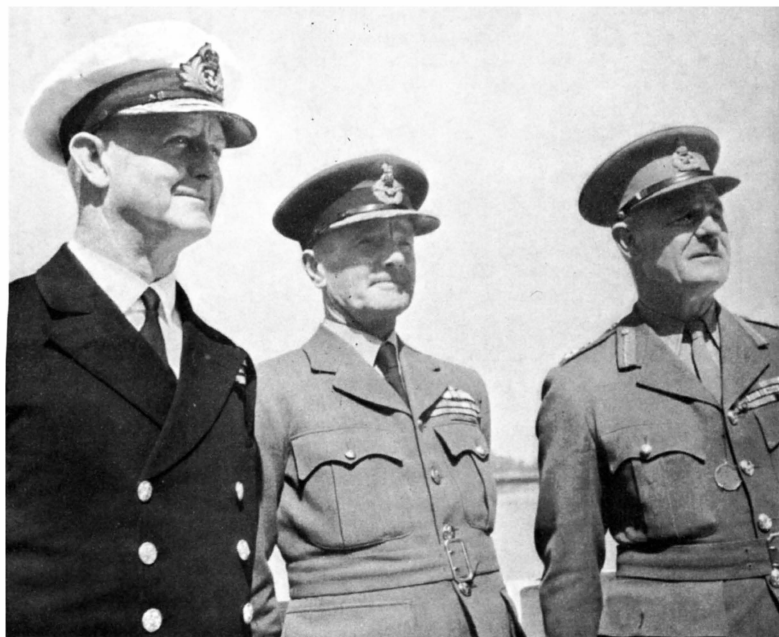
Admirál Jean François Darlan



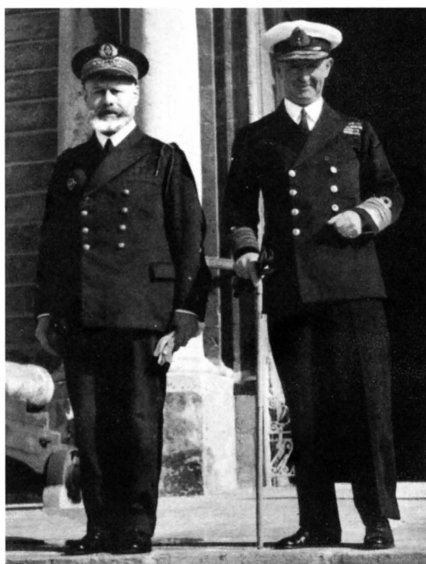
Generál de Gaulle v Londýně 29. 6. 1940



Winston Churchill



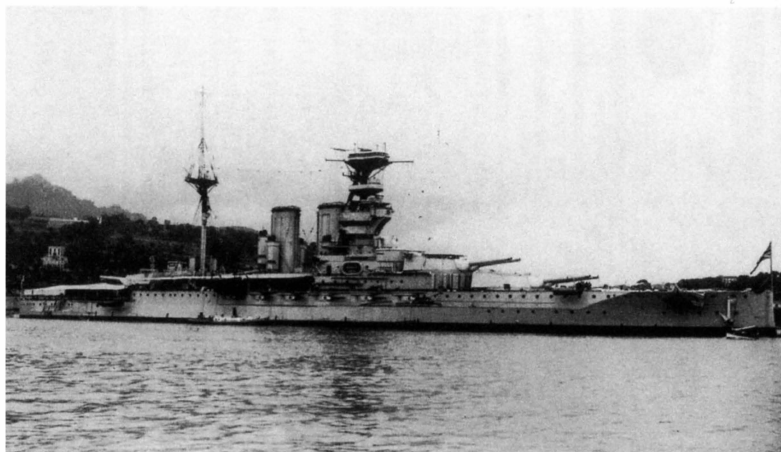
Britští vrchní velitelé ve Středomoří a na Středním východě. Zleva: admirál Andrew Cunningham, hlavní maršál letectva Arthur Longmore, generál Archibald Wavell



Admirál Cunningham (vpravo) a francouzský admirál Jean Pierre Esteva na Maltě v lednu 1940



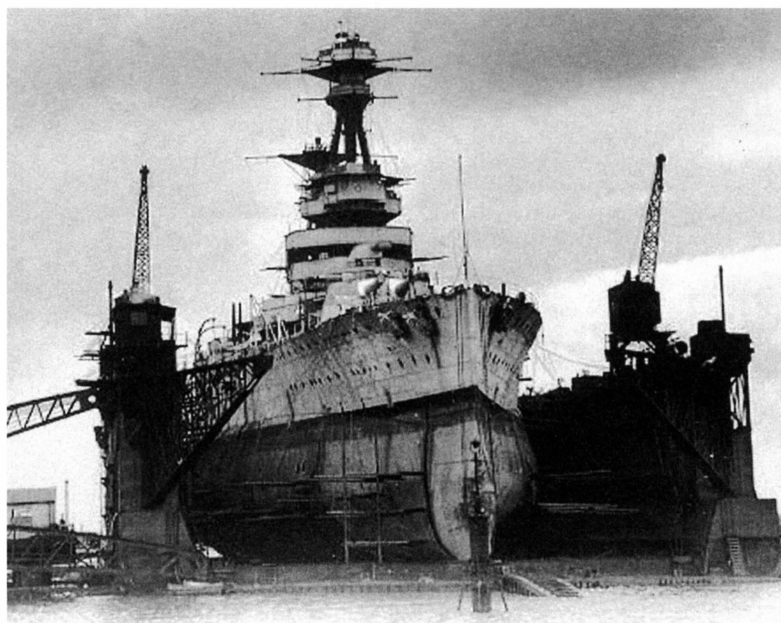
Válečný přístav v Alexandrii



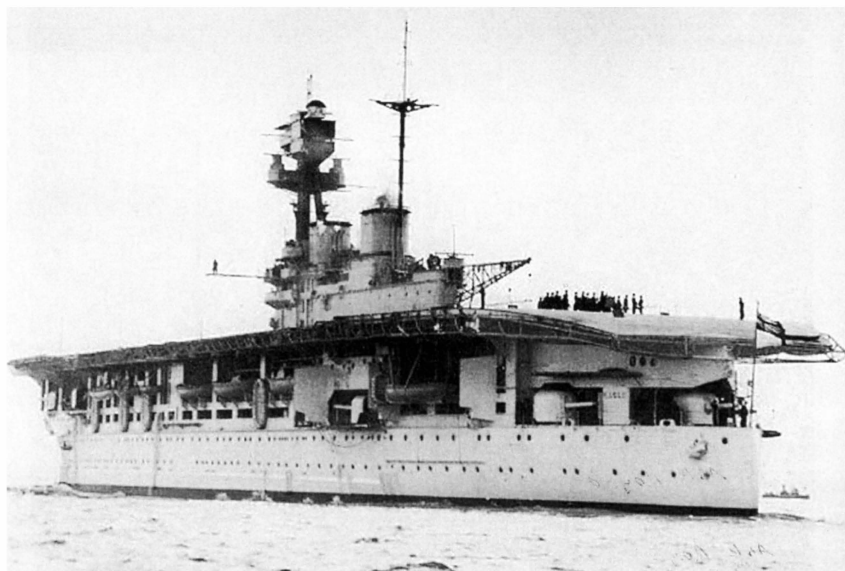
Britská bitevní loď Valiant



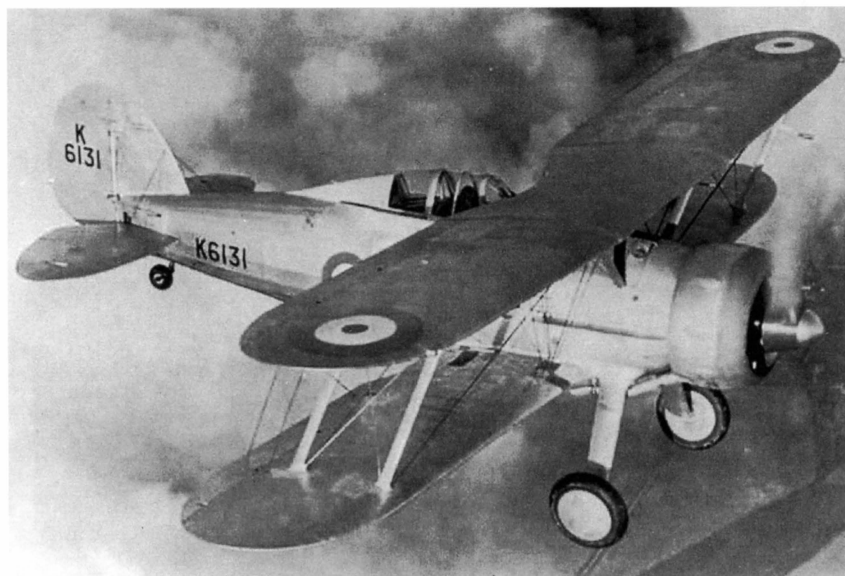
Britská bitevní loď Resolution odplouvá z Malty



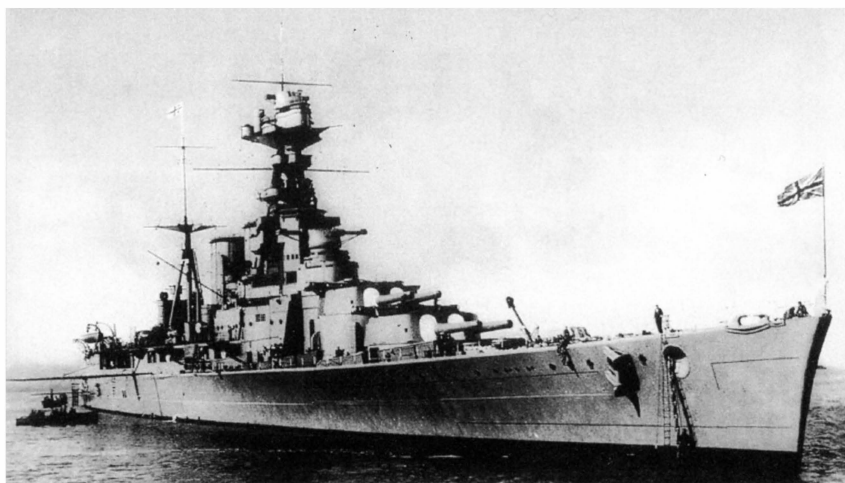
Bitevní loď Resolution při opravě v suchém doku v Plymouthu



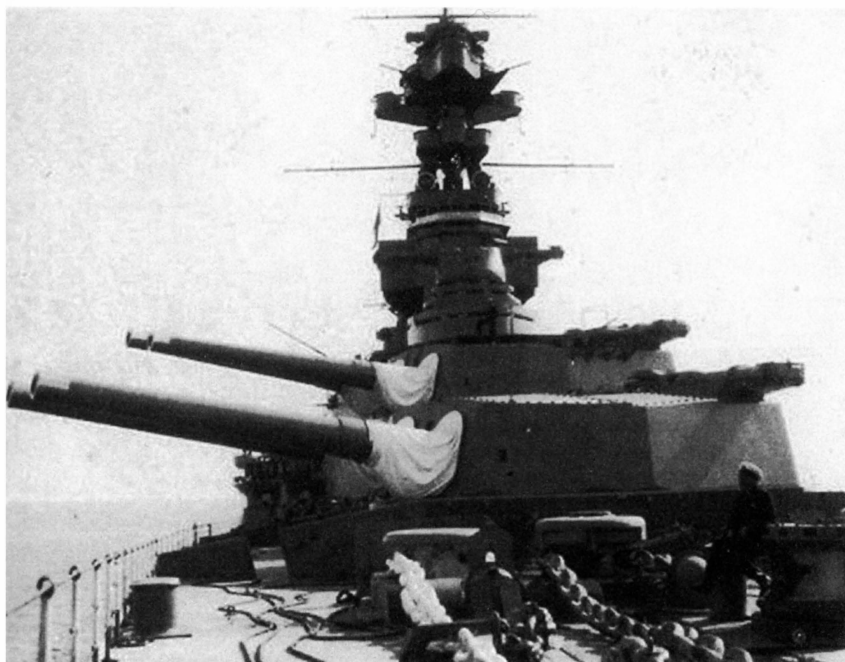
Britská letadlová loď Eagle



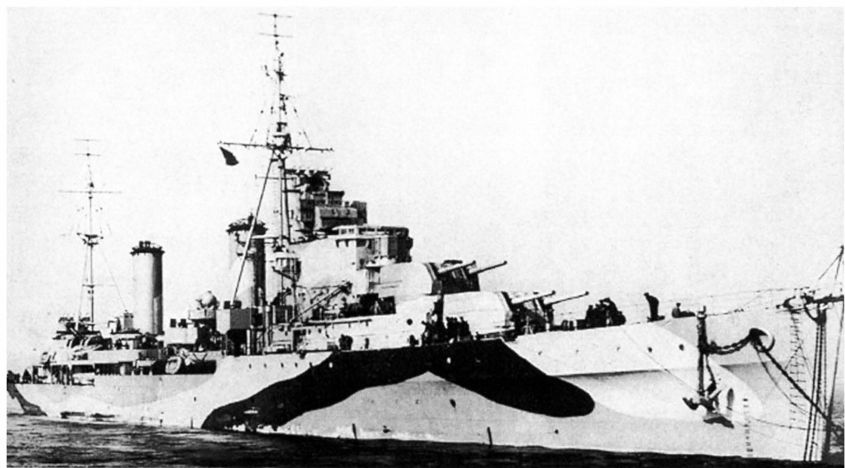
Britský stíhací dvouplošník Gloster Gladiator



Britský bitevní křižník Hood



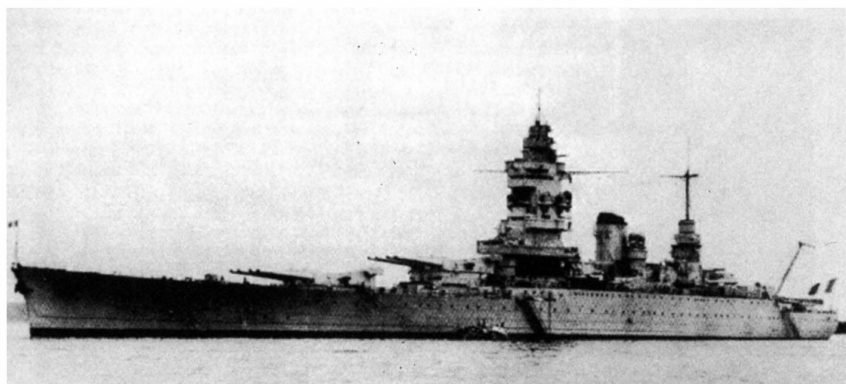
Přední dělové věže Hoodu



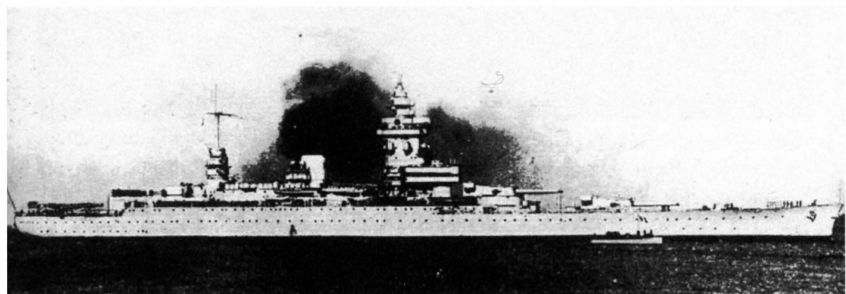
Britský lehký křižník Arethusa



Britský lehký křižník Ajax



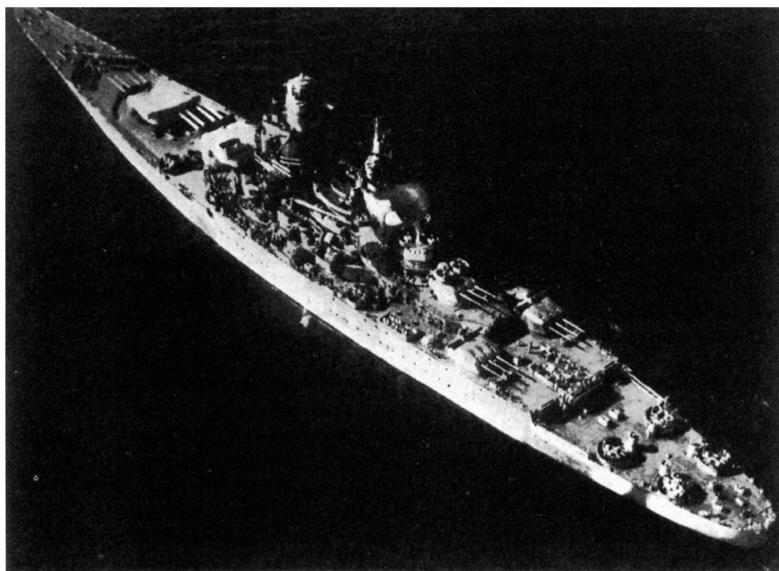
Francouzský bitevní křižník Dunkerque



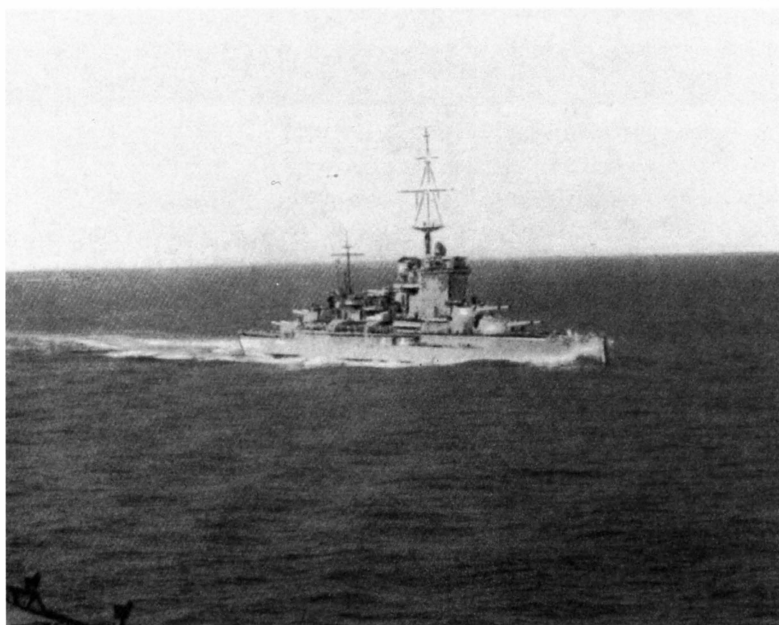
Francouzský bitevní křižník Strasbourg



Britský torpédoborec Matchless



Francouzská bitevní loď Richelieu



Britská bitevní loď Warspite

tříště; pravděpodobně vybuchl některý z muničních skladů bitevního křižníku. A konečně v 6.20 opustila palubu Ark Royalu třetí a poslední vlna útočících letounů – tři swordfishe se šesti skuy. Tentokrát letouny přilétaly ke kotvišti od západu, z pevniny. Nicméně Francouze už nepřekvapily a ve snaze uniknout palbě pobřežních baterií a protiletadlových zbraní bitevní lodi Provence se musely spustit až téměř nad hladinu zátoky. První torpédo údajně narazilo na levobok Dunkerku, nepodařilo se to však potvrdit. Druhé zasáhlo šalupu Terre-Neuve, která kotvila v jeho těsné blízkosti. Třetí torpédo neexplodovalo, i když se zdálo, že cíl zasáhlo, zřejmě bylo svrženo v příliš malé vzdálenosti.

Vrak zcela zničené šalupy Terre-Neuve se vzápětí po zásahu potopil a bitevnímu křižníku Dunkerque se stal osudný náklad 44 hlubinných pum na její palubě. S největší pravděpodobností posádka Terre-Neuve opomněla deaktivovat roznětky pum a podle pozdějšího zkoumání jich 28 krátce před sedmou hodinou ranní ve vodě explodovalo. Následoval děsivý výbuch, který v boku Dunkerku vyřval otvor o výšce 12 a šířce 18 metrů. Velká loď dosud spočívající na mělčině pouze přídí se po zalití podpalubí obrovským množstvím vody ponořila celou svou délkou a mírně se naklonila. Vyhodnocení výsledku náletů provedené podle hlášení útočících letců i osádek pozorovacích letounů viceadmirála Somervilla přesvědčilo, že tentokrát už byl Dunkerque zneškodněn nejméně na rok. Somerville vydal proto rozkaz k návratu na základnu. Svaz „H“ zakotvil v Gibraltaru tentýž den v půl sedmé večer. Britové přišli během operace LEVER o dva swordfishe a jeden střemhlavý bombardér skua a v Mers el-Kebíru přibýlo dalších 150 mrtvých francouzských námořníků.

Britská operace v Mers el-Kebíru, při níž zahynulo celkem 1 299 Francouzů a 351 jich bylo zraněno, byla provedena současně s obsazením francouzských válečných plavidel kotvících v celkem 21 anglických přístavech. 3. července ve 3.45 ráno pronikly ozbrojené oddíly příslušníků Královského válečného námořnictva na jejich paluby. Vše bylo pečlivě připraveno a Britové spoléhali, že moment překvapení zabráni konfliktům, které by mohly vést až ke ztrátám na životech. Akce proběhla v podstatě podle plánu a francouzské posádky se pokojně odebraly na břeh. Jen v Plymouthu došlo na velké ponorce Surcouf k přestřelce, při které byli zabiti dva důstojníci a jeden námořník z britského přepadového komanda, byl zraněn jeden Brit a zabit byl i jeden francouzský důstojník. Posádky obsazených lodí byly potom převezeny do internačních táborů a jen malá část důstojníků a námořníků zvolila možnost přidat se k silám Svobodných Francouzů generá-

la de Gaulla. Tím, že s internovanými Francouzi zacházeli jako s válečnými zajatci a drželi je za ostnatými dráty v táborech s tuhým režimem, dopustili se však Britové vážné chyby. Když je později propustili a převezli do Casablanky spravované vichyskou vládou, hluboká roztrpčenost a pocit křivdy francouzské námořníky neopustily a ti nezapomínali ani na 1 300 mrtvých z Mers el-Kebíru. Projevilo se to nejen v jejich ochotě dál sloužit pod admirálem Darlanem, ale i v odporu, který kladli jak pokusu Svobodných Francouzů vylodit se v září 1940 v Dakaru, tak i anglo-americkému vyloštění v severní Africe v listopadu roku 1942.

O tehdejších pocitech francouzských námořníků mnohé napovídá i událost, k níž došlo krátce po útoku na Mers el-Kebír. Důstojníci z posádky zle zdevastovaného Dunkerku byli ubytováni v jedné vile v Oranu. Tam napsali dopis, který odeslali důstojníkům britského bitevního křižníku Hood. Zněl: „Kapitán a důstojníci lodi Dunkerque vás informují, že pro čest vlajky zemřelo 3. a 6. července 1940 devět důstojníků a 200 mužů z jejich lodi. Proto vám vracejí suvenýry, které dostali od svých druhů ve zbrani z Královského námořnictva, k nimž měli veškerou důvěru. A při té příležitosti vám chtějí sdělit všechen hořký smutek a znechucení nad tím, jak tito druzi neváhali pošpinit slavnou vlajku sv. Jiří nesmazatelnou skvrnou – skvrnou vraždy.“ K dopisu byly přiloženy památky – pásky na čepice, symboly lodi, lodní odznaky –, které posádka Hoodu předala námořníkům z Dunkerku, když britský bitevní křižník sloužil na konci roku 1939 pod francouzským velením. A dokonce ještě v roce 2003, po 63 letech, napsal dosud žijící a již zmíněný Ted Briggs, jeden ze tří mužů, kteří přežili zánik Hoodu, a současný prezident „H.M.S. Hood Association“: „Věřím, že hořké vzpomínky na Oran Francouze dodnes neopustily a jsou příčinou protibritských nálad a obviňování existujících v Evropském hospodářském společenství.“

Zbývá jen pár slovy se zmínit o tom, jak události v Mers el-Kebíru ovlivnily další osudy některých jeho hlavních aktérů. Viceadmirál eskadry Gensoul nebyl ani za války, ani po válce nucen zodpovídat se z rozhodnutí, které učinil 3. července 1940, když odmítl přijmout britské ultimátum. Po Mers el-Kebíru sloužil dál, dokonce byl povýšen a získal pátou hvězdu a hodnost admirála. V roce 1942 odešel v 62 letech do penze a zemřel v Paříži v roce 1973 ve věku 93 let. Hlavní britský vyjednávač v Mers el-Kebíru námořní kapitán Holland byl celou záležitostí natolik znechucen, že ještě 4. července požádal o zproštění funkce velitele letadlové lodi Ark Royal. Protože mu nebylo vyhověno, 7. července se této funkce vzdal. Teď už admirálita proti němu tvrdě

zasáhla a byl degradován na řadového námořníka. Ale už po několika měsících byl rehabilitován a znovu povolán do služby. V roce 1948 se stal kontradmirálem a zemřel o dva roky později. Daleko hůř však dopadl admirál Dudley North, který měl velkou šanci stát se prvním námořním lordem po churavějícím admirálu Dudley Poundovi. North svými ostrými protesty proti způsobu provedení operace CATAPULT rozhněval nejen admiraltu, ale i Winstona Churchilla. Když požádal o zproštění funkce velitele Severoatlantské stanice britského válečného námořnictva, bylo mu 15. října 1940 nejen vyhověno, ale byl přeažzen do zálohy s odůvodněním, že nezasáhl proti francouzské eskadře proplouvající 11. září Gibraltarským průlivem a směřující z Toulonu do Dakaru. Plavidla podléhající vichyské vládě se tak dostala do Francouzské rovníkové Afriky těsně před začátkem operace MENACE, což byl pokus de Gaullových Svobodných Francouzů obsadit 23.–25. září 1940 za podpory britského loďstva Dakar. Špatně připravená operace skončila krachem, Francouzi věrní admirálu Darlanovi a vládě ve Vichy útočníky odrazili a Britové byli rádi, že se jim podařilo stáhnout svůj námořní svaz bez vážných ztrát – například bitevní loď Resolution poškozenou útokem francouzské ponorky jen taktak stačili odtáhnout do bezpečí. Britská prestiž utrpěla těžký šrám a bylo třeba najít obětní beránky. A tak bez ohledu na to, že odpovědnost a povinnosti stanovené admiraltou Dudleymu Northovi byly tak nepřesné a nedostatečné, že jeho pochybení v souvislosti s proplutím francouzských lodí Gibraltarem bylo přinejmenším diskutabilní – kromě toho jejich přítomnost u západoafrických břehů nebyla pro výsledek operace MENACE zdaleka rozhodující –, byla veřejnosti předložena jeho hlava. Zasvěcení ale dobře věděli, že admirál North pouze zaplatil za odvalu, s níž kritizoval likvidaci francouzské eskadry v Mers el-Kebiru. Rehabilitován byl až v roce 1957 a o čtyři roky později zemřel. Pokud by měl být někdo viněn z proniknutí francouzských lodí Gibraltarem, musel by po pravdě řečeno nést stejnou odpovědnost jako North viceadmirál Somerville. Somervillovi však nic vytýkáno nebylo. Viceadmirál sice s rolí, která mu byla při likvidaci Gensoulovy eskadry přidělena, nesouhlasil, ale rozkazy splnil, po „úspěchu“ v Mers el-Kebiru jej britská veřejnost dokonce považovala za hrdinu, nebylo tedy záhodno jej kárat. S výjimkou krátkodobých potíží, které měl v souvislosti se střetnutím u mysu Spartivento 27. 11. 1940 (o kterém bude pojednáno později), pokračoval v úspěšné kariéře, v květnu roku 1945 byl povýšen do nejvyšší hodnosti admirála loďstva a zemřel roku 1949.

I vrchní velitel Středomořského loďstva admirál A. B. Cunningham byl 29. června 1940 admirálitou upozorněn, že všechny francouzské válečné lodi mohou být povolány do přístavů ve Francii, kde se ocitnou pod kontrolou Němců a Italů. Současně byl informován o úkolu viceadmirála Somervilla i o tom, že nelze vyloučit, že u Oranu dojde k dramatickému boji francouzského a britského loďstva; proto má k podpoře svazu „H“ okamžitě vyslat dvě ponorky. Cunningham proti chystanému použití síly obratem protestoval a tvrdil, že celou záležitost je nutno řešit vyjednáváním. Bylo mu jasné, že stejným úkolem jako Somerville v Mers el-Kebiru bude on sám pověřen v Alexandrii, kde kotvila eskadra viceadmirála R. E. Godfroye. Přitom až do kapitulace Francie podléhalo toto uskupení jeho velení a viceadmirála Godfroye si vážil jako spolehlivého spolubojovníka a vynikajícího námořníka a velitele. Představa, že Francouz bude z řady důvodů nucen britské ultimátum odmítnout a pak dojde k boji, Cunninghama děsila. Londýn však svoje stanovisko nehodlal měnit. V admirálitě i ve vládě rostly obavy – například první námořní lord a současně náčelník štábu námořnictva odhadoval, že získají-li Němci nad francouzskými loďmi kontrolu, dokážou je užít proti Britům do dvou měsíců, v případě italské kontroly by to bylo do tří měsíců. Výsledek CATAPULTU proto nebylo radno ohrožovat zdoluhavým vyjednáváním.

Francouzskou eskadru v Alexandrii tvořila starší bitevní loď *Lorraine*, čtyři křižníky a tři torpédoborce. Od počátku války až do francouzské kapitulace byla eskadra integrální částí britského Středomořského loďstva a admirál Cunningham s jejím velitelem viceadmirálem Godfroyem po celou dobu udržoval velmi srdečné vztahy. Možno říci, že právě tyto dobré vztahy se nakonec staly rozhodujícím faktorem při řešení krize a zabránily podobné pohromě, jaká se odehrála v Mers el-Kebiru.

Viceadmirál Godfroy, máje pochopení pro britské obavy ze zneužití lodí jeho eskadry jak vichyskou vládou, tak – a to především – Němci a Italy, navrhl již 27. června Cunninghamovi, že nechá vyčerpat z nádrží svých lodí všechno palivo. Chtěl tím Brity zbavit nutnosti udržovat v přístavu neustále značné síly, aby mohli zadržet Francouze v případě, že se rozhodnou vyplout. Godfroy pouze požadoval ujištění, že se Britové nepokusí obsadit jeho lodi silou. Když Cunningham o tomto návrhu informoval Londýn, admirálita rozhodla, že se francouzskému veliteli nemají poskytovat žádné záruky. Ale už následující den Cunningham sděloval do Londýna, že mu Godfroy dal své slovo, že se z vlastní vůle nepokusí Alexandrii opustit, a pokud by mu to nařídil admirál Darlan, tak bude napřed žádat Cunningha-

ma, aby ho zprostil daného čestného slova, a teprve poté vypluje s britským doprovodem a na volném moři své lodi potopí. Admirálita se k tomuto návrhu nevyjádřila vůbec, a přitom nebylo možno po francouzském viceadmirálovi žádat, aby zašel ve své vstřícnosti ještě dál. Londýnská admirálita však navzdory všemu setrvala v tvrdohlavém postoji a 29. června Cunninghama požádala, aby se vyjádřil k možnosti násilného obsazení Godfroyových lodí ve stejnou dobu, kdy viceadmirál Somerville předloží v Mers el-Kebíru své požadavky viceadmirálu Gensoulovi.

Cunningham s použitím síly nesouhlasil. Svoje argumenty shrnul v depeši, kterou odeslal admirálitě v dopoledních hodinách 30. dubna. Tvrdil, že situace v Alexandrii je zcela jiná než v ostatních středomořských přístavech; v Alexandrii francouzským lodím nehrozí, že by mohly padnout do rukou nepřítele, a pokus zmocnit se jich silou pouze povede k jejich potopení v přístavním bazénu. To bude znamenat nejen oběti na životech, ale i zablokování důležitých kotvišť vraky, a dojde-li během boje k poškození britských lodí, oslabí to akceschopnost Středomořského loďstva. Zásah bude mít negativní vliv na situaci na celém Středním východě a s velkou pravděpodobností vyvolá nepřátelské reakce i u francouzských úředníků a odborníků v Suez, v Džibuti ve Francouzském Somálsku i v Sýrii, jejichž spolupráce a přátelský postoj jsou v současné době nanejvýš potřebné. Závěrem Cunningham znovu vyjádřil přesvědčení, že problém francouzské eskadry v Alexandrii lze vyřešit vyjednáváním. Za dané situace eskadra nemůže přístav opustit bez souhlasu Britů a komplikace při jejím zásobování, potíže s výplatami posádek a stále silící touha většiny francouzských námořníků – především záložníků – vrátit se domů a starat se o rodiny, musí viceadmirála Godfroye brzy přinutit, aby začal vyjednávat a spíše dřív než později přistoupil na britské návrhy.

Londýn odpověděl 1. července, že podaří-li se získat kontrolu nad francouzskou eskadou v Alexandrii bez krveprolití, bude dobře, jinak má Cunningham 3. července Godfroyovi předložit tři alternativy řešení situace. Podle první se měla francouzská eskadra připojit k Britům a pod Godfroyovým velením pokračovat v boji proti nepříteli po boku britského loďstva. Pro ty příslušníky francouzských posádek, kteří se rozhodnou bojovat spolu s Brity, budou služební podmínky a platy stejné jako u britských důstojníků, poddůstojníků a námořníků odpovídajících hodností. Ti, kdo nebudou chtít bojovat dál, mohou se při nejbližší možné příležitosti vrátit do Francie. Godfroy bude požádán, aby s těmito návrhy seznámil své důstojníky a posádky a dal jasně najevo, že všichni jsou oprávněni se rozhodnout svobodně a bez jakéhokoliv

nátlaku. Závěrem se britská vláda zavazuje, že po skončení války všechny lodi účastníci se společného boje Francii vrátí.

Pokud se nepodaří Francouze získat pro společnou věc, je možná druhá alternativa, podle níž francouzské lodi zůstanou v Alexandrii s posádkami redukovanými na nezbytné minimum, budou uvedeny do stavu znemožňujícího jejich vyplutí na moře a Britové je použijí pouze v případě, že Němci nebo Italové poruší podmínky příměří dojednaného s Francií. Britská vláda ponese náklady na jejich údržbu a na mzdy posádek. Jestliže Godfroy odmítne i toto řešení, zbývá poslední alternativa: francouzské lodi budou na volném moři potopeny. Dále byl Cunningham instruován, aby s navrhovanými možnostmi Godfroye seznámil 3. července v 7 hodin ráno, ve stejnou dobu, kdy začne akce proti francouzské eskadře v Mers el-Kebíru.

V úterý 2. července v pozdních odpoledních hodinách admirál Cunningham požádal francouzského velitele, aby jej příští ráno v 7 hodin navštívil na palubě vlajkové lodi Warspite. Už pozvání na tak neobvyklou hodinu naznačovalo, že jde o něco zcela mimořádného. Godfroy dorazil na vteřinu přesně, doprovázen svým náčelníkem štábu. Po přivítání signály píšťalek bocmanů, čestnou stráží a v pozoru stojícími britskými důstojníky byl odveden do Cunninghamovy kabiny, kde se všichni – byl přítomen i Cunninghamův náčelník štábu kontradmirál Algernon Willis a štábní důstojník fregatní kapitán Royer M. Dick hovořící plynule francouzsky – usadili do pohodlných křesel. Godfroy byl seznámen s poselstvím britské admirality a byla mu předána jeho kopie. Cunningham vysvětlil, že podle pokynů, které obdržel z Londýna, musí francouzského velitele požádat, aby do večerních hodin akceptoval jeden ze tří předložených návrhů.

První návrh, aby se přidal k Britům a společně s nimi pokračoval v boji, viceadmirál Godfroy odmítl z víceméně formálních důvodů. Řekl, že jej nemůže přijmout bez konzultace se svou vládou. Jak by mohl bojovat jinak než pod francouzskou vlajkou? Všichni jeho důstojníci a námořníci by potom mohli být považováni za dezertéry! Když Cunningham viděl, že Francouze nepřesvědčí, přešel k druhé možnosti. Ta v podstatě znamenala internaci francouzských lodí v alexandrijském přístavu. Tento návrh se zdál Godfroyovi přijatelný. Pouze žádal o určitý čas na rozmyšlenou. Bylo dohodnuto, že své rozhodnutí sdělí do 11.30 hodin. Nakonec Cunningham seznámil francouzského viceadmirála i s třetí alternativou, podle níž by ho byl nucen požádat, aby se svou eskadrou vyplul na moře a v hlubokých vodách ji potopil. Schůzka obou velitelů skončila v 8.30 a Godfroy se vrátil na svou vlajkovou loď těžký křižník Duquesne. Cunningham hodnotil výsledek

setkání optimisticky a informoval admirality, že podle všech náznaků Godfroy přijme druhou z navrhovaných možností a ještě před polednem se vyjádří s konečnou platností.

Před dvanáctou hodinou skutečně přišla z křižníku Duquesne odpověď. Pro Cunninghama ale byla velkým zklamáním: Godfroy oznamoval, že se rozhodl pro třetí z nabízených alternativ. Obsáhle vysvětloval, proč je neslučitelné s jeho služebními povinnostmi přejít na stranu Britů, a tvrdil, že osobně by se přiklonil ke druhé alternativě, ale pouze francouzská admirality mu může udělit svolení k odzbrojení lodí v cizím přístavu a pod nátlakem cizí mocnosti. A protože nemá dost času k projednání celé záležitosti s nadřízenými, neboť se má rozhodnout okamžitě, nezbyvá mu než zvolit třetí alternativu, což je v daných podmínkách jediný způsob, jak dostat cti velícího důstojníka válečného námořnictva. V dodatku k tomuto oficiálnímu sdělení Godfroy osobním dopisem Cunninghama žádal, aby mu poskytl 48 hodin k přemístění posádek lodí do bezpečí.

Britský admirál obratem odpověděl, že přijal Godfroyovo rozhodnutí s hlubokou lítostí. Současně sděloval, že v zájmu zajištění bezpečí posádek francouzských lodí je ochoten přistoupit na osmačtyřicetihodinový odklad jejich vyplutí a potopení. Je ale nucen trvat na tom, aby eskadra opustila přístav v pátek 5. července ve 12.00 hodin.

Zdalo se, že osud francouzské eskadry je zpečetěn. Admirál Cunningham však přesto učinil ještě jeden pokus situaci zvrátit. Po pravdě řečeno jeho úsilí o nenásilné řešení problému francouzských lodí v Alexandrii nebylo motivováno pouze snahou nenarušit vztahy s nedávnými spojenci a přátelství s viceadmirálem Godfroyem. Ve své obsáhlé autobiografii to Cunningham říká otevřeně: „Považovali jsme za zcela jisté, že když jeho lodi budou zachráněny v režimu odzbrojení, nakonec se k nám přidají nebo padnou do našich rukou.“ Cunningham proto 3. července v odpoledních hodinách napsal Godfroyovi další soukromý dopis. V něm se „svěřoval“, jak nepřestává hledat přijatelné východisko ze slepé uličky, ve které se všichni ocitli. Protože si uvědomuje, že Godfroy považuje rozpuštění posádek za neslučitelné se svou funkcí velitele eskadry, snad by bylo možno krizi vyřešit kompromisem. Co kdyby Godfroy učinil gesto, jehož provedení navíc již před několika dny sám navrhl, tj. vyčerpal z nádrží svých lodí palivo a převezl na břeh závěry děl a bojové hlavice torpéd? To by britskou vládu mohlo přesvědčit, že se eskadra nepřipravuje k úniku, a příkaz k potopení lodí by zřejmě byl odvolán. Spornou otázku snížení počtu posádek mohou projednat později, ve vhodnější době. K velké Cunninghamově úlevě Godfroy souhlasil. V 17.30 začalo odčerpávání paliva.

V Cunninghamově štábu převládł optimismus a admirál o uspokojivém vývoji informoval Londýn. Ve 20.15 však obdržel depeši, že admirálita sice vzala na vědomí, že se francouzské lodi zbavují paliva, ale požaduje, aby bylo okamžitě započato s redukcí jejich posádek, především aby byli námořníci první třídy a zkušení poddůstojníci přemístěni na břeh nebo na francouzské obchodní lodi v přístavu. Akce má být skončena do setmění a Cunningham byl upozorňován, že se nemá dopustit žádné chyby. Velitel Středomořského loďstva byl zcela konsternován. Například jen skutečnost, že depeše byla z Londýna odesílána v době, kdy v Alexandrii již bylo po západu slunce – což samozřejmě muselo být „mořským vlkům“ v admiralitě známo –, a přitom požadovala, aby se časově i organizačně náročný transfer francouzských posádek provedl do setmění, dokládala její nesmyslnost. Cunningham nemohl uvěřit, že admirálita mohla něco takového vůbec vypustit. A protože ukládaný úkol stejně nemohl splnit, rozhodl se, že depeši bude ignorovat.

V nezáviděníhodném postavení se nacházel i nešťastný viceadmirál Godfroy. Přes dosaženou dohodu cítil, že se situace blíží ke kritickému vyvrcholení, neboť Cunningham může každým okamžikem obdržet z Londýna pokyny obsahující požadavky, kterým jako velitel eskadry bojových lodí byt jen formálně samostatného státu nebude moci vyhovět, ani kdyby měl tu nejlepší vůli. V pozdních odpoledních hodinách proto poslal Cunninghamovi další z řady osobních dopisů. Informoval ho, že se právě dozvěděl o ultimátu, které Londýn ráno prostřednictvím viceadmirála Somervilla předložil francouzskému loďstvu v Mers el-Kebiru, a také sděloval, že mu bylo nařizeno opustit přístav – v případě nutnosti i za použití síly. Pokračoval konstatováním, že i když si uvědomuje, že taková akce nemá za stávajícího poměru sil absolutně žádnou naději na úspěch, je nucen zastavit další odčerpávání paliva, aby zabránil obvinění, že zbavuje lodi akceschopnosti v době, kdy má rozkaz vyplout. Dopis končil tím, že hodlá vyčkat dalších událostí, a Cunninghama ujišťuje, že se nic nemění na slibu, který mu ohledně svých záměrů dal v ranních hodinách.

„Další události“ na sebe nenechaly dlouho čekat. Ve večerních hodinách, ve stejnou dobu, kdy se na Godfroyovu vlajkovou loď křižník Duquesne dostavil Cunninghamův náčelník štábu kontradmirál Algeron Willis, aby formálně protestoval proti tomu, že bylo zastaveno odčerpávání paliva, dostal Godfroy zprávu o dramatickém průběhu operace v Mers el-Kebiru a o velkých ztrátách, které při té příležitosti Francouzi utrpěli. Šokující informace na něj zapůsobily natolik, že odmítl požadavek pokračovat v odčerpávání paliva a zredukovat posád-

ky svých lodí. Též odmítl potopit lodi na volném moři a prohlásil, že hodlá zůstat v přístavu s posádkami v plném počtu, a pokud bude hrozit násilí, potopí eskadru tam, kde právě je.

Za této situace Cunningham, který si dobře uvědomoval, že se čas krátí a že v nejbližších chvílích ho admirálita může přimět k rozhodným krokům, Godfroye znovu požádal, aby se jeho eskadra nechala v Alexandrii internovat. O tomto kroku informoval po půlnoci ze 3. na 4. července admirálitu s tím, že i kdyby Godfroy odmítl, pokládá za nežádoucí začínat bojovou akcí dříve než ráno 5. července, neboť chce francouzskému veliteli poskytnout čas, aby mohl odeslat do bezpečí asi 4 000 mužů svých posádek. Zatímco se Cunningham snažil přesvědčit Londýn o nutnosti dát Francouzům ještě šanci, a bude-li nutno bojovat, tak jim alespoň umožnit uchránit se velkých ztrát na životech, Godfroy se během noci dozvěděl další podrobnosti o pohromě v Mers el-Kebíru. Pod tímto dojmem zaslal 4. července v 7 hodin ráno Cunninghamovi dopis, v němž odvolal všechny dříve dané sliby a vyhrozoval si právo naprosté svobody jednání. Z horní paluby Cunninghamovy vlajkové lodi Warspite bylo možno sledovat, jak francouzské lodi opravdu připouštějí páru a připravují zbraně. Vše nasvědčovalo tomu, že Godfroy rozhořčený průběhem Somervillova zásahu v Mers el-Kebíru se chce pokusit probít na volné moře bez ohledu na následky a že v omezeném prostoru alexandrijského přístavu dojde k bitvě mezi nedávnými spojenci.

Za tohoto kritického stavu admirál Cunningham zvolil neobvyklý a jen zcela mimořádnou situaci ospravedlnitelný způsob, jak v poslední chvíli zabránit nejhoršímu. Věděl, že francouzským válečným lodím – zejména bitevní lodi Lorraine postavené za první světové války – bude trvat šest až osm hodin, než jejich kotelny dosáhnou potřebný tlak páry. A této doby hodlal využít k přesvědčování francouzských důstojníků a námořníků, aby vyjádřili nesouhlas se záměrem svého velitele zahájit boj, a bude-li to nutné, aby jej dokonce odmítli provést. Nic nemůže lépe dokumentovat zoufalé úsilí admirála Cunninghama o odvrácení tragického střetnutí než skutečnost, že jako vysoký námořní velitel přistoupil k navádění podřízených jiného námořního velitele, aby mu odepřeli poslušnost! Cunningham dal sestavit stručné prohlášení ve francouzštině, které na jedné straně deklarovalo upřímné přání Britů vyhnout se boji a vysvětlovalo beznadějnost situace eskadry obklopené britskými obrněnci a na straně druhé uvádělo podmínky, jejichž přijetí by krizi vyřešilo, aniž by Francouzi utrpěli újmu na cti či důstojnosti. Text prohlášení byl optickými prostředky signalizován všem francouzským lodím a byl též napsán na velké tabule, s nimiž

britské čluny pomalu projížděly kolem francouzských plavidel. Kromě tohoto opatření bylo nyní možno zúročit i starý zvyk – když v britském přístavu pobývalo válečné plavidlo spřáteleného loďstva, některá z britských lodí se stala jeho „hostitelkou“. Alexandrie sice nebyla britským přístavem, ale protože představovala hlavní základnu Středomořského loďstva, i tady měla každá loď francouzské eskadry svou britskou „hostitelku“. To samozřejmě přispělo k vytvoření přátelských vztahů mezi veliteli i posádkami. Britští kapitáni nyní z Cunninghamova podnětu navštívili své francouzské protějšky na palubách jejich lodí, aby je získali pro pokojné vyřešení situace, hrozící katastrofou, kterou si nepřála ani jedna strana. V naprosté většině případů byli přijati velmi srdečně a jejich argumentům bylo pozorně nasloucháno. Řada francouzských důstojníků dávala nepokrytě najevo, že rozhodnutí viceadmirála Godfroye začít boj je jim proti mysli.

Během dopoledních hodin 4. července se na předních palubách francouzských lodí shromažďovaly posádky a námořníci pod vedením svých poddůstojníků vášnivě diskutovali o tom, jak se zachovat. Naprostá většina odmítala s Brity bojovat. Do akce se zapojil i Britům nakloněný francouzský velvyslanec v Káhiře, který u Godfroye intervenoval ve prospěch pokojného řešení krize. Krátce po poledni bylo Cunninghamovi oznámeno, že se všichni velitelé francouzských lodí scházejí na palubě Godfroyova vlajkového křižníku Duquesne. Asi za hodinu Godfroy signalizoval Cunninghamovi žádost o schůzku. Cunningham okamžitě souhlasil a výsledkem jednání bylo Godfroyovo prohlášení, že se „podvoluje zdrcující převaze“ a dává souhlas k tomu, aby se pokračovalo v odčerpávání paliva na jeho lodích a v jejich uvádění do stavu, za kterého nebudou bojeschopné. Rozpuštění lodních posádek bude řešeno následujícím jednáním. Nebezpečí bratrovražedného boje bylo zažehnáno. Po první stručné informaci o dohodě s Godfroyem odeslal Cunningham admiralitě v 15.30 obsáhlou zprávu. Po několika hodinách obdržel osobní depeši podepsanou jak prvním námořním lordem, tak i prvním lordem admirality: „Po nepochybně obrovském úsilí a napětí skončilo Vaše jednání naprostým úspěchem. Zasiláme Vám své nejsrdečnější blahopřání. I ministerský předseda si přeje, aby Vám bylo předáno jeho blahopřání.“

7. července 1940 uzavřeli Cunningham s Godfroyem písemnou dohodu. Britská strana se v ní zavazovala, že nepoužije síly k obsazení francouzských lodí, a Francouzi souhlasili, že zredukuji posádky na třicet procent původního stavu, odstraní z lodí veškeré palivo a hlaviče torpéd a závěry děl uskladní na francouzském konzulátu v Alexandrii. Admirál Cunningham ve svých pamětech napsal: „Nikdo se

nemohl ubránit určitému obdivu pro viceadmirála Godfroye, který ač se během této bolestné epizody ocitl v bezprecedenční a nanejvýš obtížné situaci, zachoval se jako čestný, byť tvrdohlavý muž.“ Cunningham také zaznamenal, že se Godfroy v následujících měsících většinu času zdržoval na své vlajkové lodi a jen málokdy se odebral na břeh. Nikdy ale neopomněl Britům blahopřát ke každému úspěchu, kterého ve Středomoří dosáhli, a vyjádřit lítost nad každým jejich neúspěchem. Na druhé straně je pravda, že žádný z admirálů, kteří veleli britskému loďstvu v Alexandrii, se nepokusil odzbrojené, a tedy zcela bezbranné francouzské lodi obsadit. Nedošlo k tomu ani za situace, kdy úspěšný postup německého maršála Rommela mířícího k Alexandrii mohl podvkrát takový krok ospravedlnit. Nestalo se tak ani v době, kdy se Němci v roce 1942 pokusili uchvátit francouzské válečné lodi v Toulonu. Když se v listopadu 1942 Spojenci pod velením generála Eisenhowera vylodili v severní Africe, Godfroyova alexandrijská eskadra zůstala pasivní a operace spojeneckých vojsk nepodpořila. Viceadmirál se nedal přesvědčit ani naléháním nového vrchního velitele Středomořského loďstva admirála Henryho Harwooda, ani dopisy, které mu posílal admirál Cunningham, v tu dobu vrchní velitel námořnictva Eisenhowerových spojeneckých expedičních sil; nezapůsobily ani ekonomické sankce, které Britové vůči jeho eskadře uplatnili, aby viceadmirálovu pasivitu zlomili – toto opatření naopak jeho neústupnost jen posílilo. Cunningham později tvrdil, že příčinou Godfroyových postojů bylo jeho dva a půl roku trvající osamění a nečinnost. Boj proti mocnostem Osy viceadmirál Godfroy a jeho eskadra obnovili až na jaře roku 1943.

Po zásahu proti francouzskému loďstvu v Oranu a Alexandrii zůstávaly v zámořských a vládou ve Vichy kontrolovaných přístavech jen dvě bitevní lodi: v Dakaru úplně nový pětatřicetitisícitunový Richelieu a v Casablance jeho nedokončená sesterská loď Jean Bart. Jean Bart nepředstavoval žádné nebezpečí, londýnská admirálita proto rozhodla v jeho případě nepodnikat nic, ale v případě vyzbrojeného a akceschopného Richelieu bylo třeba zasáhnout. 7. července připlula k Dakaru malá skupina britských válečných plavidel tvořená letadlovou lodí Hermes doprovázenou dvěma křižníky. Velitel skupiny kontradmirál R. F. J. Onslow předložil vichyskému generálnímu guvernérovi Dakaru ultimátum v podstatě shodné s tím, které před čtyřmi dny předal Somerville Gensoulovi. Protože je francouzská strana ignorovala, pronikl 8. července ve dvě hodiny ráno do přístavu britský motorový člun a shodil k zádi Richelieua čtyři hlubinné pumy. Ty ale nevybuchly. Za rozbřesku proto napadlo Richelieua šest torpédových bombardérů

z Hermesu. Ze svržených torpéd sice explodovalo jen jedno, ale s největší pravděpodobností také přivedlo k výbuchu předtím položené hlubinné pumy. Velkou bitevní loď otrásla mohutná exploze, která natolik poškodila její trup, že vzhledem k omezeným možnostem, které Francouzi v Dakaru měli, experti odhadovali, že si oprava vyžádá nejméně rok. Nicméně ochromené lodi zůstala její silná výzbroj, která se také 23. až 25. září 1940 významným způsobem podílela na odražení pokusu Svobodných Francouzů o vylodění.

Aby vyloučila hrozbu, že francouzské válečné lodi nacházející se v Mers el-Kebíru a dalších přístavech padnou do rukou nepřítele, neváhala britská vláda podstoupit velké riziko. Nikdo si nemohl být jist, zda po násilných akcích proti svému námořnictvu nevyhlásí vichyská vláda Británii válku. Už internace námořníků v zajateckých táborech vyvolala na francouzské straně značnou nelibost, a dalo se tedy předpokládat, že operace mající za následek velké ztráty na životech příslušníků napadených francouzských lodí hořké pocity jen posílí a mohou vést až k vypuknutí otevřeného nepřátelství. Je třeba si uvědomit, že i po neutralizaci bojových uskupení v Mers el-Kebíru a Alexandrii měla Pétainova vláda ve Středomoří stále ještě k dispozici jeden bitevní křižník, jednu letadlovou loď, čtyři těžké křižníky a deset křižníků lehkých, třicet torpédoborců a především sedmdesát ponorek. Kdyby se tato plavidla přidala na stranu Němců a Italů, byla by pozice Britů ve Středomoří těžká, ne-li neudržitelná. Mohlo dojít nejen k útokům na Maltu a Gibraltar, ale i na britské loďstvo kdekoliv v oblasti centrálního a západního Středomoří, přičemž Malta by zůstala téměř úplně izolovaná. Kromě toho mohly být z francouzských námořních a leteckých základen na Madagaskaru a na západoafrickém pobřeží napadány britské námořní trasy směřující na Střední a Dálný východ kolem mysu Dobré naděje. Britové by také okamžitě museli posílit ochranu Freetownu na západoafrickém pobřeží, důležitého přístavu sloužícího jako shromaždiště konvojů, a to za situace, kdy jejich rezervy byly prakticky vyčerpány. I na mnoha dalších místech mohly vzniknout vážné potíže ohrožením životně důležitých britských zájmů z území podléhajících vládě ve Vichy. V případě oficiálního nepřátelství by nezanedbatelný problém představovala i situace velkého počtu francouzských státních příslušníků zdržujících se v Egyptě včetně mnoha odborníků potřebných pro spojenecké válečné úsilí.

Tváří v tvář všem těmto rizikům mohl britský válečný kabinet spoléhat jen na to, že porážkou utrpěnou v bleskové válce a rozdělením země jsou Francouzi natolik ochromeni a dezorganizováni, že nebu-

dou schopni koordinované a účinné protiakce. Jak se ukázalo, byla tato riskantní kalkulace správná a Pétainova vláda reagovala na zásah proti svému loďstvu v podstatě jen symbolicky. 4. července zakázala britským lodím a letounům přiblížit se blíže než na dvacet námořních mil ke kterémukoliv francouzskému území. Následující den obdržely francouzské válečné lodi operující na moři pokyn zastavovat všechna britská obchodní plavidla. 5. července v ranních hodinách francouzské bombardéry startující z afrických letišť napadly v Gibraltaru svaz „H“. Ale o tom, že osádky letounů to nemyslely s odvetnou akcí příliš vážně, svědčí, že všechny pumy skončily v moři a nezpůsobily žádné škody. Tentýž den vláda ve Vichy oznámila záměr přerušit s Británií diplomatické styky, což se oficiálně stalo 8. července.

Ve snaze zmírnit napětí vydala britská admirálita ve večerních hodinách 4. července rozkaz o dalším postupu vůči francouzským válečným lodím. Námořní lordi nařizovali, že britská plavidla musí být připravena na Francouze zaútočit, ale neměla by vystřelit první. Velitel Severoatlantské stanice admirál North s tímto rozkazem seznámil viceadmirála Somervilla dopoledne 5. července, velitel Středomořského loďstva admirál Cunningham byl informován admirálitou přímo. 12. července admirálita vydala další rozkaz: neprovádět žádné další akce proti francouzským lodím pobývajícím v koloniálních nebo severoafrických přístavech; pouze si vyhradila právo zasáhnout proti plavidlům mířícím do přístavů obsazených nepřítelem.

K akci v Mers el-Kebíru se vyjádřil i velitel Svobodných francouzských ozbrojených sil generál de Gaulle. Ve francouzském vysílání BBC 8. července 1940 řekl: „Neexistuje Francouz, jenž by s bolestí a rozhořčením nepřijal zprávu, že plavidla francouzské eskadry potopili naši spojenci. Tato bolest a hněv vyvěrají z největší hloubky našich duší. Otevřeně říkám, že není žádný důvod, abychom se s tím smiřovali. Proto jsem se obrátil na Angličany s výzvou, aby nás i sebe ušetřili jakéhokoliv prezentování této hrozně tragédie jako skvělého námořního úspěchu. Bylo by to nespravedlivé a nemístné. Plavidla v Oranu nebyla ve skutečnosti připravena k vedení boje. Kotvila bez možnosti manévrování a rozptýlení... Jejich destrukce není výsledkem slavné bitvy.“ Oprávněné rozhořčení však tomuto realisticky uvažujícímu vojákovi a politikovi nezabránilo, aby současně neprohlásil: „Dále se obracím na Francouze s žádostí, aby tuto událost hodnotili v jejím jádru z jediného pohledu, jenž bude nakonec rozhodující, z pohledu vítězství a osvobození... Vláda v Bordeaux svým ponižujícím závazkem přislíbila diskrétní vydání našich plavidel nepříteli. Neexistuje sebemenší pochybnost. Z principu a nutnosti by je nepřítel jistě použil proti Ang-

lii nebo naší vlastní koloniální říši. Takže zcela bez okolků říkám – je lepší, že byla zničena! Raději jsem se dozvěděl, že bitevní loď Dunkerque, naše krásná, drahá a mocná bitevní loď, uvázla poškozená v Mers el-Kebíru, než abych ji jednoho dne spatřil, jak obsazená Němci ostřeluje britské přístavy nebo Alžír, Casablanku či Dakar... Ať již se děje cokoli, naše dva velké národy, i když jeden z nich dočasně upadl pod jho společného nepřítele, zůstávají navzájem spojeny. Oba buď podlehnou, nebo společně zvítězí.“

Zhodnocení zásahu britského válečného námořnictva proti francouzské eskadře v Mers el-Kebíru jedním z nejpovolanějších, velkým francouzským vlastencem, ale současně válečníkem a střízlivě uvažujícím politikem generálem Charlesem de Gaullem, v podstatě nepotřebuje komentáře. Můžeme jen konstatovat: zabránit nebezpečí, že mocnosti Osy získají a využijí francouzská bojová plavidla, bylo nutno v každém případě, ale způsob, jakým to britská admirálita provedla, je mírně řečeno nešťastný.

Bitva u Punta Stilo

Ve chvíli, kdy Britové ztratili podporu francouzského válečného námořnictva, se ve Středomoří výrazně změnil celkový poměr sil. Bylo také jasné, že další vývoj nejen ve Středomoří, ale na celém Středním východě bude záviset především na tom, zda se za nové situace admirálu Cunninghamovi podaří udržet kontrolu nad nejdůležitější oblastí, tj. nad východní částí Středozemního moře. Toho ale mohlo být dosaženo pouze zničením, nebo alespoň výrazným oslabením italského loďstva.

Italští admirálové však měli všechny důvody pro to, aby se nepouštěli do bitev, v nichž by jim hrozily vážné ztráty. Je pravda, že ve snaze nezůstat zcela ve stínu vítězného Německa začala Itálie válku v době, kdy na ni ještě nebyla připravena. Nedostatečná průmyslová základna a opoždující se technologie, která nedokázala vybavit válečné námořnictvo radarem, asdikem, elektrickými torpédy, dokonce ani spolehlivými granáty pro těžká lodní děla, to vše spolu s nedostatkem nafty a celkově velmi limitovanou surovinovou základnou silně omezovalo možnosti italského válečného námořnictva. Náčelník jeho generálního štábu a státní podtajemník admirál Domenico Cavagnari, který stál v čele italského loďstva na začátku války, si trpce stěžoval, že Mussolini nedodržel slovo a neposkytl námořnictvu potřebný čas. V roce 1940 ještě nebyly přístavy schopny zajistit potřeby moderního loďstva, nebyla ukončena stavba bitevních lodí a program námořní výstavby se celkově opoždoval, chyběly některé typy lehčích bojových plavidel, nemluvě už o zaostávání v důležitých technických oblastech. A to nebylo všechno. Nedostatek pohonných hmot měl mimo jiné za následek, že lodní posádky nemohly absolvovat potřebný výcvik, nefungovala spolupráce s letectvem, chyběla nákladní a transportní plavidla. V souvislosti s posledním zmíněným problémem se projevilo jedno z velkých pochybení italského vrchního velení. Ve snaze vytěžit co nejvíce z možnosti skýtaných mezinárodním obchodem Itálie plavbu svých lodí nijak neomezila ani po 1. září 1939. Teprve 7. června 1940, tři dny před vstupem do války, dostaly italské obchodní lodi plující po všech světových mořích pokyn, aby se snažily dosáhnout přístavů Osy, a nebude-li to možné, aby se alespoň uchýlily do mezinárodních vod.

Varování přišlo příliš pozdě a stáhnout se do bezpečí se nepodařilo 218 lodím o celkové tonáži zhruba 1 200 000 tun, což představovalo asi jednu třetinu celého italského obchodního loďstva; ztracené lodi přitom patřily mezi nejlepší a řadu z nich získal a využil protivník. Šlo o pohromu s velmi vážnými následky, neboť žádné válečné námořnictvo nemůže fungovat bez zázemí zajišťovaného obchodním loďstvem. Mussolini to pochopil příliš pozdě. Jak pravil jeden z italských admirálů, ztráta třetiny obchodního loďstva na samém začátku války znamenala totéž, jako kdyby válečné námořnictvo prohrálo životně důležitou bitvu.

Už první námořní střetnutí po zahájení nepřátelství napověděla, jak dobře si Italové uvědomují, že vzhledem ke svým omezeným možnostem budou jen velmi těžko nahrazovat utrpěné ztráty nebo že se jim to vůbec nemusí podařit, zatímco protivník je schopen ztráty nejen nahradit, ale v případě potřeby své loďstvo ve Středomoří i posilovat. Po nějakou dobu admirál Cunningham očekával, že stažení Francouzů a změněný poměr sil povzbudí italské vrchní velení k ofenzivnějšímu postupu. Brzy však zjistil, že italská námořní strategie zřejmě žádných změn nedozná. I nadále zůstávala založena na koncepci defenzivy na obou koncích Středozemního moře a na kombinaci defenzivní a ofenzivní politiky v jeho střední části. Centrální Středomoří mělo pro Italy mimořádný význam. Tudy vedly námořní cesty spojující metropoli se severoafrickým pobřežím. A po nich pluly konvoje přivázející vojska, válečný materiál a zásoby všeho druhu do Libye, která se měla zakrátko stát nástupním prostorem pro útok na Egypt. Zajištění jejich bezpečné plavby se stalo hlavním úkolem italského námořnictva, ale ani v tomto prostoru nemělo dojít k situaci, že by se italské síly dostaly do křížku s mocnějším nepřítelem.

Stejně tak se britské válečné námořnictvo, především Středomořské loďstvo admirála Cunninghama, staralo ve Středomoří o ochranu britské a spojenecké námořní přepravy. Bitevní eskadra zajišťovala nepřímou ochranu obchodních lodí před zásahem hlavních italských hladinových sil, křižníky a torpédoborce plnily eskortní úkoly a snažily se paralyzovat hrozbu italských ponorek. Velké starosti Cunninghamovi také působilo letectvo vzlétající ze základen jak z území Itálie, tak i z Dodekanesu. V počáteční fázi války totiž neměly jeho lodi dostatečnou protiletadlovou výzbroj, akční rádius britských stíhaček byl omezený a pokusy vyřadit italská letiště sporadickým bombardováním nepřinášely úspěch.

I když se Britové snažili uchránit svoji námořní přepravu před nebezpečím hrožícím v poměrně uzavřeném prostoru Středozemního

moře tím, že většina jejich obchodních lodí plula podél západoafrického pobřeží, kolem mysu Dobré naděje a Rudým mořem do Suez, tedy mimo dosah hlavních sil italského loďstva a letectva, neustále jich velké množství křižovalo východním Středomořím. Bylo třeba postarat se o bezpečí konvojů proplouvajících Egejským mořem, konvojů směřujících z Indického oceánu Adenským zálivem a Rudým mořem k Suez, o plavbu tankerů a lodí převážejících vojska, výzbroj a zásoby mezi Haifou, Port Saidem a Alexandrií, o konvoje mířící na Maltu a odplouvající z Malty. Není proto náhodou, že většina námořních bitev, které se ve Středomoří odehrály, bezprostředně souvisela s úsilím – a to jak na straně Britů, tak i Italů – buď ochránit plavbu svých konvojů, nebo napadnout konvoje protivníka. Už 28. června 1940 se utkaly britské křižníky s italskými torpédoborci přepravujícími do severní Afriky vojáky a zbraně. K velkému střetnutí označovanému jako bitva u Punta Stilo* došlo u východokalábrijského pobřeží začátkem července roku 1940 v souvislosti s plavbou tří konvojů: italského směřujícího k libyjskému přístavu Bengházi a dvou britských vyplouvajících z Malty. O pouhých deset dnů později narazili Britové u mysu Spada na italské křižníky vyslané k útokům na spojenecké obchodní lodě v Egejském moři. Také velká bitva u mysu Matapan na konci března roku 1941 byla výsledkem snahy Italů napadnout britské konvoje plující do Řecka. I později souvisely významnější bojové akce povětšinou s pohybem konvojů, ať to byly bitvy v Syrtském zálivu v listopadu 1941 a březnu 1942 nebo ještě pozdější námořní střetnutí v červnu a srpnu roku 1942.

28. června ve 12.10 zahlédla osádka sunderlandu 228. průzkumné peruté se základnou na Maltě asi 50 mil západně od Jónských ostrovů skupinu plavidel mířící na jih. Ukázalo se, že jde o italské torpédoborce Espero (jeho velitel kapitán Enrico Baroni velel celému uskupení), Ostro a Zeffiro doprovázené dvěma torpédovými čluny a převážející z Taranta do libyjského Tobrúku dvě protiletadlové baterie a 160 příslušníků dvou jednotek Černých košil. Na základě hlášení letounu změnila 7. eskadra křižníků viceadmirála Toveyho, původně určená k zabezpečení plavby dvou maltských konvojů, okamžitě kurz ve snaze přehradit nepříteli cestu. V 18.30 měli Britové Italy na dohled. Eskadra se rozdělila: její 1. divize (Orion, Neptun a australský křižník Sydney) zaujala postavení na pravoboku nepřítele a 2. divize s většími a modernějšími křižníky Liverpool a Gloucester na jeho levoboku. To-

* Punta = výběžek.

vey, obávaje se nepřátelských torpéd a netuše, že vzhledem k těžkému nákladu mají Italové jen omezenou možnost užít své torpédometry, nařídil Liverpoolu zahájit palbu už v 18.32 ze vzdálenosti 18 000 yardů.

Od samého počátku to byl boj nerovných soupeřů. Italové neměli šanci, neboť děla britských křižníků je začala ostřelovat z větší vzdálenosti, než byl účinný dostřel jejich vlastních děl, a ani po zkrácení vzdálenosti nemohlo dvanáct 120mm italských děl čelit osmačtyřiceti 152mm dělům britským. Hned jak na hladinu dopadly první granáty, začal torpédoborec Espero pokládat kouřovou clonu, pod jejíž ochranou se italská skupina snažila stáhnout. Kouř skutečně natolik ztížil britským dělostřelcům odhad vzdálenosti a zaměřování děl, že až jejich patnáctá salva byla úspěšná a zasaženým plavidlem byl právě Espero. V 19.20 se vzdálenost obou bojujících uskupení snížila na 14 000 yardů. Už několikrát zasažený Espero ale dál vyráběl kouř, kličkoval a dorážel na mnohonásobně mocnějšího nepřítele ve snaze přitáhnout pozornost na sebe a umožnit ostatním italským plavidlům uniknout. Krátce po 20. hodině dal Tovey palbu zastavit. Britové se však v tuto chvíli dopustili vážné chyby, když se soustředili na zničení poškozeného Espera, jehož osud už byl stejně zpečetěn. Došlo k tomu, v co doufal a pro co obětoval svou loď kapitán Baroni - Ostrovi a Zeffirovi i s torpédovými čluny se podařilo uprchnout. Esperovi, jehož čtyři 120mm děla střílela až do samého konce, zasadilo ránu z milosti několik granátů vypálených křižníkem Sydney. Torpédoborec se potopil s vlajkou stále vlající na hlavním stožáru. První střetnutí hladinových plavidel ve Středomoří od začátku války s Itálií skončilo. Britské lodi vyzvedly 47 trosečníků a ostatním zanechaly na hladině kutr opatřený vesly, potravinami a vodou. Kapitánu Enriku Baronimu, který zahynul, byla posmrtně udělena Zlatá medaile (Medaglia d'Oro al Valor Militare), nejvyšší italské vyznamenání za statečnost projevenou v boji. Ostro a Zeffiro dorazily příští den ráno do přístavu Benghází, ale posádka Zeffira se dlouho z úspěšného úniku netěšila. Už 5. července loď v Tobrúku potopily britské torpédové bombardéry swordfishe.

Během střetnutí se skupinou italských torpédoborců se na Toveyho křižnících nebezpečně snížila zásoba 152mm munice pro hlavní děla (vystřílela téměř 5 000 granátů), a když navíc začala přicházet hlášení o přítomnosti většího množství italských ponorek, admirál Cunningham rozhodl změnit plány. Předpokládané vyplutí dvou konvojů z Malty odložil, torpédoborcům určeným k jejich eskortě nařídil vrátit se do Alexandrie a Toveyho 7. eskadru pověřil doprovodem konvoje proplouvajícího Egejským mořem. Eskadra se s konvojem setkala 29. června u jihozápadního pobřeží Kréty. Po mnoho hodin, až do doby, než se

britské lodi vzdálily daleko na jih od Kréty, na ně útočily italské bombardéry. Svrhly kolem 90 pum, některé z nich dopadly do těsné blízkosti jak obchodních plavidel, tak i křižníků, ale naštěstí cíl nezasáhla žádná z nich. Druhého července dosáhl konvoj i se všemi bojovými plavidly Alexandrie.

Ostrov Malta s omezenými možnostmi vlastní produkce potravin byl v mírových dobách z velké části zásobován z Itálie, Sicílie a Tuniska. Po vypuknutí války s Itálií dovoz ustal, a protože civilní obyvatelstvo nemělo žádné větší zásoby, již po pár týdnech se začal pociťovat nedostatek základních potravin a hrozila vážná krize. Jak Londýn, tak guvernér ostrova a vrchní velitel tam dislokovaných britských sil generál Charles Bonham-Carter, ale i velitel Středomořského loďstva admirál Cunningham proto došli k závěru, že je třeba odvézt všechny, jejichž přítomnost není na ostrově nutná. V první řadě šlo o ženy a děti příslušníků britského námořnictva, kteří na Maltě sloužili v době, kdy byla hlavní základnou Středomořského loďstva, dále o obyvatele, kteří chtěli odejít z obavy před italským bombardováním, a také o italské válečné zajatce dosud internované v maltských zajateckých táborech. Pro transport několika set mužů, žen a dětí do Alexandrie byly určeny tři rychlé osobní lodi schopné udržovat rychlost 15 uzlů. Současně měly z Malty vyplout i čtyři pomalejší nákladní lodi o rychlosti kolem 9 uzlů, které povezuou zásoby a materiál chybějící loďstvu v Alexandrii. Východním Středomořím tedy poplují v rámci transportní operace s kódovým označením M.A.5 dva konvoje, jejichž ochranu měly zajišťovat hlavní síly Středomořského loďstva.

Jak víme, po bitvě Toveyho křižníků s italskými torpédoborci odložil Cunningham vyplutí obou konvojů a křižníky stáhl do Alexandrie k doplnění paliva a munice. Po stanovení nového termínu začala bojová plavidla 7. července večer opouštět alexandrijský přístav a do půlnoci bylo loďstvo na moři. Bylo rozděleno do tří skupin. Předvoj tvořil svaz „A“: 7. eskadra křižníků (Gloucester, Liverpool, Neptune, Orion, australský Sydney a jeden torpédoborec) viceadmirála Toveyho. Následoval svaz „B“: Cunninghamova vlajková loď Warspite doprovázená pěti torpédoborci. Několik mil za Warspitem plul svaz „C“: zajišťovací skupina kontradmirála H. D. Pridhama-Wippella s pomalejšími bitevními loďmi Malaya a Royal Sovereign, s letadlovou lodí Eagle (nesla 17 swordfishů a 2 gladiatory 813. a 824. perutě) a deseti torpédoborci. Napříč centrální částí Středozemního moře dal Cunningham rozmístit několik ponorek s úkolem sledovat a hlásit pohyby nepřítele.

V šest hodin večer 6. července opustily Neapol čtyři nákladní lodi a později se k nim připojila pátá, která vyplula z Catanie na Sicílii. Šlo o rychlé lodi schopné bez problémů udržovat rychlost kolem 14 uzlů a jejich cílem byl přístav Benghází. Protože ukvapené vyhlášení války zastihlo italské síly v Libyi zcela nepřipravené na bojové operace, bylo třeba do severní Afriky urychleně přepravit posily, výzbroj a zásoby všeho druhu. Konvoj mířící do Benghází byl prvním velkým pokusem o zásobování libyjské armády od vstupu Itálie do války. Pět nákladních lodí vezlo 2 190 vojáků, 232 nákladních aut, 10 445 tun válečného materiálu a 5 720 tun nafty a mazacích olejů. Vzhledem k významu konvoje jej vrchní velení italského Královského námořnictva opatřilo několikastupňovou ochranou. Přímou ochranu měly na starosti 2 lehké křižníky, 4 torpédoborce a 5 torpédových člunů. Nepřímou ochranu zajišťovalo 7 těžkých křižníků a 10 torpédoborců zdržujících se ve vzdálenosti asi 35 mil od konvoje. Pro případ vážnějších potíží sledovala plavbu konvoje skupina bitevních lodí Giulio Cesare a Conte di Cavour, 6 lehkých křižníků a 17 torpédoborců. Celé operaci velel z Conte di Cavouru vrchní velitel italského hladinového loďstva admirál Inigo Campioni.

Deset minut před druhou hodinou ranní 8. července Supermarina informovala admirála Campioniho, že rádiový odposlech lokalizoval ve 20.00 hodin předešlého dne dvě skupiny nepřátelských hladinových plavidel: první v oblasti asi 60 mil severně od pobřeží libyjské provincie Kyrenaiky a druhou mířící k Maltě asi 45 mil východněji. Krátce nato italská ponorka Beilul oznámila Supermarině, že ve 23.40 předchozího dne napadla před Alexandrií britský torpédoborec, patřící k větší formaci opouštějící základnu. Britové reagovali divokým protiútokem a ponorka mohla porušit rádiový klid a spojit se s velitelstvím až z bezpečné vzdálenosti, když se vracela na svoji základnu na ostrově Leros. V 15.20 Campioni obdržel hlášení průzkumného letounu katapultovaného z lehkého křižníku Duca degli Abruzzi a hlášení průzkumných letounů Královského letectva o třech nepřátelských bitevních lodích a osmi torpédoborcích severně od libyjského pobřeží. Campioni se rozhodl spěchat do udaného prostoru a pokusit se zabránit nepříteli v ostřelování přístavu Benghází, kde pět obchodních lodí konvoje vykládalo svůj cenný náklad. Ale na základě informací z rozšifrovaných britských rádiových signálů mu Supermarina v 18.20 přikázala změnit kurz na severní a zamířit k domácím základnám. Po noci oživené útokem torpédoborců – naštěstí neúspěšným – na vlastní těžké křižníky omylem považované za nepřátele odeslal Campioni v poledních hodinách 9. července do Taranta tři torpédoborce,

u nichž se objevily technické závady, a odpoledne musel totéž učinit s lehkými křižníky Diaz a Cardona, které hlásily poruchy na strojích. Mezitím Supermarina zaslala Campionimu sérii depeší: měl do 14.00 hodin soustředit všechny své síly v pozici 37 stupňů 40 minut severní šířky a 17 stupňů 20 minut východní délky, což bylo zhruba 65 mil jihovýchodně od Punta Stilo, a připravit se na předpokládané střetnutí s nepřítelem. Toto je významná skutečnost vzhledem k tvrzení řady britských autorů, že zatímco Cunningham vyhledával příležitost změnit síly s italským loďstvem, Italové vždy dávali přednost útěku. Řada pramenů v souvislosti s bitvou u Punta Stilo dokazuje, že italské loďstvo neprchalo, ale v očekávání bitvy zaujalo strategicky výhodné postavení v blízkosti domácích břehů a sicilských a kalábrijských letišť. Campioni při přípravě na boj také odeslal několik svých torpédoborců na sicilské základny doplnit palivo a jinou skupinu torpédoborců povolal z Taranta. Toto uskupení, podle velitelského plavidla nazvané „skupina Vivaldi“, nakonec do boje nezasáhlo, ale jeho vyplutí z Taranta se stalo jedním z momentů, kolem kterých se později vedly dlouhé diskuse. V Tarantu totiž v tu dobu kotvily bitevní lodi Vittorio Veneto a Littorio, prakticky už plně připravené k boji. Campioniho kritici tvrdili, že tím, že je zbavil torpédoborců, zabránil, aby se mohly zapojit do střetu s Cunninghamovým loďstvem, neboť bez dostatečné ochrany se obě bitevní lodi nemohly vydat do vod Tarantského zálivu zamořených ponorkami. Příliš mnoho okolností však bylo ve hře, než aby se dalo kategoricky soudit, zda Campioni povoláním torpédoborců z Taranta vážně pochybil, nebo ne. Autor této knihy se domnívá, že Cunningham by se nenechal zaskočit, jeho letecký průzkum by jej zřejmě na nebezpečí upozornil, a kromě toho lze těžko předpokládat, že když na scénu bitvy nedokázaly včas dorazit torpédoborce z Taranta, že by se to podařilo oběma bitevními lodím.

Britské loďstvo plulo celou noc ze 7. na 8. července v severozápadním kurzu rychlostí 20 uzlů. Už krátce po opuštění Alexandrie byla zjištěna přítomnost dvou italských ponorek. Na jednu z nich zaútočil s neznámým výsledkem torpédoborec Hasty; zbytek noci potom už proběhl bez problémů. 8. července časně ráno ohlásila ponorka Phoenix* dvě italské bitevní lodi a čtyři torpédoborce plující v jižním kurzu na půl cesty mezi Itálií a Benghází. Cunningham okamžitě nařídil vi-

* Phoenix se z této plavby nevrátil. 17. července, když u jihovýchodního pobřeží Sicílie napadl italský tanker, ho potopila hlubinnými pumami italská eskortní torpédovka Albatros.

ceadmirálovi siru Wilbrahamu T. R. Fordovi, velicímu námořním sílám na Maltě, aby k jejich dalšímu sledování vyslal létající člun.

V tu dobu Italové, kteří již také byli informováni o pohybu britského loďstva, zahájili sérii náletů v podstatě trvajících celých pět dnů. Prvního útoku se 8. července kolem 10. hodiny dopolední účastnilo 72 bombardérů a 58 stíhaček startujících jak z libyjských letišť, tak ze základen v Egejském moři. Jediné dva gladiatory, které proti nim mohla vyslat letadlová loď Eagle, neměly proti takové převaze šanci, byly odrazeny, a byl naprostý zázrak, že neskončily v moři. Není důvod pochybovat o veliké statečnosti jejich osádek, které se v zastaralých dvouplošnicích pokoušely zastavit lavinu, ale asi lze pochybovat o jejich tvrzení, že několik italských bombardérů sestřelily. I když Italové svrhávali své 100kg a 250kg pumy ze značné výšky, což samozřejmě bylo na úkor přesnosti bombardování, Britové přesto zažívali horké chvíle. Například během jednoho dopoledne byla bitevní loď Warspite napadena dvaadvacetkrát a bylo na ni svrženo kolem 300 pum. Velmi zlá situace nastala v okamžiku, kdy jich 24 dopadlo na levoboku a současně dalších 12 na pravoboku a všechny ve vzdálenosti ne víc než 200 metrů od trupu; zasáhnout Cunninghamovu vlajkovou loď přímo se však útočníkům nepodařilo. Stejně štěstí ale neměl křižník Gloucester. Puma, která dopadla na jeho můstek, zabila velitele kapitána F. R. Garsida, šest důstojníků a jedenáct dalších mužů a řadu příslušníků posádky zranila. Gloucester sice zůstal bojeschopný, ale ovládání kormidla a řízení palby se muselo provádět z nouzového velitelského stanoviště na zádi.

Za to, že nálety o takové intenzitě nezpůsobily větší škody, Britové vděčili především tomu, že italské bombardéry téměř vždy shazovaly své pumy z výšky okolo 3 000 metrů, a roli hrálo i to, že jejich zaměřovače v tu dobu nevynikaly přesností. Italové měli dva hlavní důvody, proč zvolili techniku bombardování z výšky. Zaprvé jim chyběly jak torpédové, tak i střemhlavé bombardéry a zadruhé se bombardováním z výšky snažili zvýšit průraznost svých pum, které – s výjimkou menšího množství pum pultunových – nedostačovaly k proražení pancéřovaných palub britských bojových plavidel.

8. července v pozdním odpoledni Cunningham obdržel hlášení průzkumného létajícího člunu. Pilot oznamoval, že nepřátelské hladinové uskupení zpozorované ráno ponorkou Phoenix tvoří 2 bitevní lodě, 6 křižníků a 7 torpédoborců, nachází se asi 100 mil severně od Benghází a míří na severozápad. Po hodině se pilot ozval znovu: Italové změnili kurz na východní. Cunningham měl za to, že italský svaz chrání obchodní lodě plující do Libye, což se později potvrdilo. Britům se

ted' naskytla lákavá příležitost pokusit se italskému loďstvu odříznout návrat na základnu v Tarantu. Cunningham proto podruhé odložil vyplutí dvou konvojů z Malty a nejvyšší rychlostí zamířil na severozápad.

9. července za rozbřesku vzlétly z paluby letadlové lodi Eagle tři průzkumné letouny. První zprávu o nepříteli ale opět podal jeden z létajících člunů. Ohlásil nepřátelské loďstvo v pozici asi 50 mil východně od mysu Spartivento na jižním pobřeží Kalábie, což znamenalo, že se nachází asi 140 mil od hlavních britských sil. Cunningham proto pokračoval v západním kurzu. Britský vrchní velitel zpočátku nejevil velké nadšení nad tím, že k bitvě se silným uskupením nepřitele má dojít za situace, která nebyla pro Brity zvláště výhodná. Admirál Inigo Campioni měl podle nových hlášení k dispozici vedle dvou bitevních lodí 6 těžkých a 8 lehkých křižníků a 16 torpédoborců. I když tyto informace nebyly úplně přesné, zhruba odpovídaly skutečnosti. Cunningham měl sice tři bitevní lodě (vážný problém přitom představovala malá rychlost Royal Sovereignu) a letadlovou loď, ale pokud se týkalo křižníků, všechny byly lehké. Přitom bojeschopnost Gloucesteru byla omezena, a co bylo nejhorší, zbývající čtyři měly jen kolem padesáti procent normálních zásob munice pro hlavní děla – v muničních skladech v Alexandrii byl v tu dobu naprostý nedostatek 152mm munice. Jen počet torpédoborců byl na obou stranách zhruba stejný.

Během dopoledne pluly čtyři křižníky asi 10 mil před Warspitem a poškozenému Gloucesteru Cunningham nařídil stáhnout se z přední linie a posílit ochranu letadlové lodi Eagle. Za vlajkovou loď pluly Royal Sovereign, Malaya a Eagle s doprovodem 8 torpédoborců. Vál mírný severozápadní vítr, moře se lehce čeřilo a na obloze bylo rozhozeno jen pár mraků. Viditelnost byla mezi 15 až 20 mílemi. V 11.45 odstartovala z letadlové lodi Eagle k náletu na italské bitevní lodě první vlna patnácti swordfishů vyzbrojených torpédy; nálet však skončil neúspěšně, ani jedno svržené torpédo nezasáhlo cíl. Vzdálenost mezi oběma uskupeními se rychle zkracovala, přestože Brity omezovala rychlost staré bitevní lodi Royal Sovereign, která mohla dosáhnout maximálně 21 uzlů. Ve 12.00 hodin byli Britové už 90 mil východně od Italů a Cunningham rozhodl zanechat pomalejší Malayu, Royal Sovereign a letadlovou loď Eagle za sebou a s Warspitem vyrazil vpřed rychlostí 24 uzlů. Před ním se – rozprostřeny v linii – stále držely křižníky viceadmirála Johna Toveyho.

Deset minut před třetí hodinou odpolední hlídky na Orionu a Neptunu zahlédly kouř z komínů. V 15.08 velitel Neptunu kapitán Rory O'Connor už uviděl na obzoru siluety italských křižníků a Neptune byl

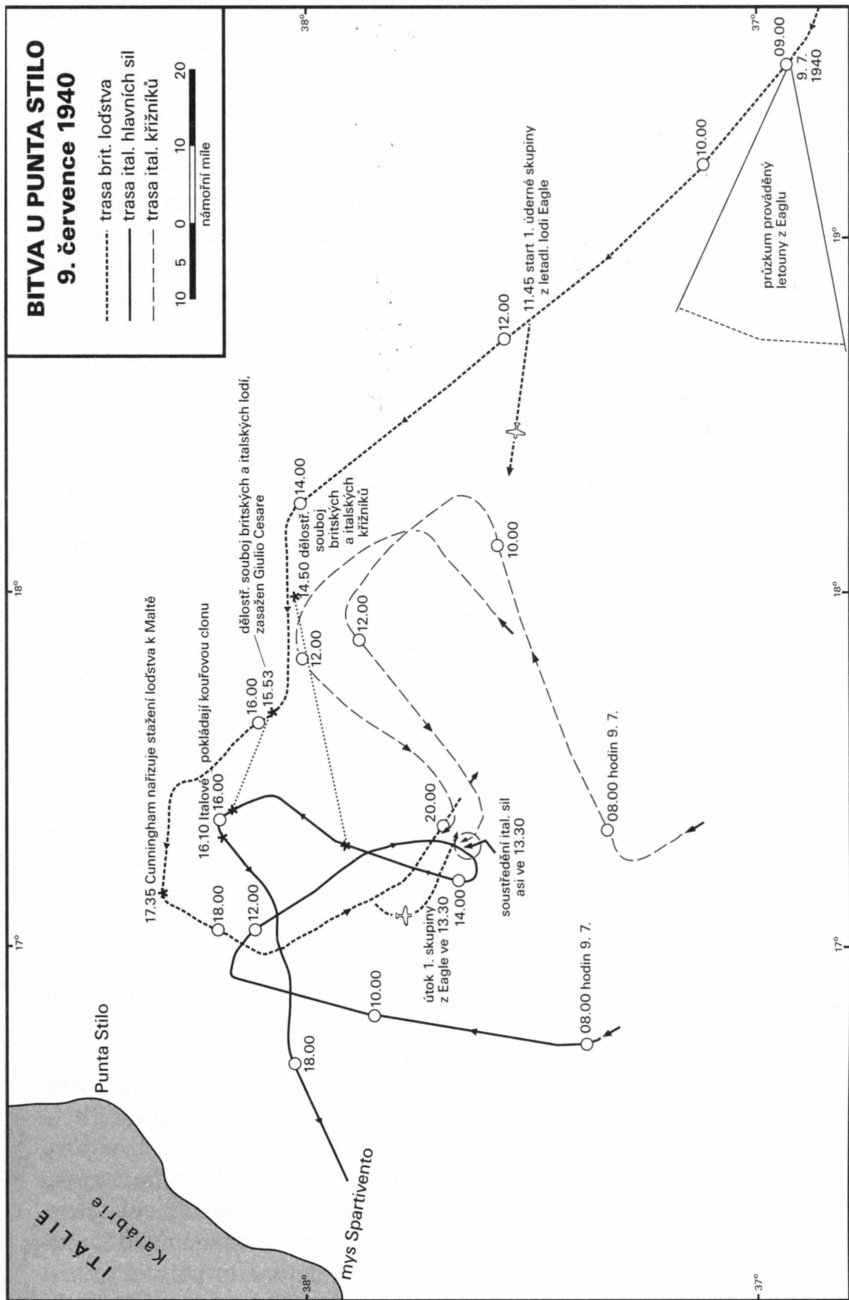
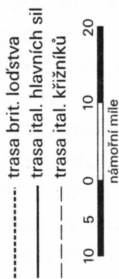
první britskou lodí od Nelsonových* dob, která ve Středomoří vyslala signál „Nepřátelské bitevní loďstvo v dohledu!“ Vzápětí také Italové zpozorovali britské křižníky a o šest minut později zahájili palbu. Začala bitva, kterou Britové označují jako „akci u Kalábrie“ a Italové jako „bitvu u Punta Stilo“.

Viceadmirál Tovey se ocitl v překérním postavení: 203mm děla italských těžkých křižníků střelila ze vzdálenosti, která přesahovala do-
střel 152mm děl jeho lehkých křižníků, a kromě toho – jen s poloviční zásobou munice – musel šetřit každý granát. Nicméně v 15.20 se vzdálenost mezi oběma protivníky zkrátila na zhruba 11 mil a Toveyho lodi začaly odpovídat. Spolu s italskými těžkými křižníky na ně ale dorážely i lehké křižníky 4. divize kontradmirála di Morionda; australský křižník Sydney a britský Orion je přesně neidentifikovaly, považovaly je za nebezpečné těžké křižníky třídy Zara, a většinu své pozornosti proto soustředily právě na ně. Uplynula jen minuta nebo dvě a na Toveyho zaútočily i čtyři italské torpédoborce. V 15.22 se Italové natolik zastříleli, že jejich granáty začaly dopadat v těsné blízkosti britských lodí, a Tovey se rozhodl od nepřitele odpoutat a své křižníky víc rozptýlit. V 15.30 palba utichla a lze říci, že skončila první fáze bitvy. Na italské straně nevznikly žádné škody, z britských plavidel byl lehce zasažen Neptune, když granát lehkého křižníku Garibaldi zdemoloval jeho katapult a palubní letoun. V následující chvíli klidu Warspite, stále udržující rychlost 24 a půl uzlu, opsal kruh a pak ještě vytvořil na hladině i obrovité „S“, aby umožnil připojit se pomalejší bitevní lodi Malaya. Přitom několikrát vystřelil na italské lehké křižníky Da Barbiano a Da Giussano, které se snažily přiblížit k letadlové lodi Eagle a poškozenému Gloucesteru. I lehké křižníky totiž mohly vážně poškodit nedostatečně pancéřovanou letadlovou loď, a přestože měla k své obraně devět 152mm děl a čtyři 102mm děla, ve skutečnosti jejich obsluhy neměly tolik zkušeností a praxe, aby se mohly pouštět do dělostřeleckých soubojů.

Zatím admirál Campioni rozhodl, že po akci křižníků přišel čas, aby vstoupily do boje i jeho dvě bitevní lodi. Giulio Cesare a Conte di Cavour spolu s jednou divizí těžkých křižníků změnily kurz a zamířily přímo k britské bitevní eskadře. Současně byl z paluby lehkého křižníku Eugenio de Savoia katapultován pozorovací hydroplán Ro.43, který měl italským dělostřelcům pomáhat korigovat palbu. První výstřely vypálil Giulio Cesare na Warspite v 15.52 ze vzdálenosti téměř 15 mil.

* Horatio Nelson (1758–1805), slavný britský admirál, který ve Středomoří svedl kromě manželky britského vyslance v Neapoli i několik bitev.

BITVA U PUNTA STILO **9. července 1940**



Italové striktně dodržovali pravidlo získané zkušeností z bitvy u Jutska – každá bitevní loď se má soustředit pouze na jeden zvolený cíl. Giulio Cesare proto zaměřil svá děla na Warspite, zatímco Campioniho vlajková loď Conte di Cavour se měla zabývat připlouvající bitevní lodí Malaya a eventuálně i třetí britskou bitevní lodí Royal Sovereign. Podobně jako povolání torpédoborců „skupiny Vivaldi“ z Taranta, i zvolení této taktiky bylo Campionimu po bitvě vytýkáno s tím, že kdyby soustředil palbu obou svých bitevních lodí na Warspite, pravděpodobnost zásahu by byla větší. Možná, ale na druhé straně kritici jako by si vůbec neuvědomovali, že při společné akci více plavidel ostřelujících stejný cíl nejsou důstojníci řízení palby jednotlivých lodí schopni identifikovat dopady granátů svých děl a palbu korigovat – vzpomeňme si na Francouze v Mers el-Kebiru, kteří proto odlišovali exploze projektilů svých těžkých lodí barevnými efekty.

Warspite odpověděl v 15.53. Nikdo na Cunninghamově vlajkové lodi si ale zpočátku neuvědomil, že na ni střílí jen Giulio Cesare, a její palba se proto rozdělila: přední dělové věže se zaměřily na Giulio Cesara a zadní na Conte di Cavour. V 15.54 zahájila palbu i Malaya. Byla sice od Italů ještě příliš vzdálena, nicméně vznikl dojem, že i její granáty jsou určeny pro Giulio Cesara. Campioni doufal, že jeho bitevním lodím od samého počátku významně pomohou 203mm děla těžkých křižníků, ale těm trvalo příliš dlouho, než zaujaly žádoucí palebná postavení. Jako první začal v 15.55 ostřelovat Warspite Trento, který v rychlém sledu vypálil tři salvy. Spolu s ním plující těžký křižník Bolzano jej ale nemohl podpořit, protože se musel zabývat Toveyho křižníky, které se po krátké odmlce vracely na scénu. Další dva italské těžké křižníky třídy Pola čelily ve stejnou dobu náletu devíti swordfishů druhé útočné vlny z letadlové lodi Eagle, jejichž osádky je omylem pokládaly za bitevní lodi. Navzdory tomu, že se útočícím letounům podařilo k italským plavidlům přiblížit hodně blízko, nálet neuspěl. Italské hlídky pozorně sledovaly dráhu každého svrženého torpéda a rychlými a včasnými změnami kurzu se křižníky ve všech případech dokázaly smrtelně nebezpečným šedivým „rybám“ vyhnout. Po skončení nezdařeného náletu se swordfishes v 17.05 vrátily na Eagle.

Bylo přesně 16.00 hodin, když 381mm granát Warspitu prorazil zadní komín Giulio Cesara a dopadl na palubu. I z britských lodí bylo možno zahlédnout oranžově zbarvený záblesk, neklamné znamení zásahu. Šlo o skutečně mistrovský výkon dělostřelců Warspitu, kterým se podařilo zasáhnout nepřítele na tak velkou vzdálenost; i když skeptik by asi stejně oprávněně mohl říct, že šlo jen o šťastnou náhodu. Italové však měli ještě větší štěstí. Kontaktní detonátor přivedl granát

k výbuchu už při nárazu na relativně tenkou stěnu komína a ne na daleko masivnější překážku, jakou byla paluba, což by se bylo muselo stát, kdyby fungoval správně. Ale i tak byly škody citelné. Rozžhavené střepiny téměř tunového projektilu zažehly několik požárů a explodovala pohotovostní zásoba munice připravená pro jedno z 37mm palubních děl. Asi pětadvacet námořníků bylo zabito a mnoho dalších zraněno. Než si někdo stačil uvědomit, že je třeba zastavit naplno pracující turboventilátory, nasály hustý kouř z požárů a vehnaly jej do strojovny. Obsluha musela strojovnu bleskurychle opustit a čtyři z osmi kotlů bylo třeba vyřadit z činnosti. Rychlost klesla na 25, po dvou minutách na 20 a nakonec na 18 uzlů. Na 30 vteřin zůstala celá více než šestadvacetitisícitunová bitevní loď bez elektrického proudu. Conte di Cavour, který se nacházel asi 800 metrů za ní, okamžitě přispěchal sesterské lodi na pomoc. Poškození Giulio Cesara však bylo ve skutečnosti menší, než se zdálo na první pohled. Loď si uchovala všechnu svoji palebnou kapacitu, a když byly uvedeny do chodu dva ze čtyř odstaveňných kotlů, podařilo se obnovit i ztracenou rychlost.

Hodnocení následujících událostí se značně liší podle toho, kdo situaci popisuje. Zatímco Britové tvrdí, že Cunningham hodlal v boji pokračovat, ale Campioni se dal na ústup, italské prameny ve shodě se záznamy australského námořnictva uvádějí, že Giulio Cesare a Warspite přerušily boj téměř ve stejnou chvíli. Je pravděpodobné, že poté co v době mezi 15.52 a 15.58 získala palba děl Giulio Cesara již natolik na přesnosti, že granáty začaly dopadat nebezpečně blízko britské vlajkové lodi, rozhodl se admirál Cunningham odpoutat se od nepřítele nebo vyčkat příplutí Royal Sovereignu. Potopení Warspitu nebo i jeho vážné poškození daleko od vlastních základen by mohlo uvést celé Středomořské loďstvo do zoufalé situace. Minutu po zásahu Giulio Cesara proto Warspite ostře změnil kurz doleva a opsal oblouk, přičemž snížil rychlost z dosavadních 24 a půl uzlu na 17 uzlů. Manévr britské vlajkové lodi okamžitě zaznamenaly zaměřovače na italských plavidlech a stejně tak i osádka pozorovacího hydroplánu Ro.43 z lehkého křižníku Da Barbiano. Náhlá změna kurzu také způsobila, že děla Warspitu musela přerušit palbu, poslední dvě salvy (celkem jich Warspite vystřelil sedmnáct) byly vypáleny zadní horní věží v 16.04. Z britských bitevních lodí poté pokračovala ve střelbě jen Malaya, ale po zjištění, že vzhledem k velké vzdálenosti od Italů její granáty dopadají asi půldruhé míle před nimi, také zastavila palbu, změnila kurz a zaujala místo ve formaci za Warspitem. Tím skončil první souboj bitevních lodí v historii italského válečného námořnictva. Trval pouhých třináct minut.

V 16.01 nařídil změnu kurzu i Campioni a o dvě minuty později se přidě obou jeho bitevních lodí začaly obracet k jihozápadu. Admirál Cunningham a po něm všichni, kdo se líčením bitvy na britské straně zabývali, to nazvali ústupem, zatímco Campioni prohlašoval, že pouze provedl klasický manévr popsany v každé učebnici námořní taktiky, tj. uvolnil prostor, aby umožnil torpédoborcům útok torpédy. Kouřovou clonu, o které Cunningham tvrdil, že ji vytvořily italské křižníky, aby ochránily poškozeného Giulio Cesara, měly ve skutečnosti na svědomí torpédoborce připravující se k útoku. I to byla obecně známá a užívaná technika boje, kterou použili při řadě akcí i sami Britové – její podstatou bylo vytvoření kouřové stěny, ze které se náhle a neočekávaně vynoří vysokou rychlostí se ženoucí torpédoborce odpalující torpéda.

V pár minutách celý západní obzor zahalila oblaka tmavého kouře, která skryla italské plavidla. Protože žádná z Cunninghamových lodí neměla radar, nemohl admirál se svými bitevními obrněnci vplout do této kouřové clony, protože se snadno mohla stát smrtelnou pastí. Vyslal proto dopředu pouze torpédoborce, k nimž se s malým zpožděním připojily i čtyři Toveyho křižníky. Na přibližující se britské lodi se však snesla intenzivní palba italských křižníků kryjících bitevní lodi a k protiútoky vyrazily i italské torpédoborce. Žádné z jejich torpéd vystřelených ze značné vzdálenosti však nezasáhlo cíl. Italové potom zvolili taktiku, kdy jak jejich křižníky, tak i torpédoborce vyrážely z kouřové clony jen na krátkou chvíli, vystřelily několik salv a zase se stáhly. Britské křižníky a torpédoborce odpovídaly a přitom třikrát zasáhly těžký křižník Bolzano. Exploze jednoho granátu dočasně zablokovala jeho kormidlo, ale poté co loď opsala velký kruh, podařilo se závadu odstranit a opět mohla zaujmout místo ve formaci.

Během bitvy vzlétl jeden z palubních letounů Warspitu a ten nyní hlásil, že nepřátelské loďstvo vysokou rychlostí ustupuje na západ a jihozápad k Mesinskému průlivu a sicilskému přístavu Augusta. Cunningham pak s hlavními silami obeplul kouřovou clonu ze severu; když však manévr v 17.35 ukončil, po Italech už nebylo ani stopy a ve vzdálenosti asi 25 mil se zřetelně rýsovaly kontury pobřeží Kalábie.

Britský velitel musel nyní rozhodnout jak dál. Protože nemohl vyločit, že ústupem jej Campioni může lákat před torpédometry čekajících ponorek, a nebezpečí hrozilo i z řady letišť na nedaleké pevnině, po krátkém uvažování vydal loďstvu rozkaz zanechat dalšího pronásledování a stáhnout se do bezpečnějších vod u ostrova Malty. Oprávněnost Cunninghamových obav se potvrdila v okamžiku, kdy se na obloze objevila první vlna italských bombardérů. Jako obvykle přilétaly ve

velké výšce a nálety pokračovaly prakticky bez přerušení po téměř čtyři hodiny. Hlavními cíli se staly Warspite a Eagle a přívaly vody vzedmuté explozemi svrhávaných pum obě lodi několikrát úplně zakryly. Cunningham měl velké obavy zejména o letadlovou loď Eagle, ale také o bitevní loď Royal Sovereign, protože obě tato plavidla byla leteckými útoky nejsnáze zranitelná, a jak se později vyjádřil, po celou dobu si byl dobře vědom, že pár přesně cílených pum může kterékoliv z nich poslat ke dnu. Bylo velké štěstí, že navzdory intenzitě náletů se tak nestalo. Italští letci však věnovali pozornost i vlastním lodím, i kolem nich padaly pumy, dokonce i když se už blížily k Mesinskému průlivu. Celkem asi 50 italských letounů – místo aby pronásledovalo nepřátelské loďstvo – zaútočilo na Campioniho uskupení, jedno letadlo bylo dokonce ohroženými lodmi sestřeleno. Britové zachytili rozhořčenou depeši admirála Campioniho adresovanou vrchnímu velitelství válečného námořnictva, ve které si nevybíravými slovy stěžoval, že jeho lodi musely palbou děl opakovaně odhánět vlastní bombardéry. Šlo o další ukázkou špatného fungování či spíš nefungování spolupráce mezi italským námořnictvem a letectvem. Italský ministr zahraničí hrabě Ciano, který mimo jiné proslul i svými sarkastickými komentáři, si v souvislosti s bitvou u Punta Stilo poznamenal v diáři: „Skutečný spor v oblasti námořních akcí není mezi námi a Brity, ale mezi naším letectvem a námořnictvem.“

Cunninghamovo loďstvo udržovalo po celou noc z 9. na 10. července jihozápadní kurz a v ranních hodinách 10. července se už nacházelo jižně od ostrova Malty. Následujících čtyřiašest hodin křižovaly hlavní síly v tomto prostoru, zatímco torpédoborce a Royal Sovereign doplňovaly palivo v maltském přístavu La Valletta. Vrchní velitel Středomořského loďstva neskryval zklamání nad výsledkem právě skončené bitvy u Punta Stilo. Dal mu průchod i ve své autobiografii, když napsal: „Výsledek této akce byl pro nás naprosto neuspokojivý. Myslím, že bylo přehnané očekávat od Italů, že vsadí vše na otevřený boj. Přesto ale kdyby lépe koordinovali své útoky při použití všech zbraní, které měli, mohli nám způsobit velké potíže. Jeden 381mm zásah z Warspitu však měl morální efekt vůbec neodpovídající způsobené škodě. Už nikdy se znovu dobrovolně nepostavili palbě britských bitevních lodí, i když při několika pozdějších příležitostech byli v pozici umožňující jim vést boj s velkou převahou.“ Významný britský autor námořní kapitán Stephen W. Roskill ve své polooficiální historii Královského námořnictva za druhé světové války napsal: „Akce u Kalábrie, jak se toto střetnutí nazývá, měla daleko významnější následky než materiální škody způsobené mnohem silnějším nepříteli; ustavila morální převa-

hu nad italským loďstvem...“ Dokonce i oficiální britská publikace podrobně pojednávající o událostech ve Středomoří a na Středním východě za druhé světové války (Playfair: *The Mediterranean and Middle East*) uvádí v souvislosti s bitvou u Punta Stilo prakticky totéž: „Navzdory materiálním výsledkům, které způsobily zklamání, tato akce nepochybně zajistila morální převahu nad italským loďstvem. Podle názoru admirála Cunninghama nepochybně Italům ukázala, že jejich letectvo a ponorky nemohou našemu loďstvu zabránit v proniknutí do centrálního Středomoří a že našim tamním operacím mohou vážněji vadit jen hlavní síly jejich loďstva.“ Na citované vyjádření britského admirála je zřejmě nutno pohlížet jako na projev rozčarování lovce nad tím, že mu unikla kořist. Ale bohužel je z něj také patrná snaha zdůraznit vlastní nadřazenost a degradovat protivníka, který se nechová tak, jak se od něj očekává. Přitom objektivním faktem je, že Campioni stejně jako všichni velící důstojníci italského válečného námořnictva si byl neustále vědom toho, že základní strategické pokyny zakazují hazardovat a pouštět se do riskantních akcí hrozících vážnými ztrátami. V bitvě u Punta Stilo sice měli Italové převahu v počtu a palebné síle křižníků, ale proti jejich dvěma bitevním lodím s celkem dvaceti 320mm děly měl Cunningham tři bitevní lodi s celkem dvaceti čtyřmi 381mm děly a letadlovou loď. Malaya a Royal Sovereign se sice opožďovaly a v podstatě do bitvy nezasáhly, ale byly na místě a v případě, že by boj pokračoval, mohla jejich přítomnost rozhodnout.

Velikou záhadou bitvy u Punta Stilo zůstává do dnešních dnů otázka, zda v průběhu dělostřeleckého souboje s Giulio Cesarem byla Cunninghamova vlajková loď Warspite poškozena či ne. V době, kdy si obě bitevní lodi vyměňovaly smrtelné pozdravy, nacházel se mezi nimi italský torpédoborec Freccia. V 15.59 jeden z jeho důstojníků zahlédl, jak několik granátů vystřelených bateriemi Giulio Cesara dopadlo v těsné blízkosti trupu Warspitu. V pár vteřinách se u jeho pravoboku objevil pomalu se vznášející oblak modrého kouře. I několik pozorovatelů na hlídkových stanovištích na horních nástavbách Giulio Cesara a dalších osob včetně významných novinářů přítomných na palubách italských lodí potvrdilo vysokou pravděpodobnost zásahu britské vlajkové lodi. Oficiální italská zpráva popisující průběh bitvy u Punta Stilo pokládala na základě těchto svědectví zásah za jistý. Na druhé straně ale oficiální britská zpráva publikovaná po válce v Londýně neobsahuje žádný náznak toho, že by slavná bitevní loď byla u Punta Stilo zasažena. Když se však po skončení akce Warspite vrátil do Alexandrie, mnozí si povšimli jeho náklonu a byli přesvědčeni, že připlul po-

škozený. Vrchní velitel Středomořského loďstva admirál Cunningham, nejpopovolanější osoba k objasnění celé záležitosti, se však vyjadřoval v průběhu času nejednoznačně – od naprostého popření jakéhokoliv poškození své vlajkové lodi, tak jak to uvedl do oficiální zprávy, až po vágní tvrzení nacházející se na straně 264 jeho memoárů, publikovaných v roce 1951. Krátce po Warspitu připluly do Alexandrie i obchodní lodi přivážející z Malty Cunninghamovu manželku a jeho dvě neteře a admirál o bezprostřední reakci svých blízkých napsal: „Věduce, že jsme byli v akci, byly potěšeny, když spatřily vlajkovou loď, ale také trochu znepokojeny jejím nakloněním. Ve skutečnosti byla loď nakloněna účelově, aby bylo možno prozkoumat její dno a zjistit, zda nebylo poškozeno blízko dopadajícími granáty.“

Ve snaze objasnit nesrovnalosti uváděné v italských a britských materiálech se italský autor Enrico Cernuschi pustil do pracného pátrání v Britském státním archivu.* Svůj výzkum trvající celých pět let (!) nakonec rozšířil i na australské archivy a další zdroje informací. V Britském státním archivu mu v podstatě to rozhodující objasnil soubor nazvaný „Poškození lodí v době války: hlášení 1939–1945“. Po velké námaze – Cernuschi si později stěžoval na velmi nepřehledné uložení materiálů – zjistil, že hlášení týkající se Warspitu chybějí a na jejich místě je v příslušné složce stručné strojem napsané sdělení: „Není k dispozici.“ Protože v době Cernuschiho pátrání už dávno uplynula doba, po kterou byly tyto dokumenty utajované, bylo zřejmé, že se někdo postaral, aby se už neobjevily. Jejich absence Cernuschimu potvrdila jeho už delší dobu silící dojem, že se britské námořnictvo pokusilo jakékoliv poškození svých lodí v bitvě u Punta Stilo utajit. V souvislosti s jinými skutečnostmi dokonce vznikalo podezření, že celá dokumentace týkající se období 1940 a 1941 ve Středomoří byla pečlivě zbavena všeho nežádoucího. Pochopit důvody tohoto jednání není nijak složité. Velká Británie v uvedených letech zažívala své nejtěžší válečné měsíce a její námořnictvo se ocitlo pod tvrdým politicky motivovaným tlakem, žádajícím, aby prokázalo svoji sílu v boji se soustavně znevažovaným námořnictvem italským. V rozhodující bitvě mělo být italské loďstvo zničeno, a tím též zajištěna britská nadvláda nad Středomořím. Navzdory vítězným prohlášením Londýna se to v bitvě u Punta Stilo nezdařilo. Naopak Italové v podstatě obstáli a pravděpodobně i poškodili vlajkovou loď velícího britského admirála. To se veřejnost dozvědět neměla. Důsledný Enrico Cernuschi pokračující ve svém výzkumu objevil i záznam z porady konané v budově admirality

* Public Record Office v New Garden v Anglii.

7. srpna roku 1940. Předmětem jednání měly být eventuální změny konstrukce bitevních lodí třídy Lion* s ohledem na zkušenosti získané během „nedávné bitvy vybojované ve Středomoří“. Poradu řídil zástupce náčelníka generálního štábu námořnictva kontradmirál Thomas S. V. Phillips a nakonec se diskutovalo o dvou věcech: o poškozeních působených granáty explodujícími pod čarou ponoru a o zásobování muničních skladů střelivem pro děla menších ráží. Když si uvědomíme, že před konáním porady se ve Středomoří odehrála za účasti bitevních lodí pouze jedna bitva – u Punta Stilo, a dále, že právě do této bitvy vypluly britské křižníky s pouze poloviční zásobou 152mm granátů, protože víc jich v Alexandrii nebylo, jsou souvislosti očividné. Enrico Cernuschi zveřejnil výsledky svého pečlivého bádání v únoru roku 1998. I když se jeho závěry – Warspite byl u Punta Stilo poškozen – prakticky rovnají jistotě, ten poslední kamínek do mozaiky, tj. oficiální přiznání této skutečnosti britským Královským námořnictvem, chybí a zřejmě už bude chybět natrvalo.

Bitva u Punta Stilo byla prvním velkým střetnutím italského a britského loďstva a obě strany ji hodnotily jako svoje vítězství. Britové tvrdili, že získali „morální nadvládu“, zatímco admirál Campioni i jeho podřízený, velitel 2. eskadry křižníků viceadmirál Riccardo Paladini, ji považovali za morální vítězství italského námořnictva. I když ústup jistě není důvodem k oslavám, jejich tvrzení opodstatnění má. Na italské straně byla lehce poškozena bitevní loď a těžký křižník, na straně britské lehký křižník a s velkou pravděpodobností také vlajková loď Warspite. Oba protivníci tedy utrpěli zhruba stejné škody, a to i navzdory tomu, že poté co nálet britských palubních bombardérů rozrušil jejich bojovou formaci, nacházeli se Italové až do konce bitvy v takticky nevýhodném postavení. Závěrem můžeme říci, že přesvěd-

* V roce 1937 britská vláda rozhodla o stavbě čtyř nových bitevních lodí třídy Lion (Lion, Temeraire, Conqueror a Thunderer). Projekty byly několikrát přepracovány a na začátku roku 1939 byla zadána stavba prvních dvou: kýl Temeraire byl položen 1. 6. 1939 a Lionu 4. 7. 1939. Mělo jít o lodi o výtlačku kolem 40 000 tun, s rychlostí 30 uzlů a s 9 hlavními děly ráže 406 mm. Už po pár měsících však byly práce zastaveny – jednou z hlavních příčin byl problém s výrobou nových trojdělových 406mm věží. Po sérii dalších projektů byla nakonec v říjnu roku 1941 zahájena stavba lodí nazvané Vanguard, pro kterou byly využity 381mm věže sejmuté ve dvacátých letech z křižníků Glorious a Courageous při jejich přestavbě na letadlové lodi. Vanguard byl poslední bitevní loď, kterou Velká Británie postavila, a se standardním výtlačkem 44 300 tun největším bojovým plavidlem, které kdy měla. Na vodu byl spuštěn 30. 11. 1944, ale do služby uveden až 9. 8. 1946.

čení o jednoznačné „morální převaze“ Britů prokázané u Punta Stilo bylo spíš než na úspěchu na bojišti založeno na úspěchu masivní propagandistické kampaně, a pokud užijeme poněkud nevážnějšího vyjádření, pro Italy nebyla remíza, kterou skončila bitva s loďstvem vedoucí světové námořní mocnosti, zas tak špatným výsledkem! Poškozená italská plavidla, bitevní loď Giulio Cesare a těžký křižník Bolzano, se v doprovodu pěti torpédoborců přemístila do La Spezie, kde byly okamžitě zahájeny opravy. Bitevní loď byla opravena v necelých třiceti dnech.

Viceadmirál Ford velící námořním silám na Maltě dostal večer 8. července, poté co bylo zpozorováno italské bojové uskupení, od admirála Cunninghama pokyn, aby dva konvoje, které měly z ostrova vyplout, pozdržel, než bude jasno o záměrech Italů. Když se ale Ford dozvěděl, že se Cunningham střetl s *Campionim* u Kalábie, správně předpokládal, že Italové budou po nějakou dobu natolik zaměstnání, že se nebudou příliš starat o konvoje. Proto 9. července ve 23.00 hodin večer vyslal na moře tři rychlé osobní lodi – dva pasažérské parníky *El Nil* a *Knight of Malta* a ukořistěný italský parník *Rodi* – pověřené přepravou britských civilistů a italských válečných zajatců do Alexandrie. Ochranný doprovod jim tvořily čtyři torpédoborce.

11. července ráno, poté co se k loďstvu po doplnění paliva na Maltě opět připojil *Royal Sovereign* a torpédoborce, vyrazil admirál Cunningham s *Warspitem* a čtyřmi torpédoborci k Alexandrii, protože se musel v Káhiře účastnit důležité rady. *Royal Sovereign*, *Malaya*, letadlová loď *Eagle* a zbývající torpédoborce se zatím měly pod velením viceadmirála H. D. Pridhama-Wippella postarat o bezpečnost druhého, pomalejšího konvoje, odvázejícího z Malty do Egypta válečný materiál. Jak Cunninghamovu, tak i Pridhamovu-Wippellovu skupinu napadly italské letouny, nálety však nezpůsobily žádné škody. 12. července ochranný doprovod konvoje pasažérských lodí posílily křižníky *Orion* a *Neptune* ze 7. eskadry viceadmirála Toveyho a další dva křižníky eskadry, *Liverpool* a *Sydney*, se připojily k rychle plujícímu *Warspitu*. Tím, že se italské letectvo zaměřilo na bojová plavidla a zčásti i na pomaleji plující konvoj, rychlejší pasažérské lodi jeho pozornosti zcela unikly a v devět hodin ráno 13. července bez úhony zakotvily v alexandrijském přístavu, pouhé tři hodiny po *Warspitu*. Admirála Cunninghama nepochybně zpráva o jejich příplutí potěšila, neboť na palubě *El Nilu* byla i jeho manželka a dvě neteře. Ve večerních hodinách dosáhl Alexandrie i konvoj pomalejších nákladních lodí.

K zajištění co nejbezpečnějších podmínek pro plavbu dvou maltských konvojů Cunningham užil nejen hlavní síly svého Středomořského loďstva, ale požádal o spolupráci i svaz „H“ viceadmirála Jamese Somervillea. Navrhl, aby svaz „H“ odvedl pozornost Italů tím, že provede palubními letouny letadlové lodi Ark Royal nálet na jejich námořní základny v Neapoli, Trapani, Palermu nebo Mesině. Viceadmirál Somerville však z obavy, že by jeho doprovodné torpédoborce nebyly s to zvládnout tak velké vzdálenosti bez doplnění paliva, zvolil bližší cíl útoku, a to nepřátelskou základnu Cagliari na jižním pobřeží Sardinie. S tímto záměrem také svaz „H“, tvořený bitevním křižníkem Hood, bitevními lodmi Valiant a Resolution, letadlovou lodí Ark Royal, třemi křižníky a třinácti torpédoborci, vyplul 8. července v 8.15 ráno z Gibraltaru. Když plul jižně od Menorky v Baleárských ostrovech, objevily se první italské stíhačky a bombardéry. Nálety pokračovaly až do večerních hodin 9. července a Italové při nich svrhli 144 čtvrttunových pum a pravděpodobně poškodili torpédoborec Escort. Znepokojen intenzitou náletů Somerville rozhodl, že napadení nijak zvlášť významného cíle nemůže odůvodnit riziko poškození Ark Royalu, další z britských letadlových lodí bez pancéřované paluby, tedy snadno zranitelné pumovým útokem. Nařídil proto operaci zrušit. Při zpáteční plavbě italská ponorka Marconi torpédovala a potopila pomalu plující torpédoborec Escort pouhých 80 mil od bezpečí gibraltarského přístavu.

Poté co se Cunningham vrátil po střetnutí s *Campionem* do Alexandrie a Somerville po neúspěšném výpadu proti Cagliari do Gibraltaru, zdaleka nebylo možno – i když se o to Britové, pokud se týkalo bitvy u Punta Stilo, snažili – považovat výsledky bojové činnosti britských loďstev ve Středomoří za uspokojující. Admiralita proto vyzvala Cunninghama, aby se vyjádřil k dalším úkolům, činnosti a složení jak Středomořského loďstva, tak i svazu „H“. Při posuzování celkové situace obou loďstev se Cunningham domníval, že pokud Gibraltar zůstane v britských rukou (Němci se velmi snažili přimět španělského diktátora Franka, aby souhlasil s útokem na Gibraltar), v západním Středomoří se toho mnoho dít nebude, a že neexistuje ani nebezpečí, že by se Italové snažili proniknout do Atlantiku, protože nemají zájem opeřovat daleko od svých domácích přístavů. Většina jejich pozornosti se však soustřeďuje na východní Středomoří, a tam proto musí Britové udržet svůj vliv za každou cenu. Cunningham došel k závěru, že zatímco činnost svazu „H“ by se měla zaměřovat převážně na ofenzivní akce typu náhlých přepadů a útoků s cílem neustálého znepokojování nepřítele, Středomořskému loďstvu připadají daleko širší povinnosti a s nej-

větší pravděpodobností bude jeho úkolem i vypořádání se s hlavními silami italského válečného námořnictva soustředěnými na základnách v Mesině, Tarantu a Augustě na východosicilském pobřeží. Středomořské loďstvo, dovozoval admirál, je proto třeba posílit.

Cunningham také informoval admiraltu, že za bitvy u Punta Stilo se ukázalo, že jen Warspite, byť pětadvacet let starý, dokáže díky rozsáhlé modernizaci čelit italským bitevním lodím a těžkým křižníkům, ale nejsou toho schopny ani Royal Sovereign, ani Malaya. Otevřeně námořním lordům sděloval, že bitevní lodi třídy Royal Sovereign jsou pro něj jen zdrojem stálých starostí a že by potřeboval tři a ještě lépe čtyři modernizované lodi třídy Queen Elisabeth. Zejména jevil zájem o bitevní loď Valiant, neboť měla radar, kterým zatím nebyla vybavena žádná z jeho lodí. Kromě toho byl Valiant při rekonstrukci opatřen dvaceti 114mm dvouúčelovými kanony, které by představovaly velký přínos k protiletadlové obraně loďstva. V každém případě, tvrdil Cunningham, musí mít nejméně dvě bitevní lodi, jejichž rychlost by dávala naději, že nepřítel neunikne, kdy se mu zlíbí, a jejichž hlavní děla budou schopna zasahovat na vzdálenost větší než 13 mil, což byl účinný dostřel 320mm hlavních děl všech čtyř starších a zmodernizovaných italských bitevních lodí (šlo o Conte di Cavour, Giulio Cesare, Andrea Doria a Caio Duilio).

Tím ale požadavky velitele Středomořského loďstva nekončily. Žádal admiraltu též o přidělení dvou těžkých křižníků s děly ráže 203 mm a o zvýšení počtu torpédoborců, aby v případě potřeby měl dostatečný doprovod jak pro čtyři bitevní lodi, tak i pro loď letadlovou. Zdůvodňoval i potřebu další letadlové lodi, konkrétně chtěl Illustrious: jeho přítomnost by nejen zvýšila údernou sílu loďstva, ale jeho palubní stíhačky by přispěly i k protiletadlové ochraně loďstva. Nakonec Cunningham požadoval, aby byly z Anglie vypraveny rychlé obchodní lodi, které po trase kolem mysu Dobré naděje přivezou do Alexandrie zoufale chybějící munici pro lodní děla – zejména pro 152mm děla lehkých křižníků – a potřebné náhradní díly. Admiralita požadavkům vyhověla prakticky v plném rozsahu, o což se nepochybně zasloužil i první námořní lord admirál Dudley Pound, který měl velmi blízký vztah jak ke Středomořskému loďstvu, tak k jeho současnému vrchnímu veliteli. Nicméně si nelze nevšimnout, že Cunninghamovo volání po dalších bitevních lodích s moderní výzbrojí, po letadlové lodi a po křižnících a současně i ochota a rychlost, s jakou se mu admiraltu snažila vyhovět, hovoří o něčem zcela jiném, než tvrdila oficiální prohlášení zdůrazňující všestrannou převahu, kterou má ve Středomoří britské Královské námořnictvo nad svým italským soupeřem. Naopak, na-

vzdory častým výrokům zlehčujícím bojeschopnost a odvahu italského válečného námořnictva všechna opatření svědčila o tom, že Britové ve skutečnosti považovali italské loďstvo za nebezpečného protivníka.

Cunninghamem požadovaná bojová plavidla začala do Středomoří připlouvat ve druhé polovině srpna roku 1940 a od září tvořily jádro Středomořského loďstva bitevní lodi Warspite, Valiant, Malaya a Ramillies (později nahrazena bitevní lodí Barham), letadlové lodi Eagle a Illustrious, 203mm těžké křižníky Kent a York, 152mm lehké křižníky Gloucester, Orion, Neptune, Sydney a Liverpool a dva takzvané protiletadlové křižníky* Calcutta a Coventry. Když uvážíme, že ve stejnou dobu na druhé straně Středozemního moře svaz „H“ disponoval bitevním křižníkem, bitevní a letadlovou lodí a dvěma křižníky, je zřejmé, že britská admirálita (a stejně tak i admirál Cunningham) nehodlali ve středomořském prostoru nic ponechávat náhodě a v žádném případě nepřeceňovali význam „morální převahy“.

* Šlo o lehké křižníky opatřené mohutnou protiletadlovou výzbrojí.

Střetnutí u mysu Spada

Zatímco výsledek bitvy u Punta Stilo mohli Italové do určité míry považovat za svůj úspěch, střetnutí u mysu Spada (Capo Spada) na severozápadním pobřeží ostrova Kréty, k němuž došlo o týden později, jejich bojovou morálku nepovzbudilo.

18. července v půl páté ráno vyplul z Alexandrie australský lehký křižník Sydney doprovázený torpédoborcem Havock. Velitel Sydney kapitán J. A. Collins obdržel rozkaz podpořit torpédoborce 2. flotily Hyperion, Ilex, Hero a Hasty, které již nějakou dobu pátraly po nepřátelských ponorkách ve vodách kolem Kréty, a současně napadnout italská plavidla pohybující se v Athénském zálivu. Sydney a Havock dorazily ke Krétě ve večerních hodinách a ve 23.45 propluly úžinou mezi ostrovem Kasos a východním pobřežím Kréty do Krétského moře. Poté obě lodi pokračovaly rychlostí 18 uzlů podél severního pobřeží Kréty dál na západ. 19. července časně ráno se přiblížily k mysu Spada na západním konci ostrova. Torpédoborce Hyperion (s velitelem 2. flotily fregatním kapitánem H. St. L. Nicholsonem na palubě), Ilex, Hero a Hasty se v tu dobu nacházely asi 50 mil jihozápadně, též udržovaly západní kurz a mířily k úžině oddělující mys Spada od ostrůvku Antikythera.

Ve snaze narušit stále častější plavby britských obchodních lodí Egejským mořem rozhodla Supermarina přemístit na základnu na ostrově Leros v Dodekanesu lehké křižníky Giovanni delle Bande Nere (vlajková loď kontradmirála Ferdinanda Casardiho) a Bartolomeo Colleoni. 17. července večer obě lodi opustily přístav Tripolis a vypluly na východ. 19. července v 7 hodin ráno, když se torpédoborce fregatního kapitána Nicholsona blížily k úžině Antikythera ze severovýchodu, z druhé strany, z jihozápadu, se do ní chystaly vplout oba italské křižníky.

V 7.22 je zahlédly hlídky na Heru. Jak se později zjistilo, Italové uviděli Brity již o pět minut dříve, ale kontradmirál Casardi usoudil z jejich formace – pluly v čelní řadě s rozestupy několik set metrů –, že jde o ochranný předvoj těžkých lodí, a proto nařídil odbočit doleva a změnit kurz přímo na sever. Jakkoliv se toto opatření může zdát pro-

zíravé, brzy se ukázalo, že zbavilo italské křižníky příležitosti napadnout čtyři britské torpédoborce svými mocnějšími děly v době, kdy se mohly spolehnout jen na vlastní síly.

Třeba říci, že pokud se týkalo poměru sil obou protivníků, nebyla situace zdaleka jednoznačná. Casardiho křižníky postrádaly jak doprovod torpédoborců, tak i leteckou ochranu. Na druhé straně byly vybaveny celkem šestnácti 152mm děly, jejichž účinný dostřel překonával o 5 000 metrů dostřel 120mm děl britských torpédoborců. Měly však ještě jednu velkou výhodu: oba dosahovaly rychlosti až 37 uzlů, zatímco torpédoborce pouze 35 uzlů. Kromě toho mohly křižníky o výtlačku 5 200 tun udržovat na neklidné hladině daleko snadněji vyšší rychlost než torpédoborce o pouhých 1 340 tunách. Všechno by se však mohlo změnit při zkrácení vzdálenosti, neboť rychlost palby děl britských torpédoborců byla dvakrát vyšší, než tomu bylo u baterií italských křižníků, nemluvě už osmi torpédometech ráže 533mm na každém z britských plavidel (na Ilexu jich bylo dokonce deset).

Fregatní kapitán Nicholson okamžitě ohlásil přítomnost nepřítele kapitánu Collinsovi na Sydney a současně provedl obrat o celých 180 stupňů. Také přikázal zvýšit rychlost na maximum a doufaje, že ho Italové budou pronásledovat, zamířil k Sydney, který, jak Nicholson odhadoval, se v tu dobu nacházel asi 40 mil severovýchodně od něj. Nicholsonovo hlášení o kontaktu s nepřítelem však zachytili i na velitelství admirála Cunninghama v Alexandrii, kde vyvolalo značné napětí a nervozitu. Nepřátelská plavidla totiž nebyla v hlášení přesně identifikována, mohly to být i těžké křižníky s děly ráže 203 mm, a v tom případě by se Sydney i torpédoborce ocitly ve smrtelném nebezpečí. Protože další informace nepřicházely, mučivá nejistota trápila velitele loďstva téměř dvě hodiny, než se situace vyjasnila.

V 7.26 začal jeden z italských křižníků ostřelovat Hyperion a Ilex; kontradmirál Casardi sice zahájil boj, ale zdaleka se nepokusil o razantní, smrtící útok. Z britské strany jako první vystřelil několik salv Ilex a o něco později se připojila i zadní děla Hyperionu. Vzdálenost od nepřítele však byla příliš velká a britské granáty dopadaly neškodně na hladinu daleko před italskými plavidly. V dané situaci to bylo plýtvání cennou municí, a Nicholson proto nařídil palbu zastavit. Pro Italy byl boj na vzdálenost téměř deseti mil naprosto bezpečný, neboť to bylo o 800 metrů víc, než činil účinný dostřel děl britských torpédoborců. Vedli však palbu proti rannímu slunci a vedle neustávajících nárazů valících se vln ztěžoval sledování cílů a zaměřování i mlžný opar a kouř stoupající z komínů plnou rychlostí plujících britských plavidel. Casardi navíc dovolil, aby se mu nepřítel začal vzdalovat – se

stroji pracujícími na plný výkon Nicholsonovy torpédoborce pluly do 7.35 rychlostí 31 uzlů. Po jedenácti minutách od zahájení palby ji Italo- vé přerušili, aniž dosáhli jakéhokoliv výsledku. Pak oba křižníky britské torpédoborce plující stále na severozápad vstříc Sydney pouze opatrně sledovaly, neboť kontradmirála Casardiho neopouštěla obava z možné přítomnosti mocnějších nepřátelských sil.

Jakmile v 7.30 kapitán Collins obdržel hlášení fregatního kapitána Nicholsona o přítomnosti nepřátelských plavidel, vyrazil Sydney s torpédoborcem Havock plnou parou na jihozápad. Aby Italy předčasně nevaroval, zachovával Collins naprostý rádiový klid – a ten vyvolal na Cunninghamově velitelství zmíněné obavy. To, že se Sydney zcela odmlčel, činilo potíže i fregatnímu kapitánu Nicholsonovi – mohl jen odhadovat, kde a jak daleko se křižník nachází, zda on sám pluje se svými torpédoborci správným směrem a kdy může předpokládat, že se Sydney objeví na scéně. Kapitán Collins v operačním hlášení uvedl: „Uvědomoval jsem si, že dostávám fregatního kapitána Nicholsona do obtížné situace a vystavuji jej určitému riziku, když jsem jej po jeho hlášení o kontaktu s nepřítelem neinformoval rádiem o své pozici, kurzu a rychlosti. Byl jsem ale rozhodnut maximálně využít momentu překvapení... Bylo mi jasné, že když použiji rádiovou komunikaci, nepřítel zjistí, že v blízkosti jsou další síly, a stáhne se úžinou zpátky.“

V 8.26 hlídky na Sydney zahlédly nepřátelské lodi vpředu na pravoboku. O tři minuty později Sydney ze vzdálenosti 20 000 yardů poprvé vypálil na Bande Nere. Pro Italy to bylo jako blesk z čistého nebe, překvapení se zdařilo dokonale. Přestože kontradmirál Casardi nevy- lučoval možnost, že poblíž mohou operovat ještě další nepřátelská pla- vidla, věnoval příliš mnoho pozornosti Nicholsonovým torpédobor- cům. Na daleko vážnější nebezpečí Italy upozornily až první dopadají- cí granáty, a teprve potom zpozorovali na severovýchodním obzoru matné siluety dvou lodí. Colleoni a Bande Nere opětovaly palbu v 8.32 a soustředily se na záblesky u ústí děl Sydney, neboť ranní mlha nad hladinou stále ještě silně omezovala viditelnost na větší vzdálenost. To také nepochybně mělo svůj podíl na tom, že počáteční italské salvy byly krátké a pozdější zase příliš dlouhé. Casardi zřejmě považoval Havock za druhý nepřátelský křižník: znovu a ještě naléhavěji vyvstaly původní obavy, že může jít o předvoj většího nepřátelského uskupení. Protože neznal odpovědi na klíčové otázky, nechtěl italský kontradmi- rál nic riskovat a hodlal se od dotírajícího nepřítele co nejrychleji vzdá- lit. Nařídil proto změnu kurzu na jihozápadní – na východě ho bloko- valy Nicholsonovy torpédoborce – a začal se stahovat. Sydney a ital- ské křižníky nyní pluly v paralelním kurzu, ale jak Bande Nere, tak

Colleoni mohly proti australskému křižníku obrátit pouze osm děl svých zadních věží.

Sydney a Havock pokračovaly vysokou rychlostí na jihovýchod, aby se spojily s Nicholsonovou flotilou a aby také zkrátily vzdálenost dělící je od nepřítele. V 8.35 zasáhl 152mm britský granát Bande Nere, prolétl předním komínem a explodoval u katapultu palubního letounu; čtyři muži byli přitom zabiti a čtyři zraněni. Casardi okamžitě přikázal položit kouřovou clonu a při pokračujícím ústupu na jihozápad začal kličkovat. To však Italy do značné míry zbavovalo výhody vyšší rychlosti jejich lodí – Sydney byl oproti jejich 37 uzlům schopen dosáhnout maximálně 32 a půl uzlu. Tři minuty po zásahu Bande Nere zahlédl kapitán Collins ve vzdálenosti asi šesti mil nalevo od přídě Sydney Nicholsonovy torpédoborce. Vyslal Havock, aby se k nim připojil, a v 8.41 nařídil fregatnímu kapitánu Nicholsonovi: „Přiblížte se a napadněte nepřítele torpédy!“ Ale během minuty, dřív, než Nicholson stačil rozkaz přijmout, Casardi provedl náhlou změnu kurzu, která torpédový útok zcela znemožnila. Po dalších pěti minutách byl Bande Nere natolik zahalen kouřem, že Sydney musel přenést palbu na Colleoniho plující za ním: začal ho ze vzdálenosti 18 000 yardů ostřelovat děly svých předních věží „A“ a „B“. Několik salv vypálily i torpédoborce, ale vzdálenost byla pro jejich děla stále příliš velká.

Situace nyní doznávala změn každou minutu. Jak bránící se italské křižníky, tak lodí útočícího britského uskupení využívaly všech možností a příležitostí ke zlepšení své pozice a zvýšení šance na uskutečnění svého záměru – jedna strana chtěla uniknout, strana druhá jí v tom zase za každou cenu zabránit. V 9.01 se dělové věže Sydney zaměřily na původní cíl, tj. křižník Bande Nere, ale už po sedmi minutách, když jej opět zahalila oblaka kouře, se znovu obrátily ke Colleoni. V 9.15 Sydney změnil kurz o 30 stupňů doprava, aby zlepšil své palebné postavení. Ale navzdory únikovým manévřům i italské křižníky pokračovaly v palbě a v 9.19 dopadl granát vystřelený z Bande Nere na Sydney. Zasáhl přední komín (jak v nedávné bitvě u Punta Stilo, tak i teď u mysu Spada se zřejmě komíny lodí protivníka staly oblíbeným cílem dělostřelců obou válečících stran), v němž prorazil díru o metrovém průměru a jen těsně minul strojevnu, poškodil tři čluny a některá palubní zařízení; naštěstí nebyl nikdo usmrčen, jen jeden námořník utrpěl lehčí zranění. O pár minut později bylo zřejmé, že italským dělostřelcům se přes všechny potíže podařilo Sydney zaměřit a každým okamžikem mohl přijít další přímý zásah s daleko vážnějšími následky. Ale právě včas se znovu vrátily do akce torpédoborce skupiny

fregatního kapitána Nicholsona. Italové se ocitli ve dvojím ohni: za nimi Sydney a z pravoboku torpédoborce.

Sydney zatím stále ostřeloval vzadu plující nepřátelskou loď, již byl křižník Bartolomeo Colleoni. Asi v 9.15 přišel rozhodující okamžik: 152mm granát naplno zasáhl strojovnu nebo kotelnu italského křižníku – alespoň tak to posléze popsali zachránění trosečníci. Mimo jiných vážných poškození se Colleoni ocitl bez elektřiny, a tak přestala fungovat většina lodních zařízení včetně kormidelního stroje a muničních výtahů k hlavním bateriím. Po celé lodi zhasla světla a námořníci si při hledání cesty z podpalubí pomáhali rozžatými zápalkami nebo cigaretovými zapalovači, a to, jak někteří později přiznali, i při procházení muničními sklady! Křižník zpomaloval a v 9.23 znehybněl úplně asi pět mil západně od mysu Spada. Bande Nere učinil váhavý pokus vrátit se těžce zraněné lodi na pomoc, ale chladná úvaha převládla a vzápětí Bande Nere pokračoval vysokou rychlostí podél západního pobřeží Kréty na jih.

V souvislosti s osudem Bartolomea Colleoniho je třeba se zmínit o velké slabině italských křižníků – měly nedostatečné pancéřování. Stejně jako v řadě jiných případů mohla tato skutečnost sehrát významnou roli i u mysu Spada, neboť za situace, kdy boční pancéřování australského křižníku Sydney mělo tloušťku 100 mm a na palubě bylo 50 mm oceli, boky Bande Nere i Colleoniho kryla obšívka o tloušťce 25 mm a palubu jen 20mm ocelové pláty – což neskýtalo potřebnou ochranu ani před 120mm granáty britských torpédoborců, natož před 152mm granáty děl lehkého křižníku.

Zatímco Sydney pokračoval v pronásledování Bande Nere, starost o ochromený křižník Colleoni ponechal kapitán Collins 2. flotile torpédoborců. Fregatní kapitán Nicholson přikázal zahájit jeho ostřelování ze vzdálenosti 14 500 yardů a kolem půl desáté to již bylo jen 5 000 yardů. Bez elektřiny se posádka Colleoniho zpočátku pokoušela odpovídat manuálně ovládanými 100mm děly pomocné výzbroje, ale jak devastace lodi pokračovala, obsluhy se smířovaly s marností svého úsilí a nakonec zmlklo i poslední dělo. Na ztichlou a vlnami unášenou loď dopadala rána za ranou. Opakovaně byla zasažena v prostoru pod můstkem, veškerá kontrolní zařízení byla zdemolována a vyřazena a na několika místech explodovala uložená munice. Brzy byla celá můstková nástavba v plameni. Křižník se ale držel na hladině. V 9.33 kapitán Collins, který byl o situaci rádiem informován, odeslal fregatnímu kapitánu Nicholsonovi rozkaz o jediném slově: „Torpéda!“ Nicholson nařídil veliteli torpédoborce Hero fregatnímu kapitánu H. W.

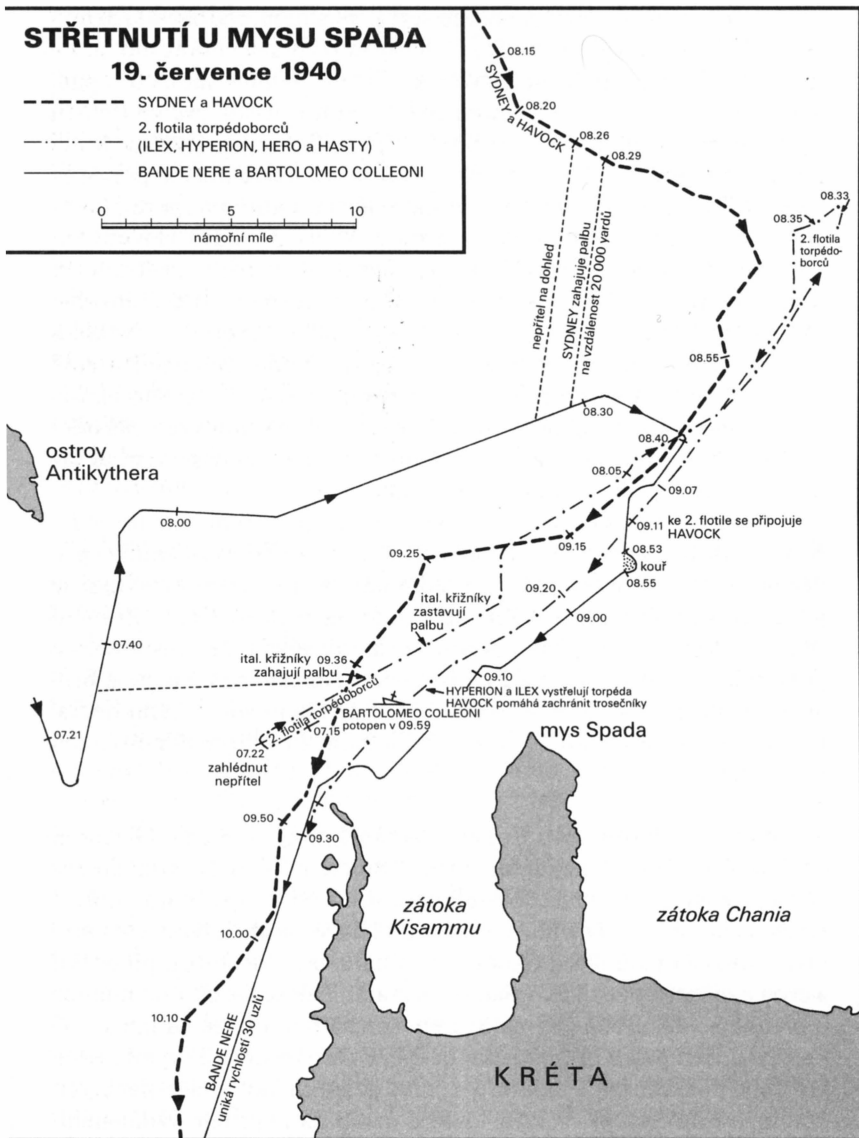
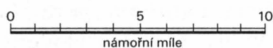
Biggsovi převzít velení i nad Havockem a Hastym a následovat Sydney. Sám s Hyperionem a Ilexem připlul ještě blíže k Colleoni, jehož střední část již byla v jednom ohni a podpalubím otřásaly silné exploze. V 9.35 ze vzdálenosti 1 400 yardů vystřelil Hyperion čtyři a Ilex dvě torpéda. Jedno odpálené Ilexem zasáhlo přední část křižníku a asi 30 metrů jeho přídě včetně katapultu s palubním letounem se odlomilo a zmizelo ve vlnách. Dvě torpéda Hyperionu, zřejmě kvůli nastavení přílišného rozptylu, projela kolem zdemolované přídě a dvě kolem zádi smrtelně zraněné lodi a explodovala na pobřeží malého ostrůvku Agria Grabusa, vzdáleného něco kolem čtyř mil. Nato se Hyperion ještě přiblížil a zjistil, že Colleoniho už opustila většina posádky, a přestože je z větší části zahalen kouřem a plameny, stále se nepotápí. Torpédoborec vystřelil v 9.52 z bezprostřední blízkosti ještě jedno torpédo, které se zabořilo do levoboku odsouzené lodi. O sedm minut později se Bartolomeo Colleoni převrátil, chvíli zůstal na hladině kýlem nahoru a pak zmizel v hlubinách čtyři a půl míle od majáku ostrůvku Agria Grabusa.

Hyperion a Ilex okamžitě začaly zachraňovat trosečníky. Podle jejich pozdějších výpovědí mnoho z nich opustilo palubu hned, jak se loď zastavila, a většina posádky byla ve vodě už předtím, než křižník zasáhlo torpédo vystřelené Ilexem. Nebyla zaznamenána prakticky žádná snaha spustit záchranné čluny nebo vory, ale všichni trosečníci měli záchranné pásy. Přesto však byly ztráty na životech značné, především byli postiženi ti, kdo se nacházeli na zdemolované přídě, na nekrytých stanovištích na horní palubě a kolem můstku ve střední části lodi. Na můstku byl těžce zraněn i velitel kapitán Umberto Novaro. K Hyperionu a Ilexu se po nějaké době přidal i Havock, který se poněkud vzdálil od hlavní skupiny a nezaznamenal signál fregatního kapitána Biggse, aby se k němu připojil, a zřejmě nezachytil ani rádiový signál kapitána Collinse nařizující v 9.43 fregatnímu kapitánovi Nicholsonovi ponechat křižník Colleoni v „pěči“ jen jednoho torpédoborce a s ostatními následovat Sydney. Během záchranných prací přišlo od Collinse několik signálů, aby se k němu torpédoborce připojily tak rychle, jak to jen bude možné. Ale až v 10.24 opustily Hyperion a Ilex místo tragédie a vysokou rychlostí začaly dohánět Sydney. Jen na palubě Ilexu se nacházelo kolem 230 italských námořníků, z nichž 58 bylo zraněných, v pětadvaceti případech šlo o velmi vážná zranění a tři muži také během noci zemřeli.

Po odplutí Hyperionu a Ilexu pokračoval v zachraňování trosečníků jen Havock. V 11.38 odeslal jeho velitel naléhavou depeši kapitánu Collinsovi na Sydney, že podle sdělení některých z nich se Bande Nere

STŘETNUTÍ U MYSU SPADA 19. července 1940

- SYDNEY a HAVOCK
- . - . 2. flotila torpédoborců
(ILEX, HYPERION, HERO a HASTY)
- BANDE NERE a BARTOLOMEO COLLEONI



a Colleoni měly během dopoledne setkat se silnou podpůrnou skupinou italských bojových plavidel. Collinse tato zpráva nepřekvapila. Ze skutečnosti, že si Bande Nere zvolil k úniku jižní kurz namísto západního, který by byl pro něj výhodnější, a z toho, že tak rychle opustil ochromený Colleoni, pojal už před nějakou dobou podezření, že jej Bande Nere vede k větším italským silám. Nicméně italské prameny nepotvrdily, že by Supermarina vyslala nějaké lodi k podpoře plavby obou křižníků kontradmirála Casardiho. Ve 12.37, když Havock vyzvedl z vody kolem 260 trosečníků, se objevilo šest od jihu přilétajících třímotorových italských bombardérů SM.79. Torpédoborec zanechal záchranných prací a plnou rychlostí se vydal k Alexandrii. Několik pum, které dopadly v jeho blízkosti, sice způsobilo jen zanedbatelná poškození, ale míra ohrožení byla samozřejmě vysoká. Po této zkušenosti admirál Cunningham varoval velitele všech bojových plavidel svého loďstva před „neospravedlnitelným rizikem souvisejícím se záchranou trosečníků z nepřátelských lodí“.

Z posádky křižníku Colleoni o 630 mužích jich tři britské torpédoborce vzaly na své paluby celkem 525. Později se britský námořní přidělenec v Athénách dozvěděl, že sedm námořníků z potopené lodi se po 26 až 42 hodinách plavání zachránilo na pobřeží Kréty. Zranění velitele Colleoniho kapitána Novara byla tak vážná, že přes všechnu poskytnutou pomoc zemřel 23. července v Alexandrii na palubě britské nemocniční lodi Maine. Byl pohřben se všemi vojenskými poctami a velitel Sydney kapitán Collins byl jedním z důstojníků nesoucích jeho rakev.

Zatímco se Bartolomeo Colleoni potápěl u mysu Spada, Giovanni delle Bande Nere, stále udržující rychlost kolem 32 uzlů, pomalu získával před svými pronásledovateli náskok a podél západního pobřeží Kréty úspěšně unikal na jih. V 9.50 utrpěl další zásah, když granát pronikl ubytovací palubou, explodoval po nárazu na ocelovou přepážku a čtyři námořníky zabil a dvanáct jich zranil. Pak se ale zásoba munice u předních věží „A“ a „B“ na Sydney snížila natolik, že kapitán Collins byl nucen palbu přerušit. Bande Nere však ve střelbě svými zadními děly pokračoval a některé z jeho granátů dopadaly necelých 300 metrů od Sydney. V 9.58 Collins palbu na nepřítele vzdáleného 21 000 yardů obnovil, ale v 10.11 ji znovu zastavil; opar udržující se nad hladinou a kouř valící se z komínů Bande Nere jeho zaměření úplně znemožnily. V tu dobu však už měl Sydney jen osm posledních granátů pro dvoudělovou věž „A“ a po jednom granátu pro každé dělo věže „B“. Krátce nato 11 mil vzdálený Bande Nere pozorovatelům na

Sydney úplně zmizel. Torpédoborce Hero a Hasty se stroji podávajícími maximální výkon se propracovaly před Sydney a vyvíjely obrovské úsilí, aby se k unikající nepřátelské lodi přiblížily. Dosáhly přitom rychlosti 31 uzlů a jejich velitelé doufali, že i když Bande Nere podle všech odhadů pluje 32 uzly, tak tím, že kličkuje, se nakonec dostane na doštel jejich děl. V 10.20 však byl Hero nucen signalizovat na Sydney: „Lituji, ale nemohu ho dohnat.“ O osm minut později se na Collinsův pokyn Hero i Hasty stáhly, aby vytvořily formaci chránící Sydney – kapitán Collins stále nemohl pominout eventualitu, že jej Bande Nere láká do oblasti, kde se nachází další italská bojová plavidla. V 10.37, po hodinu trvající honičce, Collins zanechal dalšího evidentně už marného pronásledování, změnil kurz a rychlostí 25 uzlů zamířil k Alexandrii. Když se kouř a mlha v 10.44 na okamžik rozptýlily, z Hyperionu naposled zahlédli Bande Nere – jako šmouhu na jižním horizontu v bezpečné vzdálenosti patnácti mil. 20. srpna Collinsovo uskupení dosáhlo Alexandrie.

Jak již bylo řečeno, Cunningham neměl po jistou dobu žádné bližší informace o tom, v jaké situaci se uskupení kapitána Collinse nachází. Protože – obdobně jako Casardi – nevěděl, zda nejsou na moři kromě dvou křižníků ještě další nepřátelské síly, okamžitě provedl opatření, která považoval v takové situaci za nezbytná. Vyslal letecký průzkum tvořený několika létajícími čluny, pozdržel konvoj, který plul z Port Saidu do Egejského moře, a hlavním silám loďstva nařídil vyplout z Alexandrie. Nakonec však kapitán Collins obnovil spojení, podal zprávu o průběhu a výsledku střetnutí a z jeho depeše bylo také zřejmé, že Bande Nere dosáhne přístavů na severoafrickém pobřeží dřív, než mu v tom budou moci lodi Středomořského loďstva zabránit. A protože průzkumné letouny neobjevily v oblasti východního Středomoří žádná další italská bojová plavidla, Cunningham v 21.00 hodin přikázal loďstvu vrátit se na základnu. I když, jak následně poznamenal velitel 7. eskadry křižníků viceadmirál John C. Tovey, skutečnost, že se britské torpédoborce věnovaly záchraně trosečníků z křižníku Colleoni, namísto aby okamžitě po jeho ochromení pokračovaly v pronásledování Bande Nere, byla „nešťastnou a vážnou chybou“ (tento názor sdílel i admirál Cunningham), Britové byli s výsledkem střetnutí u mysu Spada celkově spokojeni. Kapitán Collins byl zakrátko králem jmenován rytířem Lázeňského řádu a fregatní kapitán Nicholson obdržel sponu ke svému Řádu za vynikající služby.

Zcela jinak tomu bylo na straně Italů. I když ztráta jednoho lehkého křižníku nepředstavovala sama o sobě katastrofu, daleko závažněj-

ší byla pochybení, která ji provázela, a to jak na straně vrchního velitelství válečného námořnictva (Supermarina), tak i na straně vrchního velitelství letectva (Superaereo), neboť svědčila o nezdravých poměrech trvale panujících v italských ozbrojených silách. Námořnictvo se dopustilo neomluvitelné chyby, když vyslalo dva lehké křižníky bez jakéhokoliv zajištění do vod, v nichž se předpokládala přítomnost nepřítele. A letectvo opět prokázalo, že není schopno spolupráce, kterou po něm námořnictvo požaduje. Za situace, kdy vzhledem k nepřízní počasí nemohla vzlétnout letadla umístěná na palubách obou křižníků, nezajistily letouny z pozemních základen ani průzkum, který by kontradmirála Casardiho informoval o síle nepřítele a přítomnosti či nepřítomnosti dalších nepřátelských plavidel kromě těch, které mohl sám spatřit, ani mu neposkytly pomoc, když se ocitl v potížích. Přitom Casardi žádal velitelství námořní oblasti Egejského moře o zprostředkování letecké podpory okamžitě po kontaktu s nepřítelem, ale Supermarina byla o jeho požadavku informována, až když už Bartolomeo Colleoni utrpěl fatální zásah. Když nakonec na žádost Supermariny zajistilo Superaereo vyslání letadel, dorazila na místo bitvy v době, kdy Colleoni již zmizel v hlubinách a Bande Nere byl prakticky mimo nebezpečí. Průběh střetnutí u mysu Spada se stal další ukázkou neuspokojivé spolupráce mezi italským námořnictvem a letectvem, především nepružnosti a komplikovanosti jejich vzájemné komunikace. Přestože námořníci opakovaně volali po nápravě, nedošlo k ní, za což mělo italské námořnictvo ještě zaplatit nemalou cenu.

Posily pro Maltu

Jak vrchní velitelé britských ozbrojených sil na Středním východě, tak i náčelníci štábů v Londýně si dobře uvědomovali, že pokud zůstane ostrov Malta v britských rukou, což v praxi znamenalo, pokud bude mít dostatečné prostředky, aby se ubránil útokům nepřítele včetně eventuálního pokusu o obsazení, bude jedním z klíčových faktorů ovlivňujících strategickou situaci v jejich prospěch nejen v centrálním, ale v celém Středomoří. Stejný strategický význam by si ostrov uchoval, i pokud by jej ovládly mocnosti Osy, avšak v tomto případě s těžce negativními následky pro Spojence.

Od počátku války byli Britové nuceni řešit problém zajištění dodávek všeho, co Malta potřebovala k životu a obraně. Posílit protiletadlovou obranu ostrova se pokusili už během června 1940 přeletem stíhaček typu Hurricane přes Francii, akce však měla jen částečný úspěch a po pádu Francie byla tato cesta uzavřena úplně. Přitom stíhačky byly pro Maltu, neustále vystavenou útokům italského letectva, životně důležité. V polovině července admirálita proto informovala velitele Středomořského loďstva i svazu „H“, že má v úmyslu v krátké době odeslat nákladní loď z Anglie do Gibraltaru 24 hurricanů, z nichž 12 bude určeno pro Střední východ a 12 pro Maltu. Byli tázáni, zda považují za vhodné, aby loď pokračovala z Gibraltaru dál a 12 letounů dovezla až na Maltu. Jak Cunningham, tak i Somerville byli proti. Měli obavu, že pomalu plující nákladní loď se může stát snadným cílem pro italské bombardéry, a doporučovali, aby letouny pro Maltu byly přeloženy na letadlovou loď, která je dopraví zhruba do oblasti jižně od Sardinie, odkud již na ostrov přeletí samy. Personál a náhradní díly potřebné k zajištění jejich provozu přivezou na Maltu dvě ponorky. Admirálita dala oběma velitelům za pravdu a nařídila operaci s krycím názvem HURRY.

Pro akci byl vybrán Argus, nejstarší letadlová loď britského válečného námořnictva, a 24. července vyplul z Anglie s 12 hurricany na palubě. Aby byl admirálům Cunninghamovi a Somervillovi poskytnut čas na zorganizování akcí k odlákání pozornosti nepřítele, měl Argus pokračovat z Gibraltaru dál do středního Středomoří až 31. července.

Jedním z opatření k zajištění jeho plavby byl i výpad skupiny křižníků a torpédoborců Středomořského loďstva do Egejského moře, plánovaný na 1. srpna. Tentýž den se měla letadlová loď Eagle se dvěma bitevními loďmi objevit v prostoru mezi Krétou a libyjským pobřežím, aby vzbudila dojem, že silná britská bojová skupina směřuje do centrálního Středomoří. Tato akce měla vrchnímu velení italského námořnictva zabránit ve vyslání hladinových sil z přístavů na Sicílii a v jižní Itálii do západní části Středozemního moře v době, kdy se tam bude pohybovat Argus.

Skupina s letadlovou loď Eagle opustila Alexandrii v ranních hodinách 27. července. V první fázi měla krýt konvoj plující v doprovodu dvou křižníků a dvou torpédoborců z Egejského moře do Alexandrie. Konvoj byl už po dva dny cílem těžkých náletů italského letectva, proto byl odkloněn do prostoru západně od Kréty a tam s ním britská skupina navázala kontakt. Italové, kteří se nechtěli vzdát cenné kořisti, zaútočili i na bojová plavidla. Přes všechnu snahu však nebyli úspěšní, ale porucha na strojích bitevní lodi Malaya nakonec bitevní skupinu přinutila k předčasnému návratu do Alexandrie.

O diverzní akce s cílem ulehčit Argusu jeho úkol se pokusil i velitel svazu „H“. Palubní letouny letadlové lodi Ark Royal měly napadnout italské letiště v Cagliari na jihu Sardinie, a tím snížit nebezpečí náletů na Argus. Somerville také nařídil jednomu křižníku odplout na sever k Baleárským ostrovům a odtud vyslat sérii rádiových depeší, což mělo u Italů vzbudit podezření, že nepřítel v této oblasti něco připravuje. O tom, jak nutně Britové potřebovali mít na Maltě stíhací letouny, a na druhé straně, jak jich měli zoufale málo (v tu dobu útočily svazy německých bombardérů na cíle v jižní Anglii a na konvoje v Lamanšském průlivu a Hitler stanovil na 15. září předběžný termín vylovení na britských ostrovech), svědčí, že přeprava pouhých dvanácti strojů byla zabezpečována jako operace prvořadého významu: kromě akcí na odpoutání pozornosti prováděných značnými silami Cunninghamova loďstva užil Somerville ke stejnému účelu i celý svaz „H“. Současně ale opatření činěná v souvislosti s plavbou Argusu vypovídají o značném respektu, který Britové měli ke svému nepříteli navzdory opakovaným prohlášením o podřadnosti jeho letectva a loďstva a o chabém bojovém duchu jeho letců a námořníků.

31. července v 8.00 ráno se vydala letadlová loď Argus z Gibraltaru na východ v doprovodu bitevních lodí Valiant a Resolution, bitevního křižníku Hood, letadlové lodi Ark Royal, dvou křižníků a deseti torpédoborců. Večer toho dne se odpojily Hood s Ark Royalem a záměřily k jižnímu pobřeží Sardinie. Ráno následujícího dne vzlétlo z Ark Roya-

lu dvanáct swordfishů, z nichž devět bylo vyzbrojeno pumami a tři nesly miny. Krátce po startu se jeden bombardér pro technickou závadu zřítíl, ostatní pokračovaly ke cagliarskému letišti a přístavu. Nálet byl úspěšný, podařilo se jak zaminovat vjezd do přístavu, tak i zničit řadu italských letounů na letištní ploše a zapálit několik hangárů. I když protiletadlová obrana po celou dobu na útočníky páčila ze všech hlavních, byl zasažen jen jeden swordfish a přinucen k nouzovému přistání, všechny ostatní se bezpečně vrátily na Ark Royal. 1. srpna bylo Somervillovo uskupení několikrát napadeno italskými bombardéry, útoky však neměly náležitou razanci a pumy většinou shazované ve značné vzdálenosti od britských lodí žádné škody nezpůsobily.

Letadlová loď Argus zatím dosáhla pozice určené k odstartování hurricanů. Letovou palubu opustily 1. srpna ve 4.45 ráno a na Maltu dorazily bez úhony, jen při přistávání se poškodila jedna stíhačka. O čtyři dny později dosáhly Malty ponorky Pandora a Proteus přivážející pro hurricany zbytek osádek, pozemní personál a zásoby. Tím byla úspěšně zakončena operace HURRY. Při zpáteční plavbě nebyly lodi svazu „H“ nepřitelem vůbec obtěžovány a 4. srpna zakotvily v Gibraltaru. Krátce poté svaz obdržel rozkaz odplout do Anglie k reorganizaci prováděné v souvislosti s plánovanou změnou složení obou hlavních britských námořních uskupení ve Středomoří. Do Gibraltaru se měl vrátit kolem 20. srpna a podílet se na operaci HATS, což bylo kódové označení pro odeslání námořních posil jak na Maltu, tak do východního Středomoří.

Už koncem července 1940 informoval první námořní lord admirál Dudley Pound osobním dopisem admirála Cunninghama, že jeho žádosti o posílení Středomořského loďstva bude brzy vyhověno. Cunninghama především potěšil příslib nové letadlové lodi, bylo však třeba několik týdnů vyčkat. Cunninghamova trpělivost prošla těžkou zkouškou, když Italové počátkem měsíce srpna zařadili do služby nové bitevní lodi Littorio a Vittorio Veneto a těsně před dokončením byla modernizace dvou starších bitevních lodí Andrea Doria a Caio Duilio. Po zařazení jak nových, tak modernizovaných plavidel mělo mít italské loďstvo šest bitevních lodí, a protože Superaereo současně obdrželo první tolik postrádané torpédové letouny, bojový potenciál Italů se výrazně zvýšil a úměrně tomu i přibýly vrásky na čele admirálů Cunninghama a Somervilla. I když možnosti Italů trvale omezovala skutečnost, že neměli žádnou letadlovou loď a že spolupráce námořnictva s letectvem stále vážla, nebylo divu, že zejména admirál Cunningham, velitel loďstva, které bylo italskému válečnému námořnictvu ve

Středomoří hlavním soupeřem, netrpělivě vzhlížel k okamžiku, kdy zmíněné posily dorazí do Alexandrie.

29. srpna připlula z Anglie do Gibraltaru pod velením kontradmirála A. Lumleyho G. St. Lystera skupina bojových plavidel určených k posílení Cunninghamova loďstva. Tvořila ji letadlová loď *Illustrious*, bitevní loď *Valiant* a protiletadlové křižníky *Coventry* a *Calcutta*. Již v ranních hodinách 30. srpna byla Lysterova skupina znovu na moři; v doprovodu osmi torpédoborců opustila Gibraltar a zamířila na východ. Začala operace HATS, v jejímž průběhu měla být na Maltu dopravena děla, zásoby a munice a současně se měla uvedená skupina bojových plavidel v čele s *Illustriousem* přesunout do východního Středomoří.

Plán operace určoval, že spolu s uvedenou skupinou posil vypluje z Gibraltaru i svaz „H“ tvořený bitevním křižníkem *Renown*, letadlovou lodí *Ark Royal*, lehkým křižníkem *Sheffield* a sedmi torpédoborci. Svaz „H“ bude Lysterova plavidla doprovázet během jejich plavby západní části Středozemního moře až po Sicilský průliv. Průlivem proplují *Valiant*, *Illustrious* a protiletadlové křižníky v noci a ráno je již bude mezi ostrovy *Pantelleria* a *Malta* očekávat Cunninghamovo Středomořské loďstvo. Průjezd skupiny bojových lodí Sicilským průlivem měl být první takovou akcí od počátku války s Itálií. Představoval povážlivé riziko, neboť průliv byl silně zaminován a rozmístění italských minových polí Britové neznali – před týdnem najel na africké straně průlivu na minu torpédoborec *Hostile* a byl tak vážně poškozen, že nezbylo než jej potopit. Další problém vyplýval z nutnosti u všech torpédoborců a s velkou pravděpodobností i u bitevní lodi *Valiant* doplnit po dosažení Malty palivo. Podle odhadu bude čerpání pohonných hmot v maltském přístavu *La Valletta* trvat celý den a po tu dobu bude muset Středomořské loďstvo setrvávat v oblasti jižně od ostrova vystaveno hrozbě útoků nepřátelských ponorek i letectva. A protože na palubách *Valiantu* a protiletadlových křižníků se nacházel i určitý počet vojáků a válečného materiálu určeného pro Maltu, musí tato plavidla vplout do přístavu *La Valletta* a zdržet se tam, ať už mají potřebu doplnit palivo či ne. Teprve až toto vše skončí, může se posílené Středomořské loďstvo vydat k Alexandrii. Zpáteční plavbu hodlal admirál *Cunningham* využít k ochraně konvoje plujícího z řeckého přístavu *Nauplia* na *Peloponésu* do *Port Saidu* a k bombardování a ostřelování nepřátelských základen v *Dodekanesu*, konkrétně letiště na ostrově *Rhodos* a *Scarpanto*.

Ve stejný den, kdy vyplouvala z Gibraltaru na východ skupina s Illustriousem, Valiantem a protiletadlovými křižníky, následovaná plavidly svazu „H“, opouštělo Alexandrii Středomořské loďstvo. Cunninghamova vlajková loď Warspite spolu s další bitevní lodí Malaya, letadlovou lodí Eagle, křižníky Orion a Sydney a devíti torpédoborci mířila do oblasti západně od Kréty. V tu dobu již byla několik hodin na moři 3. eskadra křižníků (lehké křižníky Gloucester a Liverpool a těžký křižník Kent, který byl na Cunninghamovu žádost ke Středomořskému loďstvu převelen na začátku srpna z Indického oceánu) a tři torpédoborce. Úkolem eskadry byla ochrana konvoje určeného pro Maltu a tvořeného dvěma nákladními loděmi a tankerem. Konvoj, 3. eskadra a Cunninghamovo loďstvo se měly setkat v poledne 31. srpna jihozápadně od Kréty. Zatímco bojová plavidla zůstala pozornosti italského letectva ušetřena, početná skupina bombardérů napadla pomalu plující konvoj. Přímému zásahu neuniklo jeho největší plavidlo, obchodní loď Cornwall. Jediná puma stačila k tomu, aby se její zád ocitla v plamenech, aby byl proděravěn trup pod čarou ponoru, zničeno kormidlo a radiostanice a aby byla vyřazena i dvě děla umístěná na její palubě. K těmto pohromám se ještě přidal výbuch dělostřelecké munice a oheň se rozšířil i do jedné z nákladových komor. Ale i v této na první pohled téměř beznadějně situaci se kapitán F. C. Pretty a jeho posádka snažili učinit vše, co bylo v jejich silách, aby zachránili loď a cenný náklad, na který čekala těžce zkoušená Malta. Po obrovském úsilí se jim podařilo dostat oheň pod kontrolu a kapitán signalizoval admirálu Cunninghamovi, že dokáže loď řídit pomocí regulace otáček lodních šroubů a vzhledem k nepoškozenému pohonnému systému je schopen udržet jak rychlost, tak i místo v konvoji. Cornwall skutečně po dvou dnech, krátce před polednem 2. září, dorazil na Maltu. Kapitán Pretty byl brzy nato na Cunninghamův návrh vyznamenán vysokým řádem.

31. srpna večer Cunningham obdržel hlášení hlídkujících ponorek a leteckého průzkumu, že asi 130 mil severozápadně od něj pluje v jihovýchodním kurzu skupina nepřátelských plavidel, ve které jsou dvě bitevní lodi, 7 křižníků a 8 torpédoborců. Cunningham však v tu chvíli považoval za svůj prvořadý úkol ochranu konvoje, proto namísto k nepříteli zamířil na jih ke konvoji vzdálenému asi 50 mil, aby mu byl blíž pro případ nečekaného vývoje situace. Následující den hned za rozbřesku vzletly z letadlové lodi Eagle průzkumné letouny, ale nepřátelské uskupení už neobjevily. Až v podvečer přišlo hlášení létajícího člunu z Malty, že Italové byli zpozorováni při vjezdu do Tarantského zálivu – nebylo pochyb, že se vrací na základnu.

1. září v odpoledních hodinách Cunningham vyslal 3. eskadru křižníků jako předvoj dál na západ k navázání kontaktu s připlouvající skupinou posil, kterým se navzdory všem obavám podařilo během noci proklouznout Sicilským průlivem bez újmy. 2. září v 9 hodin ráno se už *Illustrious*, *Valiant*, *Coventry* a *Calcutta* připojily ke Středomořskému loďstvu. Po zbytek dne větší část loďstva křižovala jižně od Malty, zatímco torpédoborce doplňovaly v přístavu La Valletta palivo a *Valiant* s protiletadlovými křižníky tam vykládaly přepravované vojáky a válečný materiál. Kromě zásob určených pro maltské námořní a letecké síly bylo na palubách všech tří bojových plavidel i 587 tun zbraní a munice. Mezi jiným to bylo osm rychlopalných kanonů ráže 94 mm, deset 40mm rychlopalných kanonů typu Bofors, protiletadlové zaměřovače a několik výskoměrů posledního typu, náhradní hlavně pro protiletadlové kanony, 100 kulometů značky Bren a množství munice. Šlo o cenný příspěvek k obraně pevnosti, téměř denně čelící nepřátelským náletům.

Krátce po půlnoci ze 2. na 3. září skončilo doplňování pohonných hmot a vykládání nákladu, *Valiant* a dva křižníky se připojily k hlavním silám loďstva a celé uskupení zamířilo na východ. V souladu s Cunninghamovým záměrem využít návrat k ofenzivním akcím vyslaly letadlové lodi *Eagle* a *Illustrious* útočnou skupinu palubních bombardérů k napadení letišť na ostrově Rhodos, odkud vzlétaly italské letouny pravidelně se objevující nad Alexandrií. Současně se skupina křižníků a torpédoborců vydala ostřelovat letiště na ostrově Scarpanto, ležícím mezi Rhodem a Krétou. Palubní letouny vzlétly z obou letadlových lodí 4. září za rozbřesku. Vzhledem k rozdílnému směru a intenzitě větru však swordfishes z *Eaglu* odstartovaly za letouny z *Illustriousu* s patnáctiminutovým zpožděním, a když se objevily nad Rhodem, Italové už proti nim stačili vyslat stíhačky. Těm se podařilo sestřelit čtyři britské bombardéry, přičemž zahynulo všech osm mužů jejich osádek. Ztráty zkušených a statečných letců želelo celé loďstvo. Napadeny byly i křižníky a torpédoborce ostřelující Scarpanto. Zaútočila na ně skupina italských torpédových člunů, když však obranná palba jeden z nich potopila a několik dalších poškodila, celá skupina se dala na ústup, aniž dosáhla nějakého úspěchu. Další plavba loďstva již proběhla klidně a 6. září už byly všechny lodi v Alexandrii.

Aniž si toho byl v tu dobu admirál Cunningham vědom, během operace HATS se zřejmě na pár hodin ocitl jen krok od katastrofy. S největší pravděpodobností se nikdy předtím a nikdy potom už italskému

námořnictvu nenaskytla vhodnější příležitost zasadit Středomořskému loďstvu tvrdý, možná fatální úder.

Supermarina obdržela zprávy o zvýšené aktivitě Středomořského loďstva 30. srpna. Protože Italové zpočátku nevěděli o britském konvoji mířícím na Maltu, jehož plavbu v první fázi operace zajišťovaly hlavní síly Středomořského loďstva, mohli se jen dohadovat, jaké má nepřítel záměry. Přesto v 6 hodin ráno následujícího dne Supermarina nařídila 9. divizi bitevních lodí (Littorio a Vittorio Veneto), 5. divizi bitevních lodí (Conte di Cavour, Giulio Cesare a Caio Duilio), 1. divizi těžkých křižníků (Pola, Zara, Fiume a Gorizia), 8. divizi lehkých křižníků (Duca degli Abruzzi a Giuseppe Garibaldi) a několika flotilám torpédoborců vyplout z Taranta, zamířit do prostoru mezi ostrovy Malta a Zante (Zakynthos) a zabránit každému nepřátelskému plavidlu v pokusu proniknout do italských vod. Před vyplutím se ale objevily problémy s kondenzátory u bitevní lodi Giulio Cesare, vlajkové lodi velitele italského hladinového loďstva admirála Iniga Campioniho. Giulio Cesare proto zůstal i s admirálem Campionim na základně a loďstvo vyplulo pod velením admirála Angela Iachina, velitele divize těžkých křižníků. Pochybnosti o úmyslech Britů se vyjasnily, když letecký průzkum objevil konvoj tří obchodních lodí – z nichž jedna byl Cornwall – směřujících na Maltu. V tu chvíli, jak v podstatě správně oznámil britský letecký průzkum admirálu Cunninghamovi, dělilo italské a britské loďstvo asi 120 až 130 mil. Britský velitel ale netušil, že v hlášení zmiňované dvě bitevní lodi, sedm křižníků a osm torpédoborců představují ani ne polovinu skutečné síly nepřátelského loďstva, které je na moři a připraveno se s ním utkat. Skutečný poměr sil byl kolem poledne 31. srpna následující:

Italské loďstvo:

4 bitevní lodi – bez G. Cesare
(18 děl ráže 381 mm,
20 děl ráže 320 mm)

7 těžkých křižníků
(54 děl ráže 203 mm)

7 lehkých křižníků
(52 děl ráže 152 mm)

39 torpédoborců

Britské loďstvo:

2 bitevní lodi
(16 děl ráže 381 mm)

1 letadlová loď
(17 letounů)

1 těžký křižník
(6 děl ráže 203 mm)

4 lehké křižníky
(32 děl ráže 152 mm)

17 torpédoborců

Jak vidno, převaha Italů byla zdrcující. Poprvé tvořily součást jejich loďstva dvě moderní bitevní lodi třídy Littorio a také křižníků a torpédoborců měli dvakrát víc než Britové. Pokud by za této situace došlo k bitvě, 17 starých swordfishů na palubě letadlové lodi Eagle by zřejmě nedokázalo její výsledek výrazněji ovlivnit. Navíc se během dne podařilo odstranit závadu na lodi Giulio Cesare a admirál Campioni se připojil k loďstvu a převzal velení těsně předtím, než došlo k něčemu zcela neočekávanému: v 17 hodin Supermarina nařídila celému loďstvu vrátit se do Taranta! V nočních hodinách sice Campioni obdržel z Říma rozkaz návrat přerušit, změnit kurz na jižní a 1. září v 6.00 hodin ráno napadnout nepřítele vracejícího se od Malty po ukončení eskortní mise. Brzy se však ukázalo, že je to neproveditelné. Už několik hodin převládající špatné počasí se rapidně zhoršovalo a torpédoborce nebyly schopny čelit běsnícímu moři. Znovu přišel rozkaz k návratu, a než loďstvo dosáhlo přístavu, několik námořníků bylo z palub torpédoborců smeteno valícími se vlnami a došlo k poškození palubních nástaveb.

Historici snažící se najít vysvětlení pro odvolání Campioniho loďstva mají za to, že jedním z rozhodujících důvodů prvního rozkazu k návratu byla skutečnost, že přesnou pozici Britů zjistili Italové až 31. srpna v poledne. Protože Cunningham měl především starost o konvoj, nesnažil se plout Italům vstříc a svést bitvu; tudíž se dalo snadno odhadnout, že pokud bude všechna iniciativa na Campionim, nemůže ke střetnutí dojít dříve než po setmění. Ale obecně platná pravidla určující zásady operační činnosti italského loďstva, nepřipraveného a nevybaveného pro noční boj, přikazovala utkávat se s nepřítelem jen za denního světla a v dosahu stíhaček z pozemních letišť. Podruhé bylo vydání rozkazu vrátit se domů zaviněno nepřízní počasí, které by z účasti na operaci prakticky vyřadilo téměř 40 italských torpédoborců. Kromě mužů, kteří našli smrt v rozbouřeném moři, přišlo italské námořnictvo při neúspěšném výpadu i o stovky tun vzácného paliva. Nejhorší však byl neúspěšný pokles morálky posádek lodí, neboť odvaha, s níž čelily nepříteli v bitvě u Punta Stilo, byla nyní promrhána, a to za situace, kdy byla velká, asi největší šance vůbec na úspěšné a rozhodující utkání s obávaným nepřítelem. Namísto předčasného návratu na základnu mělo mocné italské loďstvo navzdory velmi špatným povětrnostním podmínkám den vyčkat a při třeba jen částečném zlepšení počasí zaútočit. A to dokonce i v noci, neboť čtyři desítky jeho torpédoborců disponující stovkami smrtelně nebezpečných torpéd představovaly obrovský ofenzivní potenciál. Jen poškození jedné nebo i více britských velkých lodí daleko od Alexandrie mohlo pro Středomořské loďstvo znamenat tragédii. Ojedi-

nělá příležitost však byla promarněna a za pouhých třicet hodin již bylo všechno jinak. Britům nejenže se podařilo zásobit Maltu, ale Cunningham už měl další bitevní loď, dva protiletadlové křižníky, novou letadlovou loď s dvěma perutemi bombardérů a s peruti výkonných stíhaček – a především měl radar.

Admirál Cunningham zatím netuše, čemu unikl, mohl po skončení operace HATS s uspokojením konstatovat, že Středomořské loďstvo je daleko silnější, než bylo kdykoliv předtím. Osm 381mm děl zmodernizované bitevní lodi Valiant o výtaku 31 585 tun představovalo velké zvýšení palebné kapacity loďstva a křižníky Calcutta a Coventry s palubami ježícími se hlavněmi protiletadlových kanonů a velkorážních kulometů mohly podstatně přispět k ochraně loďstva a konvojů před dotírajícími nepřátelskými letouny. Ze všech čerstvě přibylých plavidel však měl pro vrchního velitele loďstva největší význam Illustrious. Šlo o letadlovou loď s pancéřovanou letovou palubou, uvedenou do služby před čtyřmi měsíci. Byla schopna plout rychlostí až 30 a půl uzlu a její palubní letouny, kterých mohla nést až 45, skýtaly loďstvu nejen značnou údernou sílu, ale i stíhací ochranu. V době, kdy se Illustrious připojil ke Středomořskému loďstvu, měl na palubě 22 swordfishů 815. a 819. perutě a 12 nových moderních stíhaček typu Fairey Fulmar 806. perutě. Kontradmirál A. L. G. St. Lyster, který přibyl do Alexandrie s Illustriousem, se stal vlajkovým důstojníkem skupiny letadlových lodí Středomořského loďstva, tvořené vedle Illustriousu i letadlovou lodí Eagle. Admirála Cunninghama Lysterův příchod potěšil, neboť tím, že převzal starost o veškeré námořní letectvo, zbavil Cunninghamův štáb spousty práce.

Zařazení Illustriousu, Valiantu, Coventry a Calcutty do Středomořského loďstva zvýšilo jeho výkonnost ještě z jednoho důvodu: všechna tato plavidla byla vybavena radarem, který loďstvo dosud postrádalo. Lodi už nemusely spoléhat jen na zrak svých hlídek, radar varoval před blížícími se nepřátelskými letouny, když se ještě nacházely ve vzdálenosti 40 až 50 mil, takže obsluhy protiletadlových zbraní měly čas připravit se k vytvoření palebné přehrady a mohly vzlétnout i letouny stíhací ochrany. Radar měl samozřejmě zaznamenat i přítomnost nepřátelských plavidel skrývajících se v noční tmě, mlze či kouři. Ale model 279, kterým byly britské bojové lodi v tu dobu vybavovány, byl jedním z prvních typů radiolokátorů. Zdaleka nedosahoval výkonnosti pozdějších přístrojů a jeho prvořadým úkolem bylo včas upozornit na nebezpečí hrozící ze vzduchu. Nicméně i tak skýtal britskému loďstvu nespornou výhodu před plavidly italského válečného námořnictva.

Je přitom ironií celé situace, že italský vědec Ugo Tiberio z Královského institutu elektroniky a komunikací pracoval na vývoji radiolokátoru již od roku 1936 a dosáhl nezanedbatelných výsledků. Ale nedostatek fondů, potřebného materiálu a především neschopnost italských vojenských činitelů uvědomit si přednosti a význam radaru se ukázaly pro celý projekt fatální. A přestože italská vojenská rozvědka později získala snímky německých válečných lodí s radarovými stožáry a zaznamenala podobná zařízení i na britských lodích vplouvajících do Středozemního moře, přiměla představitele námořnictva docenit radar teprve katastrofa, k níž došlo v březnu roku 1941 v bitvě u mysu Matapan. Jako první italské bojové plavidlo jím byla opatřena bitevní loď Littorio, ale zkoušky prováděné v listopadu roku 1941 nedopadly dobře: hlavním důvodem byla skutečnost, že operátoři obsluhující novou aparaturu užívali místo obrazovek sluchátka. Monitor byl na Littoriu instalován až v dubnu roku 1942, výsledky však stále ještě nebyly uspokojivé. Italové se proto obrátili se žádostí o poskytnutí radarových přístrojů na své německé spojence, ti ale nejevili přílišnou ochotu vyhovět, dodávky opakovaně odkládali nebo za ně požadovali přemrštěné platby. Teprve v říjnu roku 1942 získalo italské námořnictvo vhodný přístroj domácí výroby. Náklady na jeho vývoj dosáhly 970 milionů lir, přičemž náklady na postavení moderní více než čtyřicetitisícitunové bitevní lodi třídy Littorio činily 850 milionů. Skutečností však zůstává, že před rokem 1942, v době, kdy ve Středomoří docházelo k rozhodujícím námořním střetnutím a kdy se vedla urputná konvojová válka, nebyla žádná italská válečná loď opatřena funkčním radarem.

Italská invaze do Egypta

Ve srovnání se zeměmi jako Francie nebo Velká Británie začala Itálie s koloniálními výboji poměrně pozdě, ale zato – vzhledem k jejím možnostem – se značnou razancí. První italskou „korunní“ kolonií se stal přístav Asab na pobřeží Etiopie (Habeše) v Rudém moři. Asab byl brzy přeměněn na silnou vojenskou základnu a hlavní město Eritreje, kolonie vytvořené na zabrané části etiopského území. Odtud a ze Somálska, jehož jihovýchodní část obsadili po roce 1889, se Italové pokusili dobýt zbývající část Etiopie. Jejich snahy však skončily ostudnou porážkou v roce 1896 u Aduy, kde etiopské síly zcela zničily italský kontingent čítající 15 000 vojáků. S další koloniální expanzí musel Řím vyčkat až do oslabení osmanského impéria na počátku 20. století. Za italsko-turecké války obsadila Itálie v roce 1911 libyjské Tripolsko a Kyrenaiku a o rok později souostroví Dodekanesos v Egejském moři ovládané Turky. Jak již bylo řečeno v první kapitole této knihy, očekávání dalších teritoriálních zisků spojená se vstupem do první světové války na straně Dohody se nenaplnila a pocit zklamání byl jedním z faktorů, které dláždily Benitu Mussolinimu v roce 1922 cestu k moci. Ducemu nebyly myšlenky na nové uspořádání světa cizí od samého začátku jeho vlády. Proto také neztrácel čas a začal posilovat italskou vojenskou moc jak na zemi, tak ve vzduchu a na moři.

V roce 1935 italský expediční sbor o 300 000 mužích podporovaný 400 letouny zahájil ze Somálska a Eritreje invazi do Etiopie. Navzdory zdrcující převaze v bojové technice nebylo vítězství snadné. Osud etiopského císařství byl zpečetěn až 9. května 1936, když se dvě italské armády vedené generály Rodolfem Grazianim a Pietrem Badoglio setkaly u Diredawy, ve východní části země. 1. června 1936 byla spojením dobytého území Etiopie s koloniemi Eritreou a Somálskem vytvořena koloniální država nazvaná Italská východní Afrika, v čele s vicekrálem jako generálním guvernérem. Prvním vicekrálem se stal Graziani.

Libyi, přesně řečeno její pobřeží, považoval Mussolini od počátku za teritorium vhodné nejen k osidlování imigranty z Itálie, ale v delší perspektivě také za vhodnou základnu k dalším výbojům jak směrem na jihovýchod, k zemím Italské východní Afriky, tak i na východ, do

Egypta. V roce 1933 se stal generálním guvernérem a vrchním velitelem italských ozbrojených sil v Libyi maršál Italo Balbo. Pod jeho dohledem byla vyprojektována a postavena 1 900 kilometrů dlouhá a 7 metrů široká silnice nazvána Littoreana. Vedla po pobřeží Středozemního moře od východní hranice Tuniska až k západní hranici Egypta a umožňovala rychlé přesuny konvojů vozidel včetně tankových formací. Podél silnice byly zbudovány osady, přístavy, letiště, opevnění a zásobovací základny.

Kapitulace Francie v červenci roku 1940 od základu změnila politickou a vojenskou situaci v severní Africe a vůbec v celém Středomoří. Francouzská zámořská teritoria Maroko, Alžírsko a Tunisko, která se plně podřídila Pétainově vládě ve Vichy, přestala být překážkou pro zájmy mocností Osy, jimž teď už nic nebránilo soustředit se na Egypt kontrolovaný Brity. Vyhánění Britů z Egypta by Němcům a Italům poskytlo strategické zázemí k pokusu o uchvácení celého Středního východu a k napadení Indie, kde, jak předpokládali, by se mohli spojit s třetím neméně agresivním členem Osy, císařským Japonskem. Kdyby se německo-italským silám podařilo ovládnout Střední východ, měly by pod kontrolou nejen rozsáhlou oblast bohatou na naftu, ale i Suezský průplav, nejkratší cestu do Indie. Taková situace by samozřejmě nezůstala bez vlivu na Turecko, které by muselo zaujmout daleko vstřícnější postoj k požadavkům zemí Osy; zejména pokud by se týkalo získání základen v oblasti Černého moře, což by mohlo významně ovlivnit průběh války se Sovětským svazem připravované Hitlerem. Tyto perspektivy, které se naštěstí pro celý svět nakonec nerealizovaly, v žádném případě nebyly zcela neuskutečnitelnými fantaziemi. Proto také vojenské akce v Africe, ač ve srovnání s jinými operacemi druhé světové války v Evropě či v Tichomoří nijak impozantní, měly v její jisté fázi mimořádný význam. A především si toho byli vědomi Britové, mající v této části světa nejen některé ze svých klíčových základen, ale i strategické zájmy založené na nutnosti uchránit pro impérium životně důležité námořní komunikace.

V době vstupu Itálie do války byly strategické plány Mussoliniho a vrchních velitelů jeho ozbrojených sil týkající se oblasti severní Afriky založeny na doktríně zdůrazňující potřebu obrany pozic v Libyi a zatím neproklamovaly žádné ofenzivní záměry. Maršál Balbo to vyjádřil prohlášením, že jeho úkolem je připravovat podřízená vojska na „čestnou obranu“. Ale 28. června 1940 byl Balbo zabit, když protiletadlové baterie italského obrněného křižníku San Giorgio, chránící Tobruk, omylem sestřelily jeho letadlo. Do dnešního dne jsou mnozí

přesvědčení, že nešlo o nešťastnou náhodu, ale o záměr zbavit se vlivného maršála, který se mohl stát překážkou Mussoliniho dalších plánů. Balbovým nástupcem se stal maršál Rodolfo Graziani.

I když Benito Mussolini v druhé polovině roku 1940 neuvažoval v tak rozsáhlých dimenzích jako Adolf Hitler (například o Hitlerově rozhodnutí napadnout Sovětský svaz ještě dlouho nevěděl nic určitého), vyřazení Francie a bezprostřední ohrožení Británie invazí považoval za okolnosti natolik příznivé, že začal od základu měnit dosavadní strategické koncepce. Výsledkem byl rozkaz Grazianimu připravit vojska a v co nejkratší době vyrazit z východolibyské Kyrenaiky na východ k Alexandrii, k nilské deltě a Suez.

Ale Graziani, který byl guvernérem Kyrenaiky v letech 1930 až 1934 a místní podmínky dobře znal, měl z nedostatečně připraveného útoku na britská postavení v Egyptě vážné obavy. V první řadě jej odrážoval terén, ve kterém měla jeho vojska operovat. Nílské údolí je od západu chráněno 800 kilometry libyské pouště, a nebylo náhodou, že nikdy v historii nebyl Egypt vážněji ohrožen z tohoto směru. Kromě toho italské síly v Libyi, byť početné, neměly dostatek motorových vozidel nutných nejen k přepravě tisíců tun válečného materiálu včetně munice, pohonných hmot, potravin a vody, ale i samotných vojsk – v poušti se nedalo pochodovat. Tím ale starosti italského maršála nekončily: odhadoval, že zásoby, které měla jeho vojska v Libyi, vystačí na pouhé tři dny bojů (při vyčerpání všech rezerv) a pak bude třeba dopravit do Libye další. Graziani se přitom obával, že vzhledem k hrozbě představované britským loďstvem bude přeprava obrovského množství válečného materiálu velký problém. Zpočátku mu také bylo slíbeno, že do Libye dorazí 800 letounů, brzy však bylo jasné, že jich nebude víc než 300, což mohlo taktak stačit k pouhému nahrazování utrpěných ztrát. Navíc, nejen podle mínění Grazianiho, ale i podle názoru řady dalších italských vysokých důstojníků, průběh operací v severní Africe vážně ohrozil několika svými neuváženými rozhodnutími sám Mussolini ještě předtím, než v Západní poušti padl první výstřel. Zprvu navrhl Němcům účast italských bombardérů v letecké bitvě o Británii. To sice bylo zpočátku odmítnuto, ale později přijato, a tak v říjnu 1940 odlétlo 200 italských letounů na letiště v Belgii. Z druhé Mussolini nabídl vyslat větší počet italských ponorek, které se měly pod německým velením účastnit bitvy o Atlantik. Vrchní velitel německého ponorkového loďstva admirál Karl Dönitz nabídku oficiálně přijal 25. července a ve druhé polovině měsíce listopadu 1940 zamiřilo 26 italských ponorek na základnu Betasom u Bordeaux; nakonec jich v Atlantiku operovalo celkem dvaatřicet. A nebyly to jedi-

né diktátorovy kroky oslabující italské síly ve Středomoří, přičemž bylo zcela zřejmé, že nejsou motivovány strategickými, ale výlučně prestižními úvahami. Někteří se nechali slyšet, že kdyby mohl, poslal by duce italská vojska i do Pacifiku.

Ale přes všechny výhrady, které Graziani měl, nemohl diktátorovy rozkazy ignorovat. Okamžitě však vznesl řadu požadavků, poukazoval na nedostatečné vybavení svých vojsk a kromě vozidel všeho druhu žádal především děla středních ráží a děla protitanková a protiletadlová. Také tvrdil, že musí vyčkat, dokud nedorazí letouny a letci, kterými bude moci nahrazovat bojové ztráty, a požadoval zvýšení dodávky stíhaček a průzkumných letounů. Mussolini se dal přesvědčit, že měsíc červenec je nutno věnovat přípravám k útoku, ale trval na tom, že až jsou Grazianiho požadavky splněny, nebo ne, musí vyrazit v den, kdy se Němci vylodí v Británii. Protože k invazi do Británie stále nedocházelo, Graziani mohl zahájení bojů opakovaně oddalovat. Mussolinimu nakonec došla trpělivost a 7. září nařídil, že útok na Egypt musí začít do dvou dnů. Grazianimu se potom už nepodařilo získat víc než čtyři dny.

13. září 1940 v časných ranních hodinách, po mohutné dělostřelecké přípravě, překročila italská vojska libyjsko-egyptskou hranici a po úzkém pobřežním pruhu postupovala na východ. Čtyři dny předtím si italský ministr zahraničí hrabě Ciano poznamenal ve svém pečlivě vedeném deníku: „Nikdy nebyla vojenská operace prováděna za tak silné neochoty svého velitele.“

Viděli jsme, že i když se velkou část britských vojsk bojujících ve Francii podařilo z pláže u Dunkerku úspěšně evakuovat, byla ztracena naprostá většina zbraní a vybavení. To mělo za následek, že v době, kdy Britským ostrovům bezprostředně hrozila německá invaze, cvičila domobrana s dřevěnými atrapami pušek a zbraně zoufale chyběly i jednotkám, které měly zaujímat postavení v první obranné linii. Britská vláda měla dostatek poznatků o tom, že se italská vojska soustředěná v Libyi a v Italské východní Africe připravují k útoku na Egypt a Súdán, chráněné jen zcela nedostatečnými silami, ale při smrtelném ohrožení metropole nemohla odesílat vojáky, zbraně a válečný materiál na Střední východ, zejména ne v množství, které by situaci řešilo zásadněji. Bylo to jasné i vrchnímu veliteli britských vojsk ve Středomoří a na Středním východě generálu siru Archibaldu Wavellovi, jehož zhruba 50 000 vojáků stálo proti téměř desateronásobně početnějším italským armádám. Na jižní frontě v Eritreji, Etiopii a v Italském Somálsku měli Italové více než 110 000 mužů připravených k útoku na

Súdán, bráněný 9 000 britských a súdánských vojáků, nebo i k útoku na Keňu, kde nebyla spojenecká posádka o mnoho početnější. V Libyi disponoval maršál Graziani téměř čtvrtmiliónovou armádou, zahrnující 8 metropolitních divizí, 4 divize Černých košil a pohraniční oddíly odpovídající třem divizím. Britské síly v Egyptě tvořila 7. tanková divize, dvě třetiny indické 4. divize, třetina novozélandské divize, 14 pěších praporů a dva pluky Královského dělostřelectva, celkem asi 36 000 mužů, kteří zajišťovali nejen obranu západní hranice s Libyí, ale i vnitřní bezpečnost Egypta.

Tři dny předtím, než Itálie vstoupila do války, dostal generálmajor Richard Nugent O'Connor, pobývajcí v tu dobu v jižní Palestině, rozkaz hlásit se v Káhiře u velitele britských vojsk v Egyptě generálporučíka Henryho Maitlanda Wilsona. Okamžitě odletěl a v Káhiře se dozvěděl, že bude velet uskupení nazvanému Západopouštní sbor a pověřenému ochranou Egypta před italským útokem vedeným z Libye. Byl jmenován generálporučíkem a své velitelství měl zřídit u Marsá Matruhu, malého přístavu ležícího necelých 200 kilometrů východně od libyjsko-egyptské hranice. Marsá Matruh byl významný jen tím, že byl konečnou stanicí železnice vedoucí z Alexandrie. Do O'Connorova Západopouštního sboru byla zařazena většina britských pozemních jednotek nacházejících se v tu dobu v Egyptě: 7. tanková divize (měla jen dvě tankové brigády namísto tří a každá brigáda měla jen dva tankové pluky namísto tří); Podpůrná skupina se dvěma prapory motorizované pěchoty a plukem polního a protitankového dělostřelectva a indická 4. divize s dvěma pěšími brigádami místo tří.

Když 13. září vtrhlo šest italských divizí ve dvou kolonách na egyptské území, na odpor se jim postavily pouze zadržovací jednotky, což bylo několik praporů britské pěchoty, tři nebo čtyři baterie dělostřelectva a několik tanků. Za tohoto poměru sil netrvalo dlouho a Britové byli nuceni svá předsunutá postavení vyklidit a ustupovat. Do večera 16. září Italové postoupili asi 80 kilometrů a obsadili Sídí Barrání, které – i když se od té chvíle stalo pojmem – ve skutečnosti nebylo ničím jiným než shlukem několika hliněných domů. V následujících pár dnech se italská vojska posunula ještě o několik kilometrů dál na východ, k Maktile. Kdo očekával, že Graziani bude v postupu pokračovat, byl překvapen. Italové se zastavili ani ne na polovině cesty k Marsá Matruhu a v prostoru mezi Sídí Barrání a Maktilou se pustili do stavby opevněných táborů, vylepšovali pobřežní silnici a budovali přívody pitné vody.

Když týdny plynuly a kromě drobných diverzních akcí prováděných Brity se v Západní poušti nic nedělo, Mussolini opět začal Grazianiho

popohánět. Měl k tomu konkrétní důvod: byl už rozhodnut napadnout Řecko a chtěl, aby jeho vojska v Egyptě postoupila dál k Alexandrii a způsobila Britům tolik starostí, že nebudou schopni v Řecku zasáhnout. Ale maršál Graziani ani teď nespěchal a německý tankový expert generálporučík Wilhelm von Thoma, který navštívil jeho velitelství, hlásil do Berlína, že pokud to Mussolini kategoricky nenařídí, Italové se do poloviny prosince na severoafrické frontě nepohnou.

I když byla celková situace Britů vzhledem ke stále trvajícím ohrožení metropole velmi těžká, hrozba Alexandrii a Suezskému průplavu, umožňujícímu spojení Rudým mořem, Adenským zálivem a Indickým oceánem s Indií, Dálným východem, Austrálií a Novým Zélandem, představovala takové nebezpečí, že sáhli až na samé dno sporých rezerv. V období, kdy Italové zůstávali v nečinnosti, byly na rozkaz Winston Churchilla do Egypta odeslány posily včetně tří tankových pluků. Do Alexandrie je přepravily po trase kolem mysu Dobré naděje tři rychlé obchodní lodi, ale i pro ně to byla cesta trvající šest týdnů.

Od okamžiku, kdy Italové překročili libyjsko-egyptskou hranici, napadaly bojové lodi Středomořského loďstva admirála Cunninghama pravidelně jejich komunikace a prostory soustřeďování vojsk. Palubní letouny současně shazovaly v pobřežních vodách miny a útočily na lodi zásobující Grazianiho armádu. Při výpadu provedeném hned 17. září zaminovala letadla z Illustriousu vjezd do přístavu Benghází, potopila torpédoborec Borea a dvě středně velké obchodní lodi; další italský torpédoborec se potopil ve stejný den poté, co narazil na jednu z čerstvě položených min. Silnice vedoucí těsně podél pobřeží a využívaná Italy jako hlavní zásobovací komunikace byla spolu s jejich pobřežními postaveními ostřelována prakticky každou noc britskými torpédoborci a dělovými čluny, které byly do Středomoří přemístěny z Číny; občas se na nočních útocích podílela i větší bojová plavidla. Při jedné takové akci však Italové úder tvrdě vrátili. Při ostřelování přístavu Bardíja křižníkem Kent a skupinou torpédoborců se náhle objevil italský bombardér. Svržené torpédo zasáhlo záď křižníku a jeho exploze vážně poškodila kormidlo a šrouby. Torpédoborce vynaložily obrovské úsilí, než se jim podařilo křižník dovést do Alexandrie, a po celé dva dny strastiplné plavby musely pomalu se sunoucí skupinku chránit před italskými bombardéry letouny vzlétající z egyptských letišť. Křižník se sice nakonec podařilo zachránit, ale jeho poškození byla natolik závažná, že byl z bojové činnosti vyřazen na dlouhou dobu. Pro admirála Cunninghama to bylo nepříjemné hlavně proto, že Kent byl jedním ze dvou těžkých křižníků, kterými admiralita na jeho žádost

posílila Středomořské loďstvo; ke všemu ještě druhý z nich, York, měl dorazit teprve týden poté, co na palubu Kentu v alexandrijském doku nastoupili první opraváři. Poškození Kentu také signalizovalo novou fázi souboje britského loďstva s italským letectvem. Italové, sledující na jedné straně výkony torpédových bombardérů swordfishů a na straně druhé chabé výsledky výškového bombardování prováděného jejich vlastními letouny, došli k závěru, že i oni musí být schopni útočit leteckými torpédy. Vyřazení Kentu bylo jejich prvním úspěchem a je pravda, že až do příchodu německé luftwaffe působily právě italské torpédové bombardéry britskému loďstvu největší starosti.

Boje na námořních cestách

Poté co Italové zahájili bojové akce v Západní poušti, zvýšil se ještě strategický význam ostrova Maltý, neboť právě z něj mohly být nejnápadněji narušovány námořní trasy, po nichž přicházely maršálu Grazianimu posily a válečný materiál. Ale na Maltě zatím chyběly dostatečné prostředky k plnění tohoto úkolu. Nebyl dostatek letounů ani k průzkumným, ani k útočným operacím a stávající obranná zařízení nemohla zabezpečit dlouhodobý pobyt bojových plavidel. Měly-li být operace lehkých námořních sil namířené proti nepřátelským zásobovacím liniím dostatečně účinné, bylo podle názoru admirála Cunninghama třeba, aby se Malta stala základnou pro minimálně pět křižníků a čtyři torpédoborce. I admirálita si toho byla vědoma a je třeba přiznat, že námořní lordi dělali vše pro to, aby neuspokojivou situaci změnili. Již začátkem října 1940 rozhodli, že nejpozději v listopadu bude na Maltu odeslána peruť stíhaček typu Hurricane, další roj o třech dvoumotorových bombardérech americké výroby typu Glenn Martin (bojové jméno „Maryland“) a protiletadlová děla. Cunningham byl také informován, že dva křižníky a čtyři torpédoborce, které připlují do Středomoří v listopadu s bitevní lodí Barham, jsou určeny k tomu, aby se staly základem maltských námořních sil. Bohužel zatím nebylo možno vyhovět žádostem admirála Cunninghama a vrchního velitele britských leteckých sil ve Středomoří hlavního maršála letectva sira Arthura M. Longmora o poskytnutí perute torpédových bombardérů. Z Anglie také měl být při nejbližší vhodné příležitosti vypraven prapor pěchoty a baterie polních děl k posílení obrany Maltý pro případ, že by se nepřítel pokusil o její obsazení. Vzhledem k tomu, že Italové stále ještě nejevili snahu pokračovat v egyptském tažení, Londýn nařídil generálu Wavellovi připravit k odeslání na Maltu další prapor pěchoty, vyčleněný z vojsk umístěných v Egyptě.

Protože však Malta potřebovala posílit rychle, bez zbytečné prodlevy, nastoupilo v Alexandrii na paluby křižníků Liverpool a Gloucester 1 200 pěšáků spolu s menším počtem příslušníků letectva; základnu opustily 28. září odpoledne. Aby jim admirál Cunningham poskytl ochranu, vyplul za nimi hned v noci z 28. na 29. září se dvěma bitevními loďmi a jednou letadlovou lodí, třemi křižníky včetně těžkého křiž-

níku York* a s jedenácti torpédoborci. Po celý den 29. září útočila na britské lodi italská letadla, ale stíhací ochrana zajišťovaná stíhačkami fulmary z *Illustriousu* je dokázala ve všech případech úspěšně odrazit. Aniž o tom měl admirál Cunningham zpočátku tušení, byly v tu dobu na moři i hlavní síly italského loďstva. Až 29. září po poledni hlásil pilot průzkumného letounu, že pouhých 80 mil severozápadně od britské eskadry se nachází 5 nepřátelských bitevních lodí, 11 křižníků a kolem 25 torpédoborců. Italové plující značnou rychlostí mířili na severozápad a jedinou možností jak je napadnout zůstával útok palubních bombardérů. Na *Illustriousu* jich však bylo k dispozici jen devět. Na druhé straně nesly italské lodi na svých katapultech dohromady asi 40 stíhacích letounů. Ty sice byly v první řadě určeny k průzkumným úkolům, ale byly schopny postavit se bombardérům do cesty. Tak početné námořní uskupení disponovalo zároveň mohutnou protiletadlovou výzbrojí. Po zvážení situace proto Cunningham nedal souhlas ke startu *swordfishů*. Britský letecký průzkum Itálie sledoval po celý zbytek dne a večer přišla zpráva, že se vracejí na základny v Tarantu a Mesině. Ze zachycených nepřátelských depeší se Britové dozvěděli, že i oni byli upozorováni, že italský velitel znal celkem přesně sílu Cunninghamova loďstva už před polednem, a tedy musel vědět, že má značnou převahu. Proč se za této situace stáhl, si nikdo v Cunninghamově štábu nedokázal vysvětlit.

29. září večer se Liverpool a Gloucester odpoutaly od hlavních sil a následující den vyložily na Maltě přepravované vojáky i zásoby. K loďstvu se oba křižníky opět připojily 1. října pozdě odpoledne a pak celé uskupení zamířilo zpátky k Alexandrii. Při zpáteční plavbě se podařilo překvapit na hladině italskou ponorku *Berillo*. Její naprosto zaskočené posádce nezbylo než se vzdát, a jakmile ponorku opustila, Britové ji potopili několika dělovými výstřely.

Znovu se Středomořské loďstvo vydalo do akce o týden později, 8. října. Jednak aby poskytlo nepřímou ochranu konvoji čtyř obchodních lodí vezoucích na Maltu zásoby různého druhu, a jednak – a to především – proto, že admirál Cunningham doufal, že tentokrát může dojít k utkání s hlavními hladinovými silami nepřítele. Pro případ, že by se Italové, stejně jako před několika dny, vydali na moře v plné síle, vyplul Cunningham se čtyřmi bitevnimi loďmi (*Warspite*, *Valiant*, *Ra-*

* York spolu s lehkým křižníkem *Ajax* doprovázel konvoj vezoucí vojáky a zásoby, který vyplul 22. srpna z Anglie, obeplul mys Dobré naděje a 24. září dorazil do Alexandrie. Oba se posléze připojily ke Středomořskému loďstvu.

millies a Malaya), jedním těžkým křižníkem a šesti křižníky lehkými, dvěma letadlovými loďmi (Illustrious a Eagle) s 54 letouny na palubách a se 16 torpédoborci. Dva protiletadlové křižníky a další čtyři torpédoborce určil k blízké ochraně konvoje.

Plavba probíhala poklidně a vzhledem ke špatnému počasí se vůbec neobjevila italská letadla. Jedinou nepříjemností bylo poškození torpédoborce Imperial, který najel na minu v minovém poli čerstvě položeném v Itálii. Konvoj dorazil na Maltu odpoledne 11. října. Hlavní síly loďstva zůstaly v prostoru asi 100 mil jihovýchodně od Malty a čekaly na tři vyložené dopravní lodě, které měly večer opustit lavallettský přístav a které bylo třeba doprovodit do Alexandrie. V odpoledních hodinách zahlédl část britského loďstva italský civilní letoun mířící do Libye. Protože jeho hlášení nepotvrdil vojenský letecký průzkum, Supermarina je přijala s výhradami, nicméně vyslala několik skupin lehkých plavidel, aby oblast prozkoumaly. Největší z nich byla 11. flotila torpédoborců (Artigliere, Aviere, Geniere a Camicia Nera), která vyrazila z jihosicilské Augusty pod velením kapitána Carla Margottiniho podporována 1. flotilou osmisettunových torpédovek (Airone, Alcione a Ariel) fregatního kapitána Alberta Banfita.

K ochraně široce rozprostřené formace svých hlavních sil umístil admirál Cunningham severně od ní hlídkovou linii křižníků, na jejímž pravém křídle zaujal postavení lehký křižník Ajax kapitána E. D. B. McCarthyho. Operoval ve vzdálenosti asi 70 mil severovýchodně od Malty a asi ve stejné vzdálenosti severně od konvoje tří obchodních lodí, které večer opustily ostrov a pluly do Alexandrie. Ajax udržoval rychlost kolem 17 uzlů a před eventuálním útokem nepřátelských ponorek se chránil častými změnami kurzu. Ve dvě hodiny ráno 12. října obdržel admirál Cunningham od kapitána McCarthyho hlášení, že odráží útok nepřátelských torpédoborců.

Počasí se po nedávných bouřích zklidňovalo a vysoko na nebi jasně zářil měsíc, kterému chyběly jen čtyři dny do úplňku. Italská 1. flotila torpédovek postupovala v kýlové linii s rozestupy asi 5 400 yardů rychlostí 17 uzlů. Jako první zahlédl Ajax v 1 hodinu 35 minut ráno 12. října ze vzdálenosti necelých 20 000 yardů Alcione. Ohlásil kontakt, požádal o spolupráci a okamžitě vyrazil do útoku. V 1.42 uviděl Ajax i Airone a následován Arielem též zahájil útok. Zatím se Alcione přiblížil k levoboku křižníku na vzdálenost asi 1 900 yardů a vystřelil dvě torpéda. Pak provedl obrát ve snaze Ajax obeplout a napadnout jej z druhé strany. Obě torpéda cíl minula a na Ajaxu stále ještě neměli ani tušení o tom, jaké nebezpečí jim hrozí. Až v 1.55 hlídky konečně

zpozorovaly dvě neznámá plavidla rýsující se v měsíčním světle po obou stranách přídě. Byly to Airone a Ariel. O minutu později Airone vypálil dvě torpéda ze vzdálenosti 2 000 yardů a v 1.57 ho dvěma torpédy následoval Ariel. Ajax neschopen v prvních okamžicích rozpoznat, o jaká plavidla jde, vyslal signální lampou identifikační výzvu, a když obdržel nesprávnou odpověď, reagoval změnou kurzu a zvýšením rychlosti. Všechna čtyři torpéda křižník ve tmě minula, a tak kapitán McCarthy ani teď ještě nevěděl, že jeho loď je smrtelně ohrožena a že jen mimořádnou přízní osudu už unikla šesti torpédům vystřeleným z velké blízkosti. Zatím stále se přibližující Airone vypustil další dvě torpéda ze vzdálenosti pouhých 750 yardů – a ani jimi cíl nezasáhl! Protože ale současně začal křižník ostřelovat svými třemi 100mm děly, bylo na Ajaxu konečně jasno, kam neznámá plavidla zařadit. Čtyřmi rychle za sebou následujícími salvami ze vzdálenosti něco málo přes 300 yardů Airone dvakrát zasáhl můstkovou nástavbu křižníku a jedenkrát jeho trup asi dva metry nad čarou ponoru; vzhledem k mimořádné blízkosti cíle granát prorazil ocelovou obšívku a pronikl do skladiště, kde způsobil požár. Teprve v tomto okamžiku zahájil palbu Ajax a ta byla smrtelně přesná. 152mm granáty během krátké chvíle Airona doslova rozstřílely a zdemolovaná torpédovka se změnila v potácející se vrak. Obě bojující plavidla byla tak blízko sebe, že Ajax mohl ostřelovat palubu Airona z kulometů. Kapitán McCarthy nařídil snížit rychlost na 25 uzlů a za stálého kličkování dal vypálit dvě torpéda (k výzbroji Ajaxu náleželo i 8 torpédometů), z nichž jedno pravděpodobně Airona zasáhlo a s konečnou platností zpečetilo jeho osud.

Zanechávaje za sebou potápějícího se Airona soustředil Ajax pozornost na Ariel. Torpédovka se sice pokoušela křižník ostřelovat, ale proti jeho hlavním bateriím neměla žádnou šanci. Ze vzdálenosti asi 4 000 yardů ji granát Ajaxu naplno zasáhl a zřejmě skončil ve skladišti střeliva, neboť následoval mohutný výbuch; Ariel vyletěl do vzduchu a během několika minut se potopil i s většinou své posádky. Byly 2 hodiny 14 minut. V tu dobu třetí torpédovka Alcione, která bitvu zahájila, konečně dokončila manévry, který jí měl umožnit napadnout Ajax z pravoboku. Zjistila však, že britská loď mezitím zmizela, Ariel se potopil a hořící Airone se pomalu potápí. Za této situace Alcione nemohl už nic jiného než zachraňovat trosečníky. Vrak Airona se pohroužil do vln ve 2.35 a Alcione nakonec odplouval se 125 zachráněnými italskými námořníky, což byla asi polovina posádek obou potopených lodí.

Mezitím 11. flotila torpédoborců zalarmována prvním signálem z Alcione oznamujícím kontakt s nepřítelem se hnala torpédovkám na

pomoc. I torpédoborce pluly v kýlové formaci s Artiglierem na vedoucí pozici, následoval Aviere, Camicia Nera a Geniere. První objevil Ajax Aviere, ale britský křižník teď už byl – na rozdíl od setkání s torpédovkami – plně připraven. Okamžitě zahájil palbu a ve 2.18, dříve než Aviere mohl vystřelit první torpédo, zasáhl jeho předí; naštěstí pro italský torpédoborec nebylo poškození vážné. Aviere při rychlém odbočení ztratil s Ajaxem kontakt a na jeho místo nastoupila vedoucí loď flotily Artigliere. Artigliere, manévrující ve vysoké rychlosti, vypálil proti pravoboku křižníku jedno torpédo, které však neškodně projelo za jeho zádi. Pak se mezi oběma plavidly rozpoutal dělostřelecký souboj. Obsluhy děl na stále rychle plujícím a kličkujícím Artiglieru měly zpočátku lepší mušku, zasáhly Ajax čtyřikrát, přičemž zničily jeho radar a vyřadily jednu z pomocných 102mm baterií. V tu dobu se skryl za mraky měsíc, jehož jasné světlo doposud zvýrazňovalo obrysy italských plavidel. Protože munice Ajaxu neobsahovala bezzábleskový střelný prach, při každé salvě hlavních děl byla jejich obsluha oslepoována, a to nyní, když hladina potemněla, dělostřelcům silně ztěžovalo vyhledávání cílů. Navzdory této nevýhodě byl ve 2.30 Artigliere, do té doby unikající všem poškozením, tvrdě zasažen. Salva britských granátů na něj dopadla s takovou ničivou silou, že se v pár vteřinách ocitl v plamenech, přestaly se otáčet šrouby, bylo vyraženo kormidlo a zmlkla jeho děla. Na zdemolovaném můstku zahynuli všichni přítomní včetně velitele flotily kapitána Margottiniho. O dvě minuty později se Artigliere zastavil. Zbývající dva italské torpédoborce se ještě chvíli držely na dohled; Camicia Nera si s Ajaxem vyměnila ze vzdálenosti asi 5 500 yardů několik neúspěšných salv a pak se začala zahalovat kouřovou clonou. Geniere, zaujímající v linii italských torpédoborců poslední pozici, se boje vůbec neúčastnil. Ajax, mylně se domnívaje, že má proti sobě dva nepřátelské křižníky, zastavil palbu poté, co mu Camicia Nera zmizela v kouři, a zamířil k hlavním silám loďstva.

Cunningham, hned jak dostal zprávu o přítomnosti nepřátelských plavidel, vyslal Ajaxu na pomoc 3. eskadru křižníků. Než však křižníky dorazily, střetnutí označované v některých pramenech jako „akce u mysu Passero“* skončilo. Ajax v jeho průběhu spotřeboval 490 152mm granátů a 4 torpéda. Sám byl zasažen celkem sedmkrát. Kromě zničeného radaru a baterie 102mm děl měl poškozený můstek a značné škody způsobil i požár v jednom podpalubním skladišti. Dva důstojníci a deset mužů posádky bylo zabito, dvacet dalších námořníků utrpělo různá zranění. Během několika týdnů se však v Alexandrii

* Mys Passero (Capo Passero) se nachází na jihovýchodním konci Sicílie.

podařilo všechna poškození opravit a křižník byl opět plně akceschopný 5. listopadu 1940. V operačním hlášení admirality Cunningham výkon jeho velitele a posádky vysoce ocenil: zdůraznil, že Ajax plně dostal své reputaci získané v prosinci minulého roku, kdy náležel ke skupině tří britských křižníků, které se u jihoamerických břehů úspěšně střetly s německou kapesní bitevní lodí Graf Spee.

Noc skončila a krátce po sedmé hodině ranní přišla od létajícího člunu sunderlandu zpráva, že zahlédl dva nepřátelské torpédoborce mířící na severozápad, přičemž jeden z nich hořel a druhý ho táhl. Na Cunninghamův rozkaz se do udaného prostoru okamžitě vydal těžký křižník York, tři torpédoborce a také torpédové bombardéry swordfishes z letadlové lodi Illustrious. Hořící loď byl Artigliere a táhla jej Camicia Nera. Jakmile se objevily swordfishes, Camicia Nera odpojila vlečné lano a vysokou rychlostí se snažila uniknout. Letecká torpéda sice Artigliere minula, ale když dorazil York, posádka ochromeného a dýmem z neuhašených požárů zahalovaného plavidla signalizovala máváním bílými kusy látky, že je ochotna se vzdát. Půl hodiny dostali italští námořníci na to, aby loď opustili. Potom 203mm děla Yorku vypálila několik granátů, které musely zasáhnout i muniční sklad, neboť po obrovské explozi se jeden z nejmodernějších italských torpédoborců okamžitě potopil. Bylo 9 hodin 5 minut. Skupina tří těžkých křižníků a tři torpédoborců, která vyplula z Mesiny, dorazila příliš pozdě, než aby mohla zachránit Artigliere nebo napadnout York a jeho doprovod.

Protože se závěrečné drama italské lodi odehrálo jen 90 mil od pobřeží Sicílie a hrozilo nebezpečí, že se mohou každou chvíli objevit bombardéry z tamních letišť, nebyl velitel Yorku kapitán R. H. Portal ochoten riskovat spouštění záchranných člunů; dobře si pamatoval bombardování torpédoborce Havock 19. července, když se snažil zachraňovat trosečníky z křižníku Bartolomeo Colleoni. Dal proto shodit na hladinu pár záchranných vorů a plovacích sítí a doprovodné torpédoborce vytáhly jen několik italských námořníků. Admirál Cunningham pak nechal v otevřené řeči odvysílat depeši určenou italské admiraltě a informující o pozici trosečníků z Artigliera. Britská admirálita později vytkla údajně přílišnou ohleduplnost projevenou vůči nepříteli jak veliteli křižníku York, tak i Cunninghamovi – tomu proto, že odesláním depeše mohl prozradit pozici loďstva. Admirál ve svých pamětech uvádí, že se sice mohl dopustit chyby, ale italské torpédoborce i torpédovky bojovaly statečně, proto si jejich posádky zasloužily respekt. Kromě toho, přinejmenším od chvíle, kdy zaútočily na Ajax,

muselo velení italského námořnictva vědět, kde se britské loďstvo nachází.

Vzhledem k tomu, že italská plavidla napadla jednu z mála lodí Středo-mořského loďstva opatřenou v tu dobu radarem, vyjádřeme se k úloze, kterou tento převratný vynález v noční akci u mysu Passero sehrál. V literatuře se sice objevují i tvrzení, že Ajax byl na přítomnost nepřátelských plavidel upozorněn radarem; například Američan J. J. Sadkovich uvádí: „Palba Ajaxu byla řízena vizuálně, neboť radar typu 279 nemohl zaměřovat děla, ale Italové byli v měsíčním světle viditelní a zdá se, že v počáteční fázi radar varoval křižník před jejich přítomností.“ Nicméně povšimněme si užiti opatrného „zdá se“. Většina historiků zabývajících se válkou na moři se totiž shoduje v tom, že role radaru byla v líčeném střetnutí nulová. Například Bernard Ireland píše: „Ajaxu nijak nepřispěl jeho radar, který byl konstruován k vyhledávání a zaměřování letadel, a který byl navíc v každém případě poškozen otřesy provázejícími střelbu hlavních baterií.“ Oficiální britská publikace *The Mediterranean and Middle East* uvádí: „Stalo se, že se Italové střetli s jediným britským křižníkem vybaveným radarem, ale při této příležitosti zásluha za zpozorování nepřítele musí být přičtena lidským pozorovatelům.“

Radar tedy Ajaxu nepomohl, ale i tak byl výsledek prvního nočního střetnutí, k němuž kdy došlo mezi italským a britským námořnictvem, pro Supermarinu velkým zklamáním. Posádky italských torpédoborců a torpédovek byly považovány za elitní jednotky. Navíc při útoku na Ajax měly většinu výhod na své straně. Podařilo se jim nepříteli překvapit a přiblížit se k němu až na velmi malou vzdálenost. Pak ale, v rozhodujícím okamžiku operace, při užiti torpéd, jejich hlavní zbraň nedosáhly ničeho. Co bylo příčinou? Zcela nepochybně špatně zvolená taktika závěrečné fáze útoku. I. flotila torpédovek neučinila nic pro to, aby zaútočila v soustředěném náporu, namísto toho každá loď operovala samostatně a jedna po druhé. Chybou zřejmě bylo i to, že se torpédovky k Ajaxu příliš přiblížily, což dělostřelcům na křižníku velmi usnadnilo práci. Pár zásahů děly malé ráže, které se Aironu zdařily díky blízkosti cíle, nemohlo nahradit ničivý potenciál torpéd – jediné smrtelně nebezpečné zbraně, kterou torpédovky disponovaly. Torpéda mohly užít z bezpečnější vzdálenosti, přičemž by navíc nebyly tak snadno zranitelné palbou křižníku. Útočící torpédovky se dopustily i další závažné chyby. Každá z nich měla čtyři torpédomety, takže byla schopna vypálit salvu čtyř torpéd. Namísto toho vystřelovaly salvy o dvou torpédech. A je naprosto zřejmé, že kdyby dvanáct torpédometů současně odpálilo dvanáct torpéd, byla by naděje na zásah cíle neporovnatelně větší než při pouhých dvou torpédech vystřelovaných

navíc v různou dobu, takže Ajax se jim mohl – alespoň některým – ostrými změnami kurzu vyhnout. A když o pár minut později zahájily útok torpédoborce, jen opakovaly chyby torpédovek. Vedle všech zřejmých a mnohé vysvětlujících taktických pochybeních, kterých se Italové dopustili, zůstává ještě jedna neuvěřitelná skutečnost: italské lodi vystřelily na Ajax z velké blízkosti nejméně sedm torpéd z různých směrů, a britský křižník nezasáhlo ani jedno z nich! Do jisté míry se tak stalo díky tomu, že kapitán McCarthy poté, co rozpoznal nebezpečí, Ajax brilantně vedl, ale to samo o sobě zázrak způsobit nemohlo. Ukázalo se, že ani mimořádná statečnost – kterou ocenili i Britové – nebyla s to nahradit nedostatky zvolené taktiky a pravděpodobně i výcviku. Je ale paradoxem celé situace, že italské vrchní velení došlo po zhodnocení průběhu a následků střetnutí u mysu Passero ke zcela nesprávnému závěru. Konstatovalo, že základní chybou, která zavini-la všechny potíže, byl fakt, že střet se odehrál v noci. I když italské námořnictvo ve dvacátých letech noční operace nacvičovalo, ve třicátých letech padlo rozhodnutí, že nočním střetnutím je třeba se vyhýbat. Akce u mysu Passero byla jedinou výjimkou – a podle admirálů Supermariny následoval zasloužený trest. Výsledkem bylo, že noc Italové přenechali Britům; admirál Cunningham mohl být spokojen.

Po incidentu s italskými torpédoborci a torpédovkami v noci z 11. na 12. října pokračovalo britské loďstvo na východ, k Alexandrii. Následující noc bombardéry z jeho letadlových lodí provedly nálet na italské letiště na ostrově Leros v Dodekanesu. Swordfishe svrhly téměř 100 pum a způsobily rozsáhlé škody na budovách hangárů a zasáhly naftové nádrže. Italové však úder vrátili už 14. října večer, kdy Cunninghamovo loďstvo napadla skupina torpédových bombardérů. Že ani dramatická situace nemusí postrádat komické prvky, dokládá scénka, k níž v tu chvíli došlo na palubě Cunninghamovy vlajkové lodi Warspite. Když byl vyhlášen letecký poplach, psal americký válečný korespondent v důstojnické jídelně právě příspěvek pro své noviny. Mladému poručíkovi z lodní posádky, který pro něj přiběhl s tím, aby si pospíšil nahoru na palubu, kde může průběh náletu sledovat osobně, korespondent zdvořile odpověděl: „Ne, pane. Moji čtenáři chtějí živou reportáž a ne mrtvého korespondenta.“ Nicméně, jak dobře věděl každý námořník, neskýtala jídelna během náletu o nic víc bezpečí než kterékoli jiné místo na lodi.

Bitevní lodi se svou mohutnou protiletadlovou výzbrojí a silným pancéřováním útok italských letounů sice úspěšně odrazily, ale křižníky takové štěstí neměly. Jedno letecké torpédo zasáhlo před Liverpoo-

lu. Exploze samotného torpéda příliš velké škody nenapáchala, ale vypukl požár, který v krátké chvíli zachvátil jednu z palivových nádrží. Výbuch hořící nafty a zřejmě i výbuch předního skladu munice pro hlavní děla byl tak silný, že celá příd' až po můstek se odlomila a neodpadla jen díky tomu, že ji přidržovalo pár zborcených ocelových plátů. Křižník Orion vzal ochromený Liverpool do vleku a zádi napřed jej táhl dál na východ, k Alexandrii. Byla to nesmírně namáhavá operace, neboť visící příd' fungovala jednak jako takzvaná mořská kotva s velkým brzdicím účinkem, jednak jako obrovité kormidlo v nežádoucí poloze. Po stu milích strastiplné plavby se vlečné lano přetrhlo, ale protože ve stejnou dobu se příd' Liverpoolu už úplně odlomila a zmizela v moři, po navázání nového lana již bylo vše snazší. Ještě několik dalších hodin však vládlo velké napětí, protože se nedalo vyloučit, že italské letectvo se pokusí oba křižníky spojené ocelovým lanem a pomalu se ploužící po hladině naplno ozářené svítícím měsícem napadnout. Naštěstí k tomu nedošlo a nad ránem 15. října loďstvo včetně Orionu s Liverpoolem dosáhlo alexandrijského přístavu. Provizorní oprava Liverpoolu v alexandrijském suchém doku byla ukončena v dubnu roku 1941. Poté už byl křižník schopen odplout vlastní silou do loděnice Mare Island v Kalifornii ke generální opravě. Do služby se vrátil v lednu roku 1942.

Právě skončené bojové plavby se už neúčastnil viceadmirál John C. Tovey, velitel křižníků a torpédoorců Středomořského loďstva (viceadmirál lehkých sil – V.A.L.F.) a po Cunninghamovi druhý muž ve velitelské hierarchii loďstva. Byl povolán ke službě v úřadu admirality a zakrátko se stal vrchním velitelem Domácího loďstva. Viceadmirál Tovey byl vynikající námořník a velitel a plně si zasloužil vysoké funkce a hodnosti, kterých se mu dostalo. Kromě nezanedbatelných úspěchů na poli válečném proslul i výrokem proneseným po kapitulaci Francie. Když následujícího dne, 25. června 1940, vystupoval ze svého člunu na palubu Cunninghamovy vlajkové lodi Warspite a viděl sklíčenost a zklamání zračící se na tváři velícího admirála a důstojníků jeho štábu, s širokým úsměvem přistoupil ke Cunninghamovi a pravil: „Ted' vím, pane, že válku vyhrájeme. Už nemáme žádné spojence.“ Cunningham později napsal, že tváří v tvář takovému optimismu neměla nějaká skleslost místo. Toveyho vystřídal v čele lehkých sil Středomořského loďstva na viceadmirála povýšený H. D. Pridham-Wippell, jehož dosavadní funkci velitele bitevní eskadry převzal kapitán H. B. Rawlings, do té doby velitel vlajkové lodi Warspite. I on byl současně s převzetím nové funkce povýšen do hodnosti kontradmirála.

Útok na Řecko

Před začátkem války uzavřeli Hitler s Mussolinim dohodu, že Středomoří včetně Jaderského moře zůstane výlučně italskou sférou vlivu. Po porážce Francie, svého hlavního soupeře v tomto prostoru, začal Mussolini uvažovat o zlepšení strategické situace Itálie nejen v severní Africe, ale i na Balkáně, a to na úkor Jugoslávie nebo Řecka, eventuálně obou těchto zemí. Uvědomoval si však, že v případě války s Jugoslávií se bez německé pomoci neobejde. Už 7. července 1940 proto vyslal do Berlína ministra zahraničí hraběte Ciana, aby od Hitlera získal souhlas s útokem na Jugoslávii, případně i na Řecko.

Ciano nazýval Jugoslávii pochybným výtvozem versailleských smluv, namířeným proti Itálii i proti Německu, a pokud se týkalo Řecka, byl přesvědčen, že Řekové dřív nebo později určitě dovolí Britům užívat Jónské ostrovy, ležící u západořeckého pobřeží, jako protiitalské základny. Hitler v podstatě souhlasil, ale trval na tom, aby operace proti oběma zemím byly zahájeny až ve vhodnou dobu, která však – jak tvrdil – ještě nenastala. Získával čas, neboť pevně doufal, že se mu podaří Balkán ovládnout politickými prostředky, a že vojenských akcí vůbec nebude třeba. Italskou iniciativu nepokládal za žádoucí i z obavy, že napadení Jugoslávie, kde měli nezanedbatelné pozice komunisté, by mohlo vést k ruskému zásahu na Balkánském poloostrově. To ovšem, vzhledem k jeho strategickým záměrům, bylo poslední, co si mohl přát.

Po tomto odmítnutí se Mussolini sice soustředil na posilování italských vojsk v Libyi, plány na napadení Jugoslávie a Řecka však ze zřetele nepouštěl. Vzhledem ke všem okolnostem jej lákalo zejména Řecko. Jednak správně pochopil, že Hitler si prozatím ve vztahu k Jugoslávii přeje zachování statu quo, jednak měl za to, že v případě války s Řeckem nebude potřebovat německou pomoc. Na pokyn z nejvyšších míst proto italský tisk i rozhlas zahájily intenzivní protireckou kampaň a tvrdily především, že Řecko neustále porušuje statut neutrála tím, že dovoluje britským lodím užívat své přístavy. Došlo i k řadě provokací s jediným cílem: přimět Řeky k protiakti a tu potom využít jako záminku k vyhlášení nepřátelství. Tři italské bombardéry zaútočily na řeckou majákovou loď a na torpédoborec, který ji přispěchal na

pomoc. Při jiné příležitosti byly bombardovány dva torpédoborce a dvě ponorky v přístavu Naupaktos v jižním Řecku a italská ponorka napadla řecký parník Loula plující z Istanbulu do Port Saidu.

Nejvážnější incident se udál 15. srpna 1940, kdy torpédo vypálené neidentifikovanou ponorkou zasáhlo malý řecký křižník Helle o výtlačku 2 115 tun kotvící v přístavu Tenos v souostroví Kyklady. Křižník se potopil a mnoho mužů z jeho posádky zahynulo nebo utrpělo zranění. Provokace byla o to zavrženíhodnější, že k ní došlo v den Nanebevzetí Panny Marie, což je jeden z nejvýznamnějších řeckých církevních svátků, kdy křižník ověnčen slavnostní vlajkoslávou byl v Tenosu na návštěvě a část jeho posádky se účastnila bohoslužby v místním kostele. Prozkoumání nalezených úlomků torpéda, které explodovalo, i dvou dalších, která cíl minula a skončila na nábreží, prokázalo, že všechna byla italské výroby; později se rovněž zjistilo, že útočníkem byla italská ponorka Delfino. Avšak navzdory nepochybným důkazům o tom, kdo zákeřný útok spáchal, Řekové zachovali klid a noviny dostaly pokyn o celé záležitosti pomlčet; oficiálně bylo uváděno, že křižník torpédovala ponorka „neznámého původu“. Potopením Helle italské provokace neskončily. Běžně docházelo k pohraničním incidentům a začátkem října italský letoun, který vnikl hluboko nad řecké území, svrhl tři pumy v prostoru mezi Thébami a Levadií. Zveřejnění tohoto porušení řecké svrchovanosti bylo cenzurou také potlačeno. Italové však z řecké reakce na sérii provokací vyvodili zcela chybný závěr: měli za to, že vláda v Athénách mlčí ze strachu, a proto pravděpodobně i po napadení země bude odpor jen vlašný a formální. Ale pravý opak byl pravdou. Zejména zločin spáchaný v přístavu Tenos vyvolal v obyvatelstvu velké rozhořčení a rozhodnutí, bude-li toho třeba, bojovat ze všech sil a všemi prostředky.

Němci válku nervů na Balkáně pozorně sledovali a neušlo jim, že během letních měsíců roku 1940 zvýšili Italové počet svých vojáků umístěných v obsazené Albánii v blízkosti řeckých a jugoslávských hranic ze 70 000 na 125 000 mužů. 17. srpna německý ministr zahraničí Ribbentrop předložil Mussolinimu oficiální stížnost, že navzdory Hitlerovu nesouhlasu pokračuje Itálie na Balkáně v přípravách na válku. Duce vysvětloval, že všechna opatření prováděná v Albánii jsou jen preventivního charakteru a vojensky by Itálie vystoupila pouze v případě, kdyby Britové porušili balkánskou neutralitu. Pokáraný Mussolini se pak dočasně stáhl a opět věnoval pozornost severní Africe. Víme, že z jeho popudu překročil 13. září maršál Graziani libyjsko-egyptskou hranici. Avšak poté co pronikl asi 80 kilometrů na egyptské území, Graziani prohlásil, že dosáhl limitu svých momentálních ofenzivních

možností. Mussolini sice věřil, že africké tažení bude dříve nebo později úspěšně pokračovat, ale chtěl rychlé, výrazné a prestižní vítězství. Proto se znovu začal zabývat Balkánem, kde, jak se zdálo, by jeho sen o nové římské říši mohl najít naplnění spíš než v africké poušti.

Situace na Balkáně se zatím měnila měsíc od měsíce. 6. září došlo k převratu v Rumunsku, kde převzal moc proněmecky orientovaný generál Ion Antonescu. Ten požádal Hitlera o vyslání vojenské mise, která by pomáhala při výcviku rumunské armády. Pro Hitlera měla mimořádný význam rumunská naftová pole v Ploješti a poté, co Rusko okupovalo Besarábii, vzdálenou od Ploješti pouhých 170 kilometrů, pokládal za nezbytné učinit vše pro zajištění jejich bezpečnosti. Antoneskově žádosti proto okamžitě vyhověl, vydal příslušné rozkazy a namísto výcvikové mise zaměřily 20. září do Rumunska početné německé síly; když se 4. října Hitler sešel s Mussolinim v Brennerském průsmyku, byla již na cestě motorizovaná divize posílená tanky. Hitler však ani při brennerském setkání svému nejbližšímu spojenci o „rumunské misi“ nic neřekl. Není proto divu, že se Mussolini cítil velmi dotčen, když zjistil, že německá vojska Rumunsko ve skutečnosti okupovala. Jeho rozčarování bylo o to větší, že spolu s Hitlerem byl garantem rumunské integrity. Rozhořčený duce se s konečnou platností rozhodl napadnout Řecko a Hitlera informovat, až už bude příliš pozdě na to, aby svým protestem mohl cokoliv změnit.

15. října se v Palazzo Venezia v Římě sešla za Mussoliniho předsednictví válečná rada. Přítomni byli Ciano, náčelník generálního štábu maršál Badoglio, státní podtajemník ministerstva války generál Ubaldo Soddu, zástupce náčelníka generálního štábu pozemních vojsk generál Mario Roatta, guvernér Albánie generálporučík Francisco Jacomoni a vrchní velitel italských vojsk v Albánii generál Sebastiano Visconti Prasca. Na pořadu jednání byl jediný bod: útok na Řecko. Generál Prasca předložil plán, podle kterého měly být v první fázi obsazeny Jónské ostrovy Zante, Kefalonia a Korfu a severozápadní část Řecka, takzvaný Epirus. V druhé fázi měl být zahájen postup na Athény. Hrabě Ciano prohlásil, že Řecko je ovládáno několika proanglickými plutokraty, kteří jsou také jako jediní rozhodnutí klást odpor, ale nemají podporu lidu, který je ke všemu, včetně italské invaze, lhostejný. Všichni plán schválili, jediné mírné varování si dovolili vyslovit Badoglio a Roatta, kteří usuzovali, že k obsazení celého Řecka je třeba zhruba dvacet divizí, zatímco v Albánii jich bylo připraveno jen devět. Mussolini však námitky odmítl a podpořil generála Prasku hýřícího optimismem a sebedůvěrou. Překvapivé však bylo, že k tak významnému jed-

nání nebyl přizván ani zástupce letectva, ani námořnictva, a přitom obě tyto složky měly v plánované operaci sehrát významnou roli. Vše svědčí o tom, že rozhodnutí o napadení Řecka bylo založeno na povrchních a uspěchaných úvahách a nedostatečném posouzení všech aspektů situace. Například maršál Graziani, vedle své funkce vrchního velitele italských vojsk v Libyi i náčelník generálního štábu pozemních vojsk, po válce prohlásil, že o invazi do Řecka se dozvěděl z rozhlasu! Generálporučík Quirino Armellini, další z významných italských velitelů, napsal: „Hovořili o obsazení Řecka nebo Jugoslávie stejně lehkovážným způsobem, jakým by rozhodovali o objednání šálku kávy.“

19. října odeslal Mussolini Hitlerovi dopis, v němž si znovu stěžoval na početné případy, kdy Řecko porušuje status neutrála, a sděloval, že tomu udělá rázný konec. Nějak ale opomněl svému spojenci sdělit, kdy to bude. Hitler byl v tu dobu velmi zaměstnán. 23. října měl schůzku se španělským diktátorem Franciskem Frankem, poté s šéfem francouzské kolaborantské vlády maršálem Pétainem a potom měl přijet do Florencie, aby Mussoliniho seznámil s výsledky svých rozhovorů. Přestože Mussolini Hitlerův program znal, jeho dopis doručil posel do Berlína 23. října, což byla doba, kdy Hitler rokoval ve Španělsku. Obsah dopisu mu byl z říšského kancléřství v Berlíně oznámen telegramem. Hitler okamžitě uspil termín schůzky ve Florencii, aby Mussoliniho ještě stihl od jeho záměrů odradit. Přijel do Florencie 28. října, ale už bylo pozdě: italská vojska překročila albánsko-řeckou hranici toho dne časně ráno. Náčelník operačního oddělení vrchního velitelství wehrmachtu generál Jodl, který Hitlera doprovázel, pouze konstatoval: „Dorazili jsme o několik hodin pozdě.“ A Mussolini mohl Hitlera vystupujícího z vlaku přivítat slovy: „Führere, vydali jsme se na pochod!“

Athénskou divadelní sezonu otevírala v roce 1940 Pucciniho *Madame Butterfly*. Podle italsko-řecké kulturní úmluvy se představení účastnil i skladatelův syn Antonio s manželkou. Po jeho skončení se na italském vyslanectví konala velká slavnost věnovaná přátelství obou národů. Byla v nejlepším, když šifranti v místnosti nad zaplněným slavnostním sálem začali přijímat depeši z Říma s textem ultimáta řecké vlády. Řecká zpravodajská služba sice nedokázala prolomit italský kód, ale tajemství depeše se stejně brzy odhalilo.

28. října ve tři hodiny ráno přijel italský vyslanec v Athénách hrabě Emmanuel Grazzi do domu předsedy vlády generála Johannise Metaxase, dal jej probudit a předal mu diplomatickou nótu. Italská vláda

v ní obviňovala Řecko ze systematického porušování neutrality: dovozuje britskému válečnému námořnictvu vplouvat do svých vod a přístavů, poskytuje na svém území britskému letectvu možnost doplňovat palivo a souhlasí, aby z Řecka operovala britská tajná služba. Následoval požadavek, aby vláda – v zájmu zajištění neutrality své země – udělila po dobu trvání války s Velkou Británií italským vojskům souhlas k obsazení jistých strategických bodů na řeckém území. V nótě nebyly specifikovány, a když se Metaxas otázal, které by to měly být, vyslanec odpovědět nedokázal. Vyslanec také podle Cianových instrukcí předsedu vlády informoval, že italské jednotky pověřené tímto úkolem překročí hranice v 6 hodin ráno, a dodal, že italská vláda od řecké očekává, že jim uvolní průchod. Pokud by tak neučinila, nezmění to italské rozhodnutí vstoupit na řecké území. Generál Metaxas ultimátum odmítl, a za pár hodin byly obě země ve válce. Hrabě Ciano si poznamenal do deníku: „Samozřejmě že šlo o dokument, který Řecku neskýtal žádné východisko. Buď přijme okupaci, nebo bude napadeno.“ A Ciano přesně věděl, o čem mluví, neboť ultimátum bylo jeho dílem.

Paradoxem je, že Metaxas nebyl žádný demokrat a nepřítel fašistické ideologie a fašistických režimů – naopak, nikdy se netajil svými sympatiemi k Německu a obdivem k Hitlerovi. Již za první světové války dával natolik najevo nesouhlas s tím, že se Řecko postavilo na stranu Dohody proti Trojspolku v čele s Německem, že musel v roce 1917 odstoupit z funkce náčelníka generálního štábu a v roce 1924, po vyhlášení republiky, dokonce emigrovat do Francie. Ale v roce 1936, po restauraci monarchie, ho král Jiří II. pověřil sestavením vlády. Metaxas, který kromě funkce premiéra převzal i řízení ministerstev zahraničí, války, námořnictva a letectví, nastolil s podporou nacionalistických důstojníků v Řecku režim, který v podstatě nebylo možno nazvat jinak než fašistická diktatura. Byly zakázány všechny demokratické politické strany a odborové organizace, byla zavedena cenzura a rozpuštěn parlament. Navzdory tomu všemu se však v ranních hodinách 28. října 1940 vlastenectví a národní hrdost řeckého generála ukázaly silnější než společná ideologie sdílená s Hitlerem a Mussolinim.

Italský vyslanec ještě neopustil Metaxasův dům a generál už začal telefonicky vydávat rozkazy a pokyny. Když za necelé tři hodiny italské letectvo zahájilo bombardování řeckých měst a italská vojska se vydala na pochod, byla již celá země zburcována. O Metaxasově horečné aktivitě navzdory šetření slovy výmluvně vypovídá záznam v jeho deníku: „Někdo mne ve 3.00 probudil. Byl to Travlos. Grazzi přijel. Válka! Volal jsem Nikoulidise a Mavroudise. Mluvil jsem s králem.

Telefonoval jsem Palairetovi a žádal o pomoc Anglii. Na 5.00 ráno jsem svolal schůzi vlády. Věřil mi... Prozkoumali jsme situaci. Nadšení národa nelze popsat. Boje v Epirusu. Bombardování.“ Ráno všechny řecké noviny otiskly rozkaz k všeobecné mobilizaci. Generál Metaxas v rádiovém vysílání oslovil lid a vyzval jej k boji. V Athénách byly na ulicích rozhazovány letáky, budovy ozdobily vlajky a vlastenecké plakáty. Národ sjednocený vůlí bojovat kladl od prvních okamžiků odpor, který překvapil celý svět. A rozhodné „Ne!“ (v řečtině „Óchi!“), kterým generál Metaxas reagoval na italské ultimátum, se stalo bojovým pokřikem a symbolem odporu proti agresorovi.

Generál Visconti Prasca překročil albánsko-řeckou hranici třemi proudy, některé jednotky se vydaly na pochod už v 5.30, půl hodiny před vypršením ultimáta. Řekové byli v nesmírně obtížné situaci, neboť z patnácti až šestnácti divizí tvořících jejich armádu jich dvanáct obdrželo mobilizační rozkazy, až když už Italové vtrhli do země. Kromě toho špatné řecké komunikace, řídké osídlení a horský terén představovaly faktory výrazně komplikující rychlé provedení mobilizace. Generál Prasca, znaje potíže Řeků, proto také věřil, že hlavních cílů operace dosáhne dřív, než budou s to přisunout na frontovou linii významnější posily. Brzy se však ukázalo, že šlo jen o pouhé přání italského velitele, a nejen k jeho obrovskému překvapení se věci začaly vyvíjet úplně jinak.

Vrchní velitel řeckých vojsk generál Alexandros Papagos vedl obranné boje v těžko přístupné horské pohraniční oblasti s mimořádnou obratností a poté, co byly jednotky čelící italskému vpádu posíleny třemi mobilizovanými divizemi, zahájil již 2. listopadu protiofenzivu. V severním a středním sektoru fronty dokonce Italy zatlačil pět kilometrů zpátky na albánské území a generál Prasca musel nasadit 3. divizi (divize „Julia“), elitní jednotku alpských myslivců, aby řecký nápor zastavil. Přestože si Italové stále udržovali početní převahu – nemluvě už o kvalitě výzbroje, palebné síle, letectvu a dalších faktorech –, jejich situace se dál zhoršovala. Řekové, využívající dokonalé obeznamenosti s terénem, divizi „Julia“ prakticky obklíčili a boje odehrávající se za tuhé zimy v nadmořské výšce 1 500 metrů ukázaly, že rozhodujícím činitelem se stala odolnost a bojovnost řeckých vojáků. Když se myslivci divize „Julia“ spolu s dalšími jednotkami pokoušeli uniknout z obklíčení, přes 5 000 jich padlo do zajetí a po týdnu bojů činily celkové ztráty italské armády kolem 20 000 mužů. Po této pohromě Mussolini nahradil generála Prasku generálem Ubaldem Sodduem, do té doby státním podtajemníkem na ministerstvu války. Pou-

ze na jižní části fronty se Italům ještě nějakou dobu dařilo postupovat podél pobřeží. Když však vzhledem k neúspěchu v severním a středním sektoru začalo jednotkám na jižním křídle hrozit odříznutí, stáhly se i tam. Poslední italský voják byl z řeckého území vyhnán 23. listopadu.

Necelý měsíc od zahájení svého válečného dobrodružství Italové zjistili, že se ocitli tvář v tvář obrovským potížím. Některé z nich předvídat nemohli, ale jiné ano, a nestalo-li se tak, nebyla pro to omluva. Mussolini si později postěžoval Cianovi: „Každý člověk musí někdy v životě udělat nějakou fatální chybu a tou mojí bylo, že jsem uvěřil generálu Praskovi. Jak jsem se tomu ale mohl vyhnout, když se zdál tak sebejistý a důvěryhodný? Lidský materiál, s nímž musím pracovat, je neužitečný, bezcenný!“ Při trošce sebekritičnosti a objektivitby by však Mussolini musel rozpoznat, co je pravou příčinou potíží. V italských ozbrojených silách, a hlavně to platilo o pozemním vojsku a letectvu, vedla cesta k povyšování a funkcím přes oddanost fašistické straně a samotnému Mussolinimu. Diktátor se neměl co divit, že mu nebylo včas sděleno, jak se věci mají, a že nebyl varován – poslové špatných zpráv a skeptici přece nebyli vítáni. Skutečnost, že se za jeho režimu stávali vysokými veliteli průměrní a podprůměrní důstojníci, při jejichž výběru hrálo nadání a zvládnutí vojenského umění jen vedlejší roli, viděly nejen stovky nižších důstojníků, neuniklo to však ani mase řadových vojáků. Potom bylo těžké udržovat nadšení, elán a vysokou bojovou morálku. A právě to, co postrádala italská armáda, měli Řekové: respektovali své velitele, věřili jim a společně bojovali za svou zemi a za svobodu.

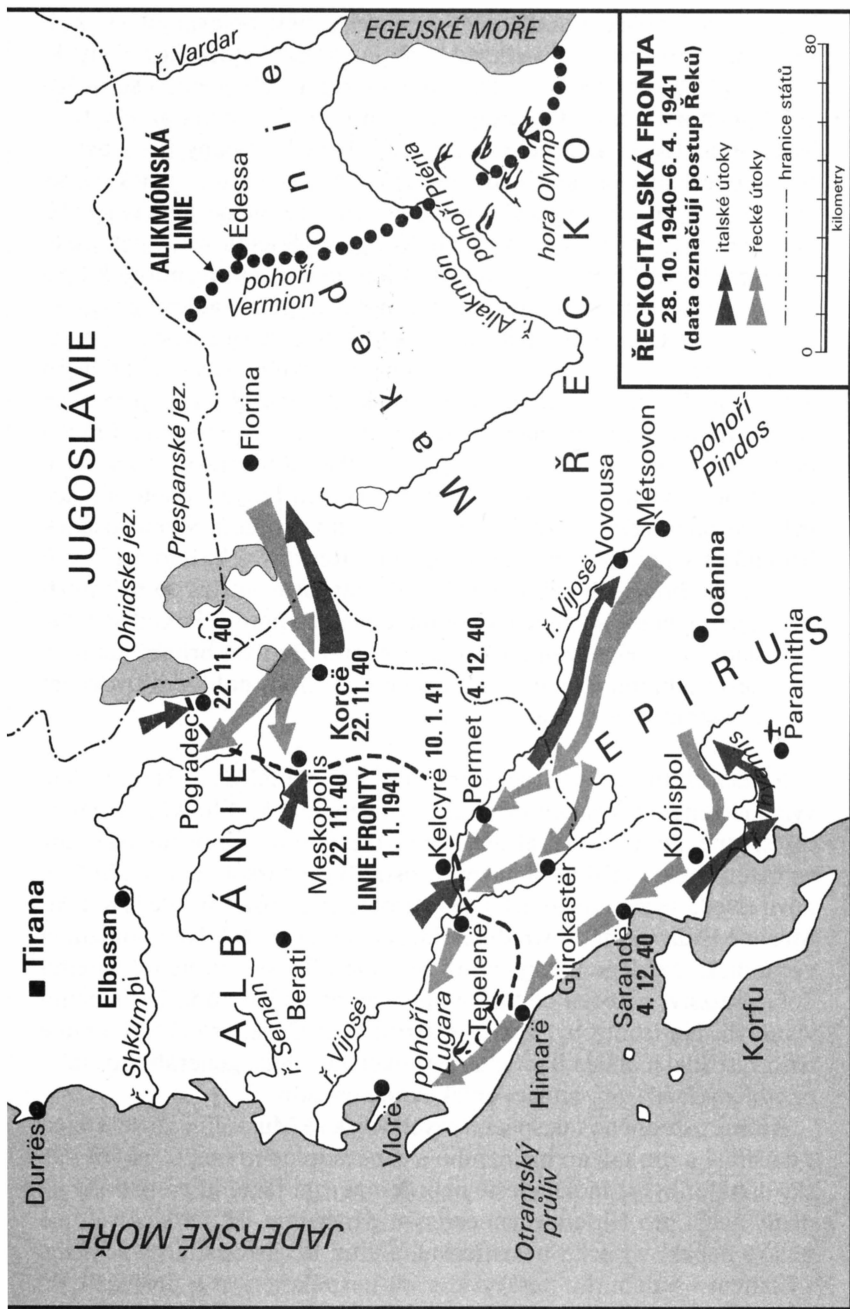
Britové si vždy byli dobře vědomi strategického významu ostrova Kréty a již před delší dobou sondažovali u řecké vlády možnosti jeho využití a zabezpečení před eventuálním italským útokem. Dokud však byl mezi Řeckem a Itálií mír, generál Metaxas britskou přítomnost na ostrově odmítal z obavy, aby ji Italové nevyužili jako záminku k zásahu. Ale jen pár hodin poté, co Itálie vyhlásila Řecku válku, se v Alexandrii sešli vrchní velitelé britských sil ve Středomoří a rozhodli jak o zřízení palivové základny v zátoce Suda na severozápadním pobřeží Kréty, tak i o opatřeních, která umožní zátoku užívat jako předsunutou základnu pro operace v centrálním Středomoří.

29. října v 1 hodinu 30 minut ráno vyplulo z Alexandrie Středomořské loďstvo. Čtyři bitevní a dvě letadlové lodi, čtyři křižníky a značný počet torpédoborců měl chránit plavbu prvního konvoje mířícího do zátoky Suda s vojenskou technikou, zásobami a praporem pěchoty na

palubě křižníku Ajax. Vykládání v zátocě Suda začalo 1. listopadu a jedinou reakcí Italů byl nálet několika bombardérů. Během dvou dnů také Britové stihli položit protiponorkové sítě a vybudovat první obranná postavení, jež měla čelit možnému vyloštění nepřítele. V následujících dnech připlouvaly další konvoje s vojáky, protiletadlovými děly, zásobami a válečným materiálem.

Přes všechnu obětavost a ochotu bit se do posledního dechu však Řekové věděli, že bez pomoci Britů nemají v delším časovém horizontu proti mnohem silnějšímu, a především daleko lépe vyzbrojenému nepříteli naději. Britská opatření týkající se Kréty sice řecké bojovníky povzbudila, ale v dané chvíli pokládali za důležitější pomoc, která by přímo ovlivnila situaci na albánské frontě. Řekové především postrádali moderní výzbroj. Většina jejich dělostřelectva byla francouzské nebo německé výroby a nyní jim chyběla jak munice, tak náhradní díly. Chyběly jim i protitankové zbraně a nákladní auta. Tanky neměli vůbec žádné, zatímco útočící italská vojska měla i tankovou divizi „Centauro“. Rozeklaný terén západního Řecka sice nebyl pro rozsáhlejší využití tanků vhodný, ale jinak tomu bylo v otevřeném prostoru. Pokud se týkalo řeckého letectva, tvořilo je asi 160 jak bombardovacích, tak i stíhacích letounů, ale opět šlo o francouzské a zčásti i o polské stroje, které bez dodávek náhradních dílů nebylo možné udržovat v bojeschopném stavu. Zato Italové měli jen v Albánii mezi 160 a 200 stíhačkami a byly to letouny daleko převyšující řecké stroje jak palebnou kapacitou, tak i celkovou výkonností; kromě toho se mohla italská vojska spolehnout na podporu bombardérů startujících z letišť v Itálii. Řecké válečné námořnictvo tvořily po zákeřném potopení křižníku Helle dvě staré bitevní lodi Kilgis (bývalá americká loď Idaho) a Lemnos (bývalá americká loď Mississippi) o výtaku 12 542 tun, obě postavené v roce 1908, koupené Řeckem na začátku první světové války a později přestavěné na trvale zakotvené protiletadlové baterie; starý křižník Georgios Averoff z roku 1910 o výtaku 9 450 tun; devět torpédoborců o výtaku 1 000 tun; osm 275tunových torpédových člunů a šest 700tunových ponorek.

Oficiální žádost Řeků o pomoc obdržela britská vláda 28. října a ještě ten den večer Výbor obrany za Churchillova předsednictví posoudil situaci a rozhodl o nezbytných opatřeních. Výbor schválil kroky učiněné vrchními veliteli ve Středomoří, pokud se týkalo Kréty, a přikázal generálu Wavellovi odeslat k ochraně zátoky Suda a strategicky důležitých řeckých ostrovů v severní části Egejského moře pěší jednotky až do síly brigádní skupiny. Do Řecka byla též přemístěna 30. peruť dvoumotorových letounů typu Blenheim, z nichž polovina



byla vyzbrojena jako bombardéry a polovina měla bojovat jako stíhačky. Peruť se okamžitě zapojila do bojů. Do konce listopadu přibyly do Řecka další tři peruté: 211. a 84. bombardovací s blenheimy, 80. stíhací s gladiatory a část 70. peruté s dvoumotorovými bombardéry typu Wellington. Hned jak dorazí do Egypta slíbené hurricany, měla být do Řecka odeslána ještě jedna stíhací peruť. Funkcí velitele britského leteckého kontingentu v Řecku byl pověřen vicemaršál letectva J. H. D'Albiac, který přiletěl do Athén 6. listopadu. S letouny a jejich osádkami přicházel do Řecka i pozemní personál, zařízení nutné k operační činnosti, pumy, munice, náhradní díly a protiletadlové prostředky k ochraně letišť. Čtyři peruté britského letectva sice nestačily k vyrovnání převahy Italů, ale probíhající boje ovlivnily nezanedbatelným způsobem. Při posuzování rozsahu britské pomoci Řecku v první fázi války s Itálií je třeba mít na paměti i to, že k přesunu letectva z Egypta do Řecka docházelo v době, kdy generál Wavell připravoval v severní Africe ofenzivu s cílem zahnat Italy zpátky do Libye; za této situace bylo pro něj odvelení každého letounu citelnou ztrátou. Kromě osádek letounů se v polovině měsíce listopadu v Řecku nacházelo asi 3 400 příslušníků britských ozbrojených sil: v naprosté většině to byli muži zajišťující operace stíhacích a bombardovacích perutí. Pokud se týkalo vyslání jednotek pozemních vojsk, generál Metaxas britské nabídky stále ještě odmítal z obavy, že by jejich příchod mohl vyprovokovat zásah ze strany Německa.

Neúspěch invaze do Řecka způsobil v Římě zděšení. Nepomohla výměna generála Viscontiho Praska za generála Soddu, věci se jevíly tak špatně, že nový velitel dokonce Mussolinimu doporučoval, aby vzniklou situaci řešil politickými prostředky. Mussolini se svěřil Cianovi: „Nedá se nic jiného dělat, je to groteskní a absurdní, ale je to fakt. Musíme Hitlerovým prostřednictvím žádat o příměří.“ Toto ponižující východisko ze slepé uličky, v níž se Itálie díky svému neuváženému dobrodružství v Řecku ocitla, se nakonec přece jen podařilo ducemu vymluvit. Na frontu byl vyslán generál Ugo Cavallero (který krátce nato vystřídal maršála Badoglia ve funkci náčelníka generálního štábu ozbrojených sil), aby situaci objektivně posoudil.

Kromě ostudného neúspěchu svých vojsk se Mussolini musel smířit s dalším – a pro tak ambiciózního a sebevědomého muže, jakým italský diktátor byl –, možná ještě nepříjemnějším faktem: od té doby již nikdy nebyl pro Hitlera rovnocenným partnerem. Hitler sice veřejně italský debakl v Řecku nekritizoval, ale už 18. listopadu na schůzce s Cianem v Salcburku neskryval svou nespokojenost a prohlásil, že

postup Italů ohrožuje postavení a záměry Osy v celé jihovýchodní Evropě. Byl především nespokojen s tím, že Britové si svou vojenskou přítomností v Řecku (byť kromě Kréty zatím omezenou jen na pár perutí letectva) vylepšili pozici ve Středomoří a získali přístup k letištím, z nichž mohli napadnout i rumunská naftová pole. Svoje výtky Hitler shrnul v dopise zaslaném Mussolinimu o dva dny později; Mussolini jej komentoval slovy: „Hitler mě pěkně klepl přes prsty.“ Italům bylo doporučeno, aby se soustředili na válku v severní Africe a postupovali dál do Egypta. Pokud se týkalo Řecka, Hitler sděloval, že hodlá vyslat německá vojska do Řecka přes Bulharsko (operace MARITA), ale ne dříve než v březnu roku 1941. Mussolini musel se vším souhlasit.

Swordfishe nad Tarantem

Na konci léta roku 1940 Italové disponovali šesti bitevními loďmi, z nichž dvě byly úplně nové a čtyři prošly rozsáhlou modernizací. I Britové měli v tu dobu ve Středomoří šest bitevních lodí a k tomu jeden bitevní křižník, tyto síly však byly rozděleny do dvou uskupení nacházejících se v Alexandrii a v Gibraltaru, což prakticky vylučovalo, aby mohly operovat společně. Spojit je by znamenalo pro jednu z nich velmi riskantní průjezd Sicilským průlivem a také by si to vyžádalo určitou dobu. Časová prodleva však mohla od základu změnit taktickou situaci, z níž se vycházelo při zahájení operace. Kromě toho ve srovnání s většinou britských plavidel postavených za první světové války byly italské těžké lodi rychlejší, což jim umožňovalo volit čas a místo střetnutí a také, pokud by hrozil střet s mocnějším protivníkem, včas uniknout do bezpečí – spojené britské síly by pak navzdory podstoupenému riziku zůstaly s prázdnýma rukama. Ale to, co Italové zatím nejvíc postrádali, tj. výkonné letecké síly schopné úspěšných útoků na námořní cíle, které by vyrovnaly výhodu Britů majících ve Středomoří dvě až tři letadlové lodi, jim měl brzy poskytnout jejich německý spojenec; že se k přesunu do Středomoří chystají značné síly luftwaffe, nezůstalo britským zpravodajským službám utajeno. Přitom admirál Cunningham, velitel podstatně silnějšího britského námořního uskupení ve Středomoří, už pochyboval o tom, že se mu kdy naskytne příležitost utkat se s hlavními silami nepřátelského bitevního loďstva; bylo totiž evidentní, že z důvodů již zmíněných není vrchní velení italského válečného námořnictva ochotno takové měření sil podstoupit. Bylo zřejmé, že po bitvě u Punta Stilo se Supermarina s konečnou platností přiklonila k politice „existujícího loďstva“, což byla doktrína vycházející z předpokladu – a jak vidíme správného –, že pouhá hrozba, tedy pouhá existence silného loďstva nejenže nepřítele nutí být neustále ve střehu a nedopřává mu klidu, ale také ho odrazuje od řady akcí, které by jinak provedl. Admiralita i vrchní velitel Středomořského loďstva se shodovali, že situaci je třeba řešit, a to bez otálení. Jedno východisko ze slepé uličky se nabízelo: napadnout hlavní síly nepřátelského loďstva v době, kdy kotví v přístavu.

Už v roce 1936, po italské invazi do Etiopie a v souvislosti s úva-

hami o možném budoucím střetu britského a italského loďstva, pověřil tehdejší velitel Středomořského loďstva admirál Dudley Pound velitele letadlové lodi Glorious kapitána Adriana L. G. St. Lystera prozkoumáním možnosti překvapivého útoku palubních letounů z letadlových lodí na zakotvená italská válečná plavidla. Lyster a jeho spolupracovníci došli k závěru, že útok je proveditelný a měl by směřovat proti hlavní základně italského válečného námořnictva, přístavu Taranto, ležícímu ve stejnojmenném zálivu na „patě“ italské „boty“. Pak se přihodila řada věcí, Hitler obsadil zmrzačené Československo, napadl Polsko a rozpoutal válku na západě. Po třech letech se admirálita rozhodla znovu prozkoumat možnosti leteckého útoku na Taranto a Lyster, nyní již kontradmirál, měl vypracovat konkrétní plán. Podle některých historiků byly návrhy operace admirálitě předloženy, ale nepodařilo se zjistit, co se s nimi stalo.

Kontradmirál Lyster po nějakou dobu vykonával štábní funkce a poté, co byla začátkem září 1940 Středomořskému loďstvu přidělena zbrusu nová letadlová loď *Illustrious*, stal se, již v hodnosti viceadmirála, vlajkovým důstojníkem skupiny letadlových lodí loďstva, zahrnující vedle *Illustriousu* i starší *Eagle*. Adrian Lyster byl robustní muž středního vzrůstu, sloužící ve válečném námořnictvu od čtrnácti let, a ač původně námořní dělostřelec, stal se předním odborníkem na námořní letectvo. Na osoby, které jej dobře neznaly, působil poněkud odměřeně, ale ti, kdo s ním sloužili delší dobu, na něj nedali dopustit a v soukromí o něm mluvili jako o „tátovi“ Lysterovi. Byl náročný, ale velmi fér, nikdy po nikom nežádal nic, co by nebylo splnitelné, a jeho podřízení, pokud řádně vykonávali své povinnosti, v něm vždy měli zastánce. Pod maskou přísnosti skrýval silně vyvinutý smysl pro humor. Například v dubnu roku 1941, když byl znovu povolán do Londýna a ustanoven do funkce pátého lorda admirality, prováděl jednoho dne inspekci na základně námořního letectva, kde v nižší důstojnické hodnosti sloužila u pomocných ženských sborů jeho dcera. Při představování personálu základny všichni čekali, jak se viceadmirál zachová, až uvidí v řadě stát svoji dceru – zda se projeví jako otec, nebo dá přednost komisi masce vysokého velitele. Když došel k mladé podporučici, ta se představila: „Lysterová, pane!“ Viceadmirál si ji chvíli zkoumavě prohlížel a pak pravil: „Ach ano, už si vzpomínám. Tak před osmnácti lety jsem se setkal s vaší matkou.“

Jako velitel letadlových lodí se viceadmirál Lyster za plné podpory admirála Cunninghama vrátil k myšlence napadnout hlavní síly italského loďstva v jejich kotvišti. Závěr byl, že podaří-li se nepříteli překvapit a budou-li osádky útočících letounů na obtížnou noční akci dobře

připraveny, je v možnostech Středomořského loďstva takovou operaci provést. Stejně jako předtím, i nyní bylo vybráno za cíl útoku Taranto. Italové tam soustředili většinu svých těžkých lodí, neboť tarantský přístav byl považován za naprosto bezpečný před každým útokem z moře a bylo odtud možno kontrolovat celé centrální Středomoří. Když vstoupily do služby nové bitevní lodi Littorio a Vittorio Veneto, stalo se Taranto základnou i pro ně a od října 1940 tam pravidelně pobývalo všech šest italských bitevních lodí i s křižníky, torpédoborci a pomocnými plavidly.

Měl-li být útok překvapivý, musí letouny, které jej provedou, vzlétnout z palub letadlových lodí už ve velké vzdálenosti od přístavu. To vyžadovalo přídavné palivové nádrže. Když se v září připojil k loďstvu *Illustrious*, který jimi byl vybaven v dostatečném množství – šlo o válcovité kovové nádoby o kapacitě 270 litrů leteckého benzínu –, zdálo se, že je problém vyřešen. Potíže však vznikly při jejich umísťování na letouny, pod jejichž břichem již bylo zavěšeno těžké a rozměrné torpédo. Nakonec nezbylo nic jiného než nádrže uložit na sedadlo zadního střelce. Osádky letounů bylo proto nutno omezit jen na pilota a pozorovatele, a je třeba říct, že zejména pozorovatel, za jehož zády se nacházelo téměř tři sta litrů vysoce hořlavé a explozivní kapaliny, moc dobré pocity mít nemohl. Náletu na Taranto se mělo účastnit celkem 30 *swordfishů* z *Illustriousu* a *Eaglu*, útočících ve dvou vlnách po patnácti letounech. Vybrané osádky okamžitě začaly se speciálním výcvikem zaměřeným na noční operace.

Admirál Cunningham, známý svou slabostí pro symbolická data, plánoval původně nálet na 21. října, výroční den námořní bitvy u Trafalgaru. Hangár *Illustriousu* však poškodil požár (o němž bude zmínka později) a nezbylo než akci odložit. Nová příležitost se naskytla koncem října, kdy loďstvo operovalo u západořeckého pobřeží. Naneštěstí však v tu dobu vůbec nesvítil měsíc a osádky letounů ještě neměly dostatečnou praxi, aby mohly útočit pouze ve světle světlic. Další vhodná chvíle přišla až ve druhém týdnu měsíce listopadu v souvislosti s plavbou několika konvojů středním Středomořím a konečné datum operace bylo stanoveno na 11. listopadu. V tu dobu bude měsíc ve vyhovující fázi a admirál Cunningham mohl být spokojen i proto, že nešlo o obyčejný den, nýbrž o Den příměří.*

Na poslední chvíli však bylo nutno z akce odvolat letadlovou loď *Eagle*. Objevily se poruchy na jejich strojích, s největší pravděpodobností způsobené otřesy, jímž byla loď vystavena při náletech italských

* 11. listopadu 1918 mocnosti Dohody uzavřely příměří s poraženým Německem.

bombardérů, kdy pumy často explodovaly blízko jejího trupu, a závalu nebylo možno odstranit jen provizorní opravou. Na chvíli se zdálo, že celý pečlivě připravený plán nočního útoku na Taranto se hroutí a akci bude třeba znovu odložit. Cunningham však rozhodl, že přípravy pokročily příliš daleko a tentokrát už je třeba operaci provést, byť jen s jednou letadlovou lodí. Netřeba zdůrazňovat, jaké zklamání to přineslo posádce Eaglu, a jen malou útěchou bylo přemístění pěti swordfishů s nejzkušenějšími piloty a pozorovateli na Illustrious. Ale i tak namísto plánovaných třiceti letounů se jich mohlo operace účastnit jen čtyřiaadvacet.

Začátkem listopadu 1940, když vítězství v letecké bitvě o Británii zažehnilo akutní nebezpečí německé invaze, hodlal Londýn odeslat na Maltu další posily. Mělo jít o 2 150 mužů, dvě baterie polního dělostřelectva, jednu baterii lehkých a jednu těžkých protiletadlových děl a oddíl tanků. K přepravě byla určena velká obchodní loď. Protože se ale její plavba západní a centrální částí Středozemního moře jevila jako příliš riskantní, bylo rozhodnuto, že v Gibraltaru bude náklad přeložen na bitevní loď Barham, těžký křižník Berwick, lehký křižník Glasgow a šest torpédoborců. Po vyložení vojáků a zbraní na Maltě posílí bitevní loď, oba křižníky a tři torpédoborce Cunninghamovo Středomořské loďstvo a zbývající tři torpédoborce se vrátí do Gibraltaru. Ve stejnou dobu, kdy skupina v čele s Barhamem opustí Gibraltar, vydají se i z Alexandrie a Port Saidu k Maltě, ke Krétě a k Řecku konvoje obchodních lodí. Současně křižníky Ajax a Sydney povevou z Port Saidu na Krétu velitelství 14. pěší brigády a baterii lehkých a baterii těžkých protiletadlových děl. A situace, kdy bude na moři spolu s konvoji obchodních plavidel i celé Středomořské loďstvo a část svazu „H“ viceadmirála Somervilla, hodlal Cunningham využít k provedení úderu na Taranto. Rozsáhlá aktivita britského válečného i obchodního loďstva měla Italy zaměstnat a zmást a odvést pozornost od nebezpečí hrozícího hlavní základně jejich válečného loďstva.

Celá operace, zahrnující řadu souběžně probíhajících akcí, dostala kódové označení M.B.8 (Mike-Bravo-Eight). V jejím rámci byla obchodní plavidla organizována do čtyř konvojů a bojová plavidla do šesti operačních svazů. Pokud se týkalo obchodních lodí, šlo o: konvoj A.N.6 – tři lodi převážející benzin a naftu z Port Saidu do Řecka; konvoj M.W.3 – sedm obchodních lodí naložených dělostřelectvem, municí a dalším válečným materiálem plujících z Alexandrie; pět jich bylo určeno pro Maltu a dvě pro zátoku Suda na Krétě;

konvoj M.E.3 – čtyři vyložené rychlé transportní lodi vracející se z Malty do Alexandrie;

konvoj A.S.5 – několik vyložených obchodních lodí vracejících se do Alexandrie z Řecka a Turecka.

Operační svazy byly organizovány následovně:

Svaz „A“ – bitevní lodi Warspite, Malaya, Valiant a Ramillies, letadlová loď Illustrious, těžký křižník York, lehký křižník Gloucester a 13 torpédoborců. Svaz měl poskytnout nepřímou ochranu konvoji M.W.3 plujícímu na Maltu. Po dosažení Malty se Ramillies odpojí a doprovodí konvoj M.E.3 při jeho návratu do Alexandrie. Hlavní síly svazu „A“ se spojí se svazem „F“ (připlouvajícím z Gibraltaru) a poté vyplují Illustrious, křižníky York, Berwick, Glasgow a Gloucester a několik torpédoborců jako svaz „X“ k útoku na Taranto.

Svaz „B“ – lehké křižníky Ajax a Sydney. Přepравí jednotky a zásoby z Port Saidu do zátoky Suda na Krétě. Pak se připojí ke svazu „A“.

Svaz „C“ – lehký křižník Orion, který přepравí příslušníky Královského letectva a zásoby do řeckého přístavu Pirea a pak bude pokračovat do zátoky Suda.

Svaz „D“ – protiletadlové křižníky Coventry a Calcutta, 13 torpédoborců, dva ozbrojené trawler a jedna minolovka. Svaz se bude podílet na doprovodu konvoje M.W.3 na Maltu.

Svaz „F“ – bitevní loď Barham, těžký křižník Berwick, lehký křižník Glasgow a 6 torpédoborců. Tato plavidla, představující posily poskytnuté admirálitou Středomořskému loďstvu, vyplují z Gibraltaru a připojí se ke svazu „A“. Oba křižníky pak posílí svaz „X“ pověřený útokem na Taranto.

Svaz „H“ – letadlová loď Ark Royal, lehký křižník Sheffield a šest torpédoborců. Doprovodí svaz „F“ z Gibraltaru až k ostrovu Malta.

Při pohledu na seznam konvojů a operačních svazů, které měly ve stejnou dobu proplouvat Středomořím, se mohla jevit operace M.B.8 jako příliš složitá a odvážná, zejména z hlediska možností jejího organizačního zvládnutí, neboť většina akcí byla vzájemně propojena a měly se odehrávat v přesné časové posloupnosti. Že se to nakonec Britům všechno zdařilo, na tom měla nezanedbatelný podíl neschopnost Italů napadnout alespoň některá z jejich uskupení ať ze vzduchu, nebo hladinovými plavidly či ponorkami. A tuto neschopnost z rozhodující části zavinil nedostatek informací získaných leteckým průzkumem. Italské královské letectvo vyslalo nad moře jen omezený počet letounů a řadu z nich britská stíhací ochrana zničila ještě dřív, než stačily odeslat na základnu varovnou zprávu. Nedostatečná podpora poskyt-

nutá letectvem námořnictvu opět sehrála svoji roli a strategická cena zaplacená za toto pochybení byla tentokrát hodně vysoká.

Loďstvo tvořené bitevními loďmi Warspite, Valiant, Malaya, Ramillies a letadlovou loď Illustrious opustilo Alexandrii 6. listopadu. Zamířilo na západ jako nepřímá ochrana nejen konvojů mířících z Alexandrie a Port Saidu na Maltu, Krétu a do Řecka, ale i skupiny v čele s bitevní loď Barham vezoucí z Gibraltaru na Maltu vojáky, děla a tanky. Jednotlivé fáze rozsáhlé operace probíhaly úspěšně, konvoje připlouvaly na místa určení tak, jak bylo naplánováno. Pět nákladních lodí dorazilo 9. listopadu na Maltu a následující den plavidla dalších dvou konvojů zakotvila jak v zátoce Suda na Krétě, tak i v athénském přístavu Pireu. Žádný z konvojů nebyl během plavby napaden z moře a několik pokusů o útok ze vzduchu dokázaly fulmary z Illustriousu odrazit. V dopoledních hodinách 10. listopadu se Barham, křižníky Glasgow a Berwick a tři torpédoborce (svaz „F“) po vyložení převážných vojáků a válečné techniky na Maltě připojily k hlavním Cunninghamovým silám a stejně tak i křižníky Ajax a Sydney (svaz „B“), které též úspěšně splnily svoji roli „dopravních“ plavidel při převozu velitelství 14. pěší brigády a protiletadlových děl na Krétu. Pak loďstvo pokračovalo v severovýchodním kurzu do oblasti západně od Jónských ostrovů. Italské bombardéry se sice objevovaly jak 10., tak i 11. listopadu, ale palubní stíhačky fulmary se jim opět dokázaly včas a úspěšně postavit do cesty.

I když nepřítel zatím průběh složité operace nijak vážněji nenarušil, její další a neméně důležitou fází, tj. nálet palubních letounů na italské loďstvo v Tarantu, ohrožovaly komplikace jiného druhu. Víme, že ještě před vyplutím svazu „A“ bylo nutno se vyrovnat s vyřazením letadlové lodi Eagle. Ale s vážnými potížemi se potýkal i Illustrious, a to jak za pobytu na základně, tak i poté, co se loďstvo vydalo na moře.

Mimořádný význam útoku na Taranto a rizika s ním spojená vyžadovaly mimo jiné i dokonalou přípravu palubních letounů. V podpalubním hangáru Illustriousu kotvícího v alexandrijském přístavu kontrolovali technici všechna zařízení, doplňovali munici, palivo, prověřovali přístroje, zkoušeli motory. Pak došlo k nešťastné události. Palubní elektromechanik pracující se zbrojím v kabině jednoho swordfishu uklouzl a ve snaze udržet rovnováhu strhl i druhého muže instalujícího do schránky kulometný pás. Buď po nárazu kovu na kov, nebo dotekem odkrytých svorek elektroinstalace se zajiskřilo. To stačilo, aby

v uzavřeném prostoru naplněném benzinovými parami došlo k explozi. Letoun se rozpadl, oba muži prolétli vzduchem – skončili s těžkými zraněními – a oheň zachvátil další poblíž zaparkovaná letadla. Požár v podpalubí je pohromou pro každou loď, ale pro letadlovou loď, jejíž hangárová paluba je zaplněna letouny s nádržemi plnými benzínu, je to situace katastrofální. Avšak posádka *Illustrious*, která prošla a stále procházela náročným výcvikem, byla dobře připravená a podala obdivuhodný výkon. Okamžitě nastoupilo pět záchranných a protipožárních družstev, byly spuštěny hasicí systémy včetně pěnových a práškových a požár, který v prvním okamžiku vypadal děsivě, začal pro nedostatek kyslíku brzy ustupovat. Jeho zdolání netrvalo víc než několik minut. Zcela zničeny byly pouze dva letouny, řada dalších však byla poškozena. Ty bylo nutno vyvézt na letovou palubu a tam očistit, omýt a zkontrolovat. Byla to úděsná práce, neboť prakticky všechny přístroje musely být vymontovány, motory rozebrány, vše vyčištěno, ošetřeno a zase namontováno zpátky. Zničené a neopravitelné díly se musely vyměnit. Desítky palubních specialistů, včetně mužů povoláných na pomoc z *Eaglu*, pracovaly ve dne v noci a nakonec byly všechny postižené letouny, kromě zmíněných dvou, opět v bojeschopném stavu. To si alespoň mysleli velitel *Illustrious* kapitán Denis W. Boyd, viceadmirál Lyster i admirál Cunningham.

Dva dny poté, co Středomořské loďstvo opustilo Alexandrii, krátce po půlnoci z 8. na 9. listopadu, odstartoval z paluby *Illustrious* jeden *swordfish* k pravidelnému protiponorkovému hlídkovému letu. Brzy po startu mu však vypověděl motor a letoun nouzově přistál na hladině. Jeho osádku později zachránil eskortní torpédoborec. 9. listopadu dopoledne havarovalo jen pár minut po vzletu další letadlo. Potřetí se to opakovalo 11. listopadu. Opět šlo o protiponorkovou hlídku: ve výšce asi 5 000 metrů a ve vzdálenosti kolem 20 mil od *Illustrious* začal motor letounu vynechávat, až zhasl úplně. Pilot podporučík Alistair Keith se klouzavým letem snesl k hladině a i s pozorovatelem poručíkem Georgem Goingem se mu podařilo z potápějícího se letadla uniknout těsně předtím, než se nad letadlem zavřela voda. Havárii sledovali z křižníku *Gloucester*; vyslaný člun oba letce našel a přivezl na palubu.

Ve všech třech případech se osádky našťěstí zachránily, ale letadla, kterých měli Britové v tu dobu zoufalý nedostatek, byla nenávratně ztracena, a ještě k tomu pár hodin před začátkem operace mimořádného významu. Na *Illustrious* proto okamžitě začalo pátrání po příčinách nehod. Protože vždy způsobilo katastrofu vynechání motoru, všechno nasvědčovalo tomu, že letouny měly nějaké potíže s palivem,

že v jistém okamžiku muselo dojít k poruše jeho přívodu. Příčinu nehod bylo třeba odhalit za každou cenu, protože v sázce byl osud dalších devíti letounů 819. perutě a jejich osádek. Palubní mechanici proto nádrže všech swordfishů vymontovali a zkoumali. A skutečně v nich byla nalezena voda, písek a kolem plnicích hrdel také něco zcela podivného, s největší pravděpodobností šlo o plíseň vypadající jako chuchvalce špaget – tak to alespoň popsal velitel letecké skupiny Illustriousu fregatní kapitán Ian Robertson. Protože všechny letouny perutě čerpaly benzin ze stejné palivové nádrže umístěné na hangárové palubě, pozornost se soustředila na ni. Teoreticky existovala řada způsobů, jak mohla být znečištěna – při přečerpávání z tankeru nebo se do ní voda, písek či nějaké jiné látky mohly také dostat při hašení požáru, který řádil v hangáru. Vyšetřování prováděnému na palubě za bojové plavby nemohla být věnována potřebná péče a čas, neboť útok na Taranto měl začít za pár hodin. Některé prameny však tvrdí, že to zavinil tanker Toneline, z nějž byl v Alexandrii na Illustrious přečerpán vodou a pískem kontaminovaný benzin. Ale podle hesla, že všechno zlé je pro něco dobré, i havárie tří letounů měla svou pozitivní stránku: byly sice ztraceny, ale díky tomu, že se závada projevila včas, bylo možno vyčištěním nádrží a palivových rozvodů na poslední chvíli zabránit katastrofě zbývajících letounů perutě. Poruchy by se s největší určitostí projevy za letu k Tarantu a to by znamenalo kolaps celé dlouho připravované akce.

K záchraně osádky posledního z havarovaných swordfishů se poji úsměvná příhoda. Po převezení na křižník Gloucester, kde dostali suché oděvy a horký čaj, se oba muži, pilot podporučík Keith a pozorovatel poručík Going, z právě absolvovaného dobrodružství rychle vzpamatovali a současně si uvědomili, že za pár hodin startuje z Illustriousu první vlna k útoku na Taranto. Goinga, který se jako zkušený pozorovatel měl náletu účastnit, přivádělo pomyšlení, že operaci zmešká, k zoufalství. Nakonec sebral odvalu a dal se ohlásit u velitele Gloucesteru kapitána H. A. Rowleyho. Kapitánovi vysvětlil, že bez jeho účasti je celá významná operace ohrožena v samých základech, neboť nikdo jiný nemá s rozpoznáváním italských lodí větší zkušenosti než on. Rowley ho vyslechl s vážnou tváří, a jak později pravil, musel se obrovsky ovládat, aby se nezačal smát. Going samozřejmě byl velmi dobrý pozorovatel, ale jeho úsilí zdůraznit vlastní nepostradatelnost, aby nezůstal stranou operace, bylo očividné. Kapitán nakonec stroze pravil, že uvidí, co se dá dělat. I křižník Gloucester měl svůj pozorovací letoun, na katapultu byl připraven pro tyto účely obvykle užívaný jednomotorový létající člun typu Walrus. Když se o něco poz-

ději křižník přiblížil na dohled k Illustriousu, zablikala signální lampa a kapitán Rowley letadlové lodi sděloval, že posílá walrusem dva letce, kteří údajně mají ten večer „neodkladnou práci“. Poté co se oba z moře vylovení trosečníci ocitli na palubě Illustriousu, musel poručík Going překonat ještě jedno úskalí – věděl, že vzhledem k tomu, čím v minulých pár hodinách prošel, je z účasti při náletu automaticky vyřazen. Když podával hlášení kapitánu Boydovi, nezbylo mu než podruhé sebrat všechnu odvalu a požádat, aby přesto mohl odletět s jednou z útočných vln. Stejně jako velitel Gloucesteru, ani Boyd mu nedokázal odmítnout, ale podmínil konečné rozhodnutí stanoviskem lodního lékaře fregatního kapitána Keevila: pokud ten nebude mít námitky, musí ještě souhlasit velitel letecké skupiny fregatní kapitán Robertson, odpovídající za sestavení osádek letounů. Jakým zázrakem se to vše Goingovi podařilo zvládnout, známo není, ale za pár hodin již seděl v jednom ze swordfishů druhé útočné vlny na sedadle pozorovatele, za pilotem poručíkem Edwardem Cliffordem.

Úspěch náletu z velké míry závisel na rozsahu, aktuálnosti a přesnosti informací o obraně přístavu a rozmístění italských lodí. Proto po řadu dnů, jež předcházely datu útoku, a prakticky až do okamžiku, kdy se první swordfishes blížily k Tarantu, sledovaly létající čluny sunderlandy a průzkumné bombardéry typu Glenn Martin („Maryland“) pozorně přístav a přístupy k němu a podávaly pravidelná hlášení o situaci v kotvištích, o připlouvajících a odplouvajících lodích, o stavu obranných zařízení. Osádky létajících člunů se vždy a za všech okolností snažily odvést co nejvyšší práci, ale nevýhodou sunderlandů byla jejich velikost, neohrabanost a pomalost. Na druhé straně byly marylandy díky svým letovým vlastnostem ideální letouny pro dálkový průzkum. Šlo o stroje vyráběné v Americe společností Glenn Martin Aircraft Company v Baltimoru ve státě Maryland. Dvě stě patnáct jich bylo objednáno francouzským letectvem, do Francie se jich však dostala jen část; kvůli německé okupaci byla většina druhé zásilky přeměňována do Anglie. Tři letouny byly později odeslány do Středomoří. Po celonočním letu nad okupovanou Francií a Sardinii dorazily 19. září 1940 na Maltu, kde začaly působit jako průzkumná letka číslo 431.

Admirál Cunningham po útoku na Taranto ve svém hlášení napsal: „Námořní letectvo vděčilo za svůj úspěch v nemalé míře vynikajícímu průzkumu prováděnému letouny typu Glenn Martin z Malty, a to za velmi těžkých podmínek a často tváří v tvář nebezpečí nepřátelských stíhaček.“ Průzkumné letouny pořídily nad Tarantem množství foto-

grafii, na nichž byly patrné i protitorpédové sítě a přehrady upoutaných balonů. Ochrana základny se jevila natolik silná, že ještě den před útokem Cunningham sděloval admiraltě, že nelze očekávat jeho naprostý úspěch. Poslední fotografie zachycující pět bitevních lodí kotvících v takzvaném Velkém přístavu (Mar Grande) byly na Illustrious letcky dopraveny z Malty odpoledne 11. listopadu a krátce poté ohlásil sunderland, že připlouvá šestá bitevní loď. Pokud se týkalo soustředění nepřátelských těžkých plavidel, mohli tedy být admirálové Cunningham i Lyster spokojeni. Cunningham se dal slyšet, že se „všichni bažanti vrátili domů na hřad“. 11. listopadu 1940 večer se v tarantském Velkém přístavu kromě bitevních lodí Vittorio Veneto, Littorio, Conte di Cavour, Giulio Cesare, Andrea Doria a Caio Dulio nacházely i 3 těžké křižníky (Zara, Fiume a Gorizia) a 7 torpédoborců. V Malém přístavu (Mar Piccolo) kotvily 4 těžké křižníky (Bolzano, Trieste, Pola a Trento), 2 lehké křižníky (Garibaldi a Abruzzi), 21 torpédoborců, 5 torpédových člunů, 16 ponorek, 4 minolovky, 1 minonoska, 9 tankérů a 2 nemocniční lodi. Na britské swordfishes čekala opravdu bohatá kořist.

11. listopadu v šest hodin odpoledne se svaz „X“, tj. Illustrious v doprovodu několika křižníků a torpédoborců, oddělil od hlavních sil loďstva, stále se zdržujícího poblíž Jónských ostrovů, a zamířil na pozici určenou ke startu palubních bombardérů, asi 40 mil západně od ostrova Kefalonia. Dorazil tam před devátou hodinou večerní a od přístavu Taranto jej dělilo 170 mil. Ve 20.40 vzlétla z paluby Illustriousu pod vedením korvetního kapitána Kennetha Williamsona první útočná vlna dvanácti swordfishů. Šest jich bylo vyzbrojeno torpédy, dalších šest pumami, dva z nich, které nesly po šestnácti světlicích, byly opatřeny čtyřmi 125kilogramovými pumami a ostatní čtyři šesti 125kg pumami. Hned jak letouny první vlny zmizely ve tmě, začal palubní personál připravovat start druhé vlny. I tu mělo původně tvořit dvanáct letounů, ale poté, co tři z nich následkem znečištěného benzínu havarovaly, se jejich počet snížil na devět. Z nich pět neslo torpéda a ze čtyř vyzbrojených pumami měly dva, podobně jako u první vlny, osvětlit cíle světlicemi.

První útočná vlna dorazila k cíli krátce před 23. hodinou. Letouny se přibližovaly od jihozápadu a záblesky výstřelů protiletadlových děl oznamovaly, že nepřítel už stačil vyhlásit poplach. Nálet zahájily dva letouny se světlicemi, které začaly shazovat nad jižní a východní části Velkého přístavu. Jak se světlice opatřené padáčky pomalu snášely k hladině zátoky, jejich bílé světlo odhalovalo siluety zakotvených pla-

videl. Potom ve snaze upoutat na sebe pozornost nepřátelských světlo-
metů a protiletadlových baterií, a tím ulehčit blížícím se torpédovým
bombardérům záměřily oba osvětlovací letouny k zásobníkům pohon-
ných hmot, umístěným na východním pobřeží zátoky. Ve stejnou dobu
a se stejným záměrem napadly čtyři swordfishe vyzbrojené pumami
křížníky a obchodní lodi kotvící v Malém přístavu. Letoun označený
E.5A z letadlové lodi Eagle s pilotem kapitánem O. Patchem a po-
zorovatelem poručíkem D. G. Goodwinem přitom zasáhl torpédobo-
rec Libeccio, ale puma neexplodovala, takže způsobená škoda nebyla
velká.

To už od západu přilétalo šest torpédových bombardérů rozděle-
ných do dvou rojů po třech letounech. První, vedený velitelem letu kor-
vetním kapitánem Williamsonem, se držel ve výšce necelých deseti
metrů nad hladinou. Po úspěšném průletu balonovou přehradou se le-
touny spustily ještě níž, až se některé koly svých podvozků téměř dotý-
kaly hladiny. Tato taktika, zakrátko uplatněná i druhou útočnou vlnou,
nepochybně mnoho z nich zachránila. Letem nízko nad vodou nejen-
že unikaly kuželům světla desítek světlometů marně hledajících nepří-
tele na obloze, ale obsluhy italských protiletadlových zbraní se obáva-
ly, že střely vypálené ze skloněných hlavní, které minou cíle – a těch
byla většina –, zasáhnou v polokruhové zátoce jiná kotvící plavidla
nebo přístavní budovy a zařízení. Řada italských protiletadlových ka-
nonů a kulometů proto nestřílela vůbec nebo jejich palba šla vysoko
nad nalétávajícími letouny.

Shozené světlice a měsíční světlo ozařovaly nehybné bitevní kolosy
spočívající ve vzdálenosti něco přes jeden kilometr od břehu zátoky,
jen Littorio a Vittorio Veneto kotvily ještě o něco dál od pobřeží. Ve-
doucí letoun korvetního kapitána Williamsona zaútočil na nejjižněji
zakotvený Conte di Cavour. Torpédo zasáhlo přední část lodi, ale bom-
bardér, poškozen protiletadlovou palbou z její sesterské lodi Giulio
Cesare, se vzápětí zřítíl do vody poblíž plovoucího doku. Exploze torpé-
da, ke které došlo v těsné blízkosti kýlu, vyvrvala v trupu Conte di
Cavouru otvor o rozměrech 12krát 8 metrů. Protože bylo okamžitě jas-
né, že poškození je velmi vážné, Italové se pokusili dostat loď blíž ke
břehu. Podarilo se jim to však jen zčásti, nikoli dost na to, aby se čás-
tečně nepotopila; poté co spočinula na dně, voda dosáhla až na hlavní
palubu. Mezitím minutu po fatálním zásahu Conte di Cavouru zaúto-
čil druhý roj tři swordfishů nalétávající paralelně s prvním, jen poně-
kud víc severně. Jedno torpédo se zabořilo do levoboku zbrusu nové
bitevní lodi Littorio a hned nato další zasáhlo její příď na pravoboku.
Ostatní torpéda svržená letouny první vlny cíle buď minula, nebo ex-

plodovala předčasně, nebo neexplodovala vůbec. K odlétajícím torpédovým bombardérům se připojily i letouny, které provedly nálet na palivové depo a na lodi v Malém přístavu. Navzdory palbě protiletadlových děl burácející na všech stranách už žádný další letoun sestřelen nebyl a čtyři a půl hodiny po startu se jich 11 vrátilo na palubu *Illustrious*.

Letouny druhé útočné vlny pod velením korvetního kapitána J. W. Halla začaly opouštět *Illustrious* ve 21.20. Jako v případě první vlny byly rozestaveny šikmo po pravé i levé straně letové paluby, střídavě najížděly na středovou čáru a odtud jeden za druhým vzlétaly. Ale co však nemělo mít ten den zřejmě konce, byly potíže pronásledující pozorovatele poručíka Goinga. Když dostal jeho swordfish pokyn ke startu, pilot poručík Clifford začal z pravé strany rolovat na středovou čáru paluby. V tom okamžiku vyjel z levé strany letoun poručíka Sama Morforda. Protože letadla vzlétala v několikavteřinových intervalech, stačila jen malá nepřesnost v odhadu času a vzdálenosti a oba letouny o sebe zavadily křídly. Jejich startovní manévry byl okamžitě přerušeny, motory se zastavily, letouny byly odtaženy stranou a muži palubního personálu přibíhali zjistit rozsah poškození. Morfordův letoun byl na tom dobře, kromě plátěného potahu trupu protrženého na jednom místě a zlomeného žebra v křídle se mu nic jiného nestalo; rozhodnutí proto znělo, že může vzlétnout. Zato Cliffordův a Goingův bombardér s identifikačním označením L.5F na tom byl hůř. Musel být svezem do podpalubního hangáru, kde se sice mechanici okamžitě pustili do výměny poškozených částí, ale vše nasvědčovalo tomu, že o jeho účasti – přesněji řečeno neúčasti – při náletu na Taranto je rozhodnuto. I když poškození nebyla velká, jejich odstranění si nějakou chvíli vyžádá, a to už bude druhá útočná vlna od *Illustrious* vzdálena desítky mil. Nešťastný Going, uvědomující si, že vlastně už nemá po všech peripeitiích, kterými ten den prošel, co ztratit, se rozhodl k poslednímu, i když prakticky beznadějnému kroku. Vydal se za velitelem letecké skupiny fregatním kapitánem Robertsonem se žádostí, aby jakmile bude jejich letoun opraven, mohli s poručíkem Cliffordem odstartovat. Robertson odmítl s tím, že to už bude příliš pozdě. Nato Going vsadil vše na jednu kartu a požádal o předvedení k veliteli lodi kapitánu Boydovi. To už bylo ten den podruhé. „Dobře,“ jen pokrčil rameny Robertson a odvedl poručíka na velitelský můstek. Kapitán Boyd vyslechl žádost přednesenou vzrušeným hlasem mlčky. Nepochybně mu bylo smůlou pronásledovaného a přitom stále se nevzdávajícího pozorovatele líto, ale vyhovět nebylo jednoduché. K usnadnění startu palubních letounů bylo ve většině případů třeba obrátit loď tak, aby mohly vzlétat proti

větru. Kdy to bylo nutné a kdy ne, záviselo na síle a směru právě vanoucího větru; při startu obou vln mířících k Tarantu to nutné bylo. Jinými slovy: loď o výtlaku 23 000 tun a délce 230 metrů by teď muse-la znovu provést obrat kvůli jedinému letounu. Když Going skončil, kapitán se odešel poradit s viceadmirálem Lysterem. Za okamžik byl zpátky a zeptal se napjatě čekajícího Goinga: „Myslíte, že můžete druhou vlnu ještě dohonit?“ „Jistě, pane,“ vyhrkl poručík bez rozmyšlení. Boyd se lehce usmál, jako bývalý námořní pilot dobře věděl, co je a co není možné, ale oba muži si v tu chvíli zahráli malou hru, kdy se jeden tvářil, jako že si je něčím jist, a druhý předstíral, že tomu věří. „Dobrá,“ pravil kapitán, „dávám vám na start deset minut.“ Nakonec uplynulo přesně 25 minut od okamžiku, co vzlétlo osm letounů druhé vlny, než Illustrious dokončil potřebný manévra a jeho palubu opouštěl osamocený swordfish L.5F. Za palubním převisem se lehce propadl, pak ale nabral výšku, zamířil na severozápad a zmizel ve tmě. Illustrious se začal obracet na původní kurz.

Druhá útočná vlna vedená korvetním kapitánem Halem se objevila nad Tarantem krátce před půlnocí. Taktika byla stejná jako u první vlny: padákové světlice osvětlily cíle, čtyři bombardéry nesoucí pumy napadly plavidla kotvící ve Vnitřním přístavu, torpédové bombardéry zamířily k bitevním lodím ve Vnějších přístavu. Poté co jedno torpédo narazilo na pravobok Caio Duilia devět metrů pod čarou ponoru, musela posádka s lodí najet na mělčinu, aby zabránila jejímu potopení. Další dvě torpéda byla určena již vážně poškozenému Littoriu: jedno z nich sice nevybuchlo, ale druhé naplno zasáhlo jeho zád'. Vůbec však neuspěl útok na bitevní loď Vittorio Veneto a na těžký křižník Gorizia; letoun nesoucí označení E.4H z posádky letadlové lodi Eagle, který napadl křižník, byl protiletadlovými kanony bránícího se plavidla sestřelen. Jeho osádka však neměla štěstí swordfishe korvetního kapitána Williamsona z první vlny; tentokrát se nezachránil ani pilot, ani pozorovatel. Tělo pilota poručíka Geralda Bayleyho Italové později našli a pohřbili se všemi poctami, pozorovatel poručík Henry Slaughter zřejmě zůstal uvězněn v rozstříleném letounu a s ním i zmizel ve vodách zátoky

Ve 23.30, hned jak sedm bombardérů druhé vlny dokončilo svoje zkázonosné poslání a vracelo se na mateřskou loď, blížil se k Tarantu osamělý letoun, swordfish L.5F poručíků Clifforda a Goinga. Už z dálky několika mil oba letci viděli na obloze explodující granáty a záři z požárů hořících lodí. V podstatě jediné, na co mohli v tu chvíli spoléhat, bylo, že po odletu druhé vlny italská obrana poleví v ostražitosti v domnění, že nálet skončil. Jak mu bylo určeno při



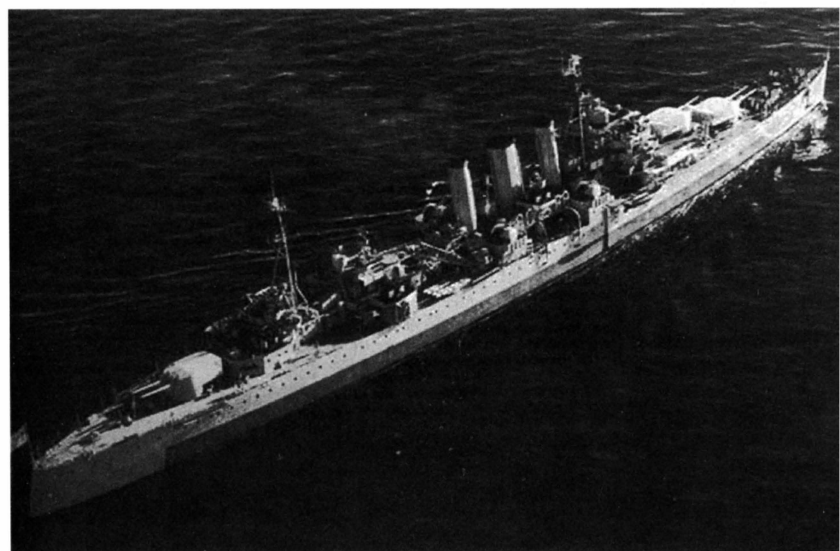
Palubní bombardér swordfish po svržení torpéda



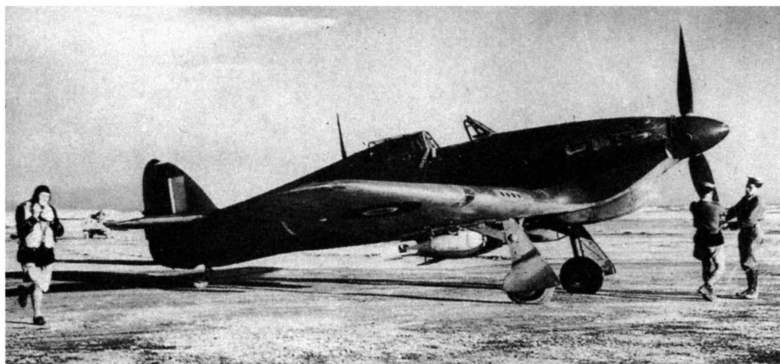
Swordfish se složenými křídly je svážen výtahem z letové na hangárovou palubu



Britská letadlová loď Ark Royal



Britský těžký křižník Norfolk



Jedna z prvních čtyř stíhaček Hawker Hurricane, které v červnu 1940 dorazily na Maltu



Italský třímotorový bombardér Cant Z.1007 útočí na britskou loď v maltských vodách



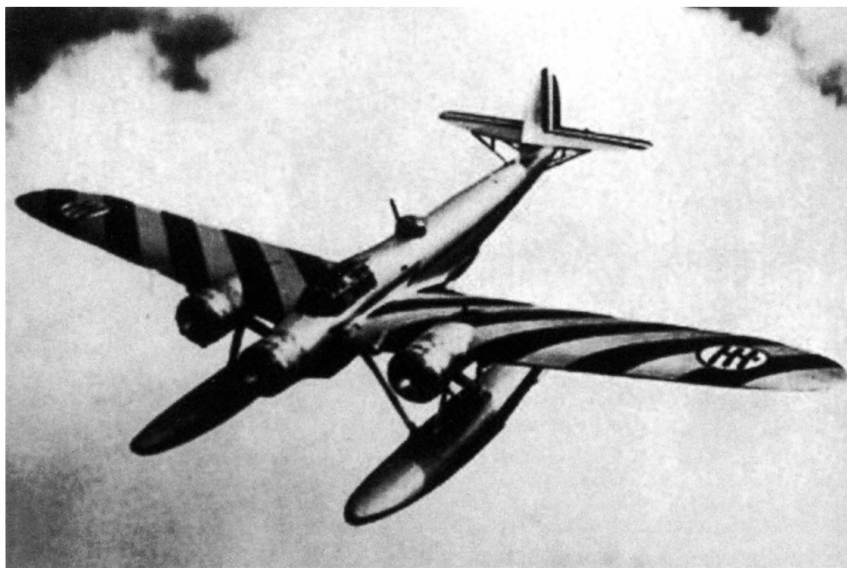
Lavalletský přístav po náletu bombardérů německého X. sboru. Kouř stoupá ze zapáleného tankeru



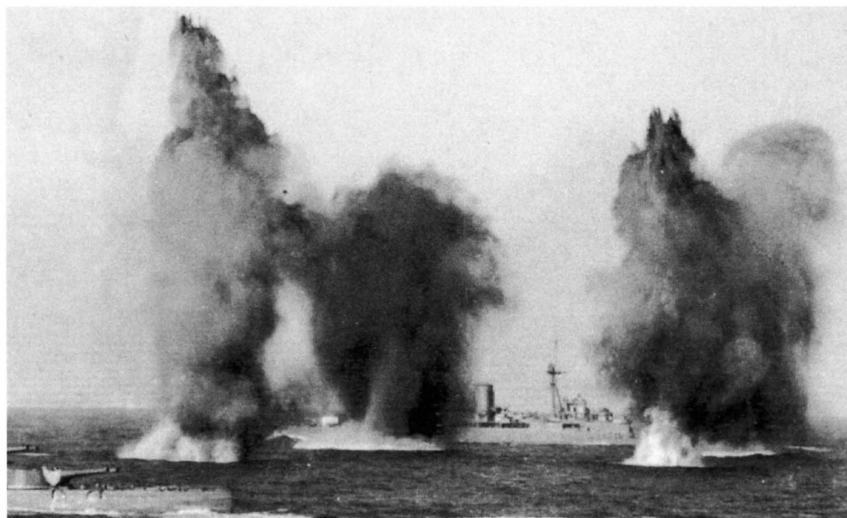
Britské bombardéry Blackburn Skua



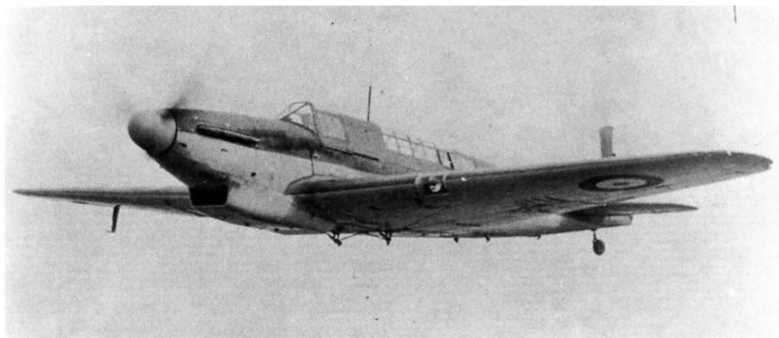
Britský čtyřmotorový létající člun Short Sunderland



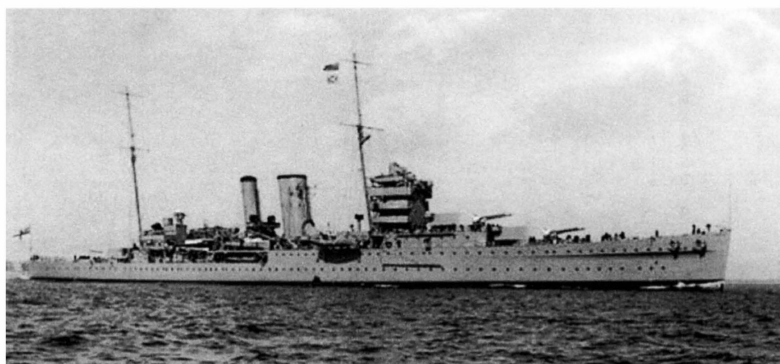
Italský třímotorový bombardovací hydroplán Cant Z.506



Britský bitevní křižník Hood napaden 9. 7. 1940 italskými bombardéry. Tentokrát vyvázl bez úhony



Britský stíhací letoun Fairey Fulmar



Britský těžký křižník York



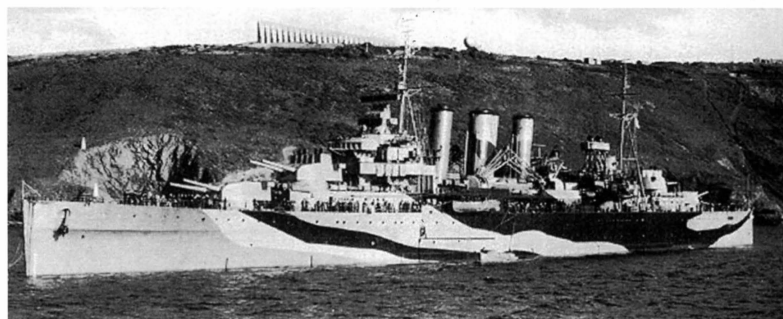
Britský lehký křižník Liverpool na Maltě v roce 1939; vlevo zád' kotvící letadlové lodi Ark Royal



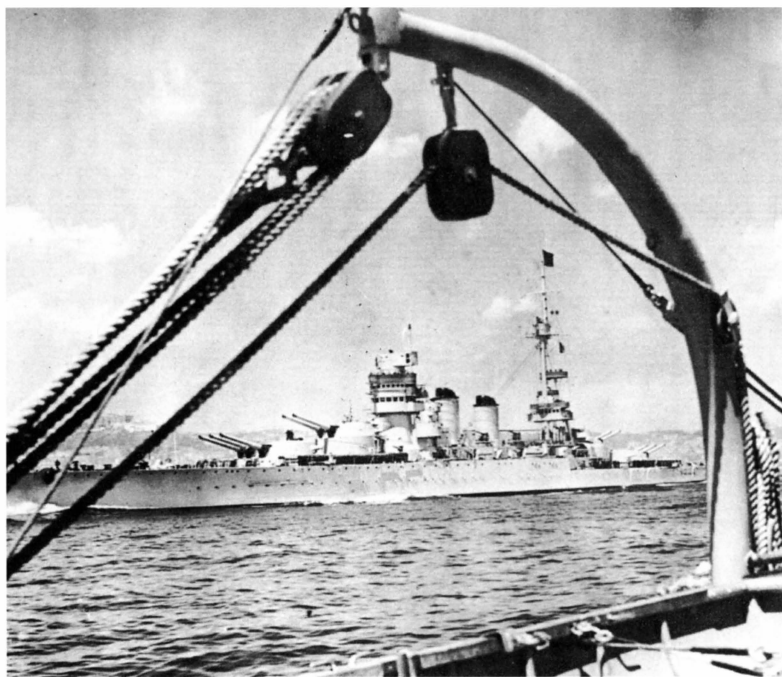
Britský těžký křižník Stropshire



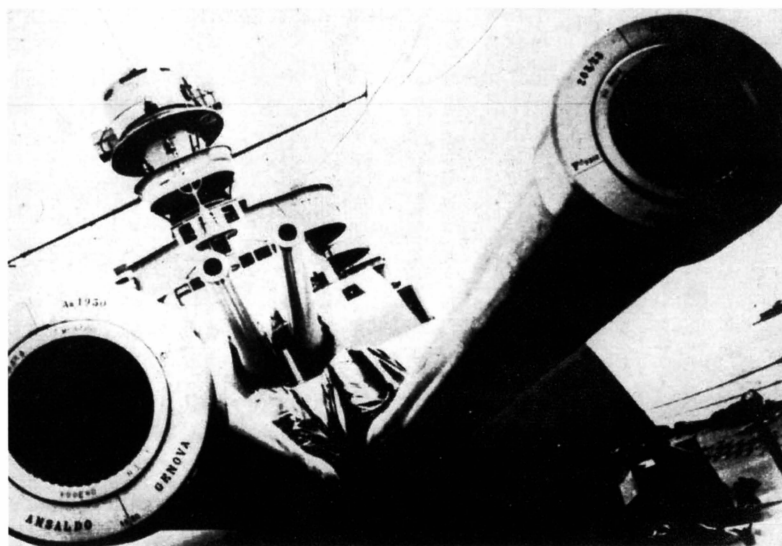
Britský lehký křižník Newcastle



Britský těžký křižník Kent



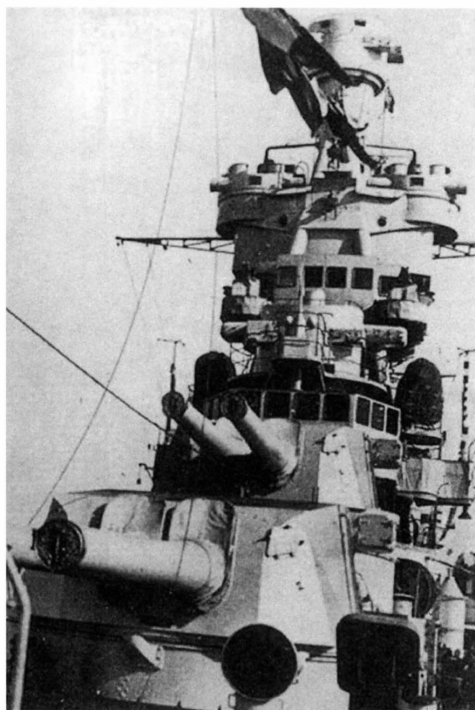
Italská bitevní loď Conte di Cavour



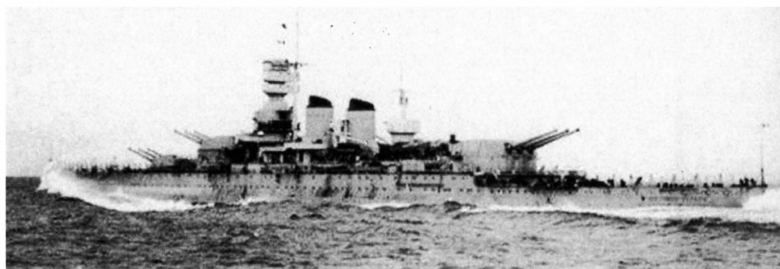
Přední dělové věže italského těžkého křižníku Zara



Italský těžký křižník Trento



Přední dělové věže křižníku Trento



Italská bitevní loď Vittorio Veneto



Část dělové výbroje Vittoria Veneta



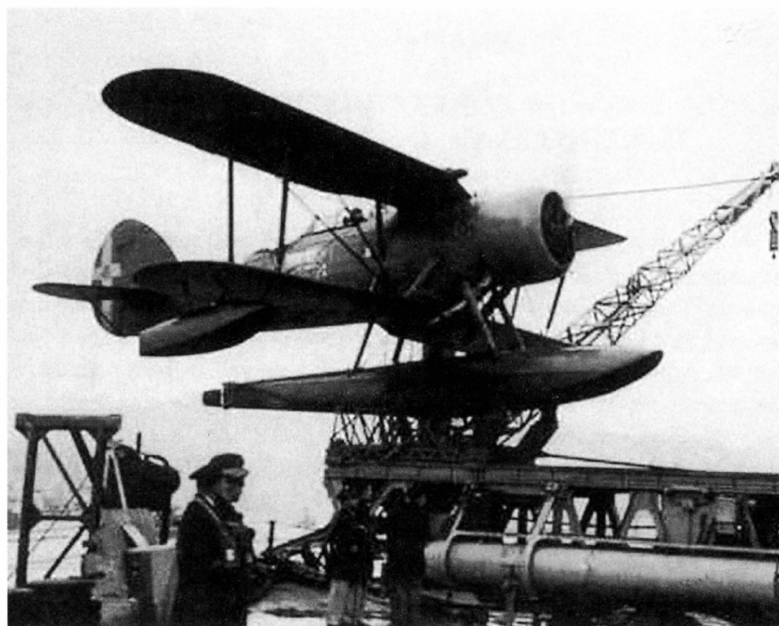
Italský torpédoborec Giosue Carducci



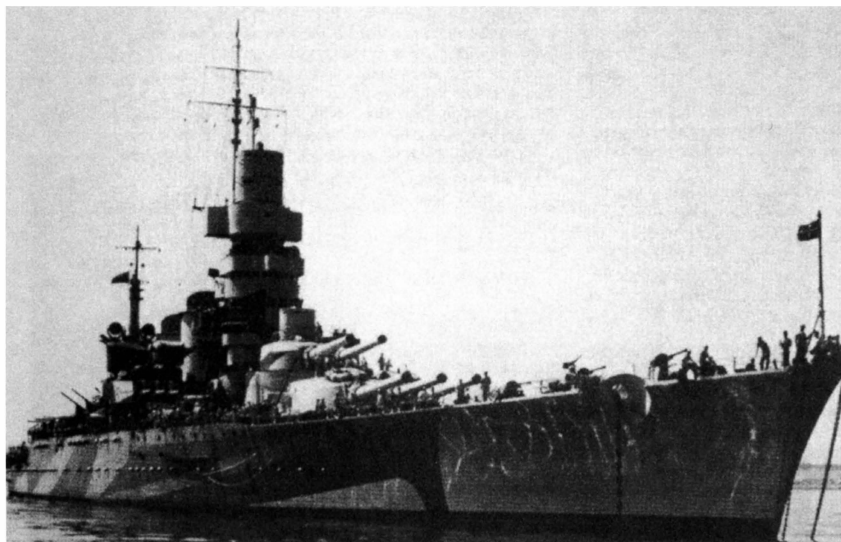
Italská bitevní loď Littorio



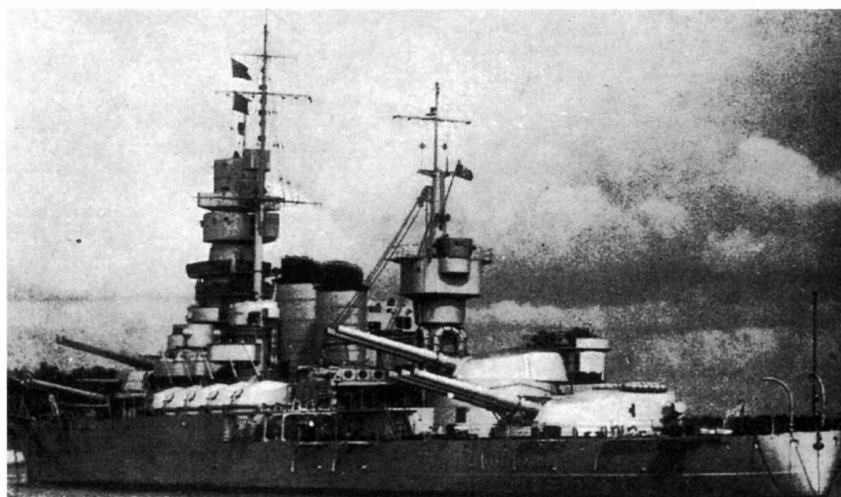
Italský lehký křižník Luigi Cadorna



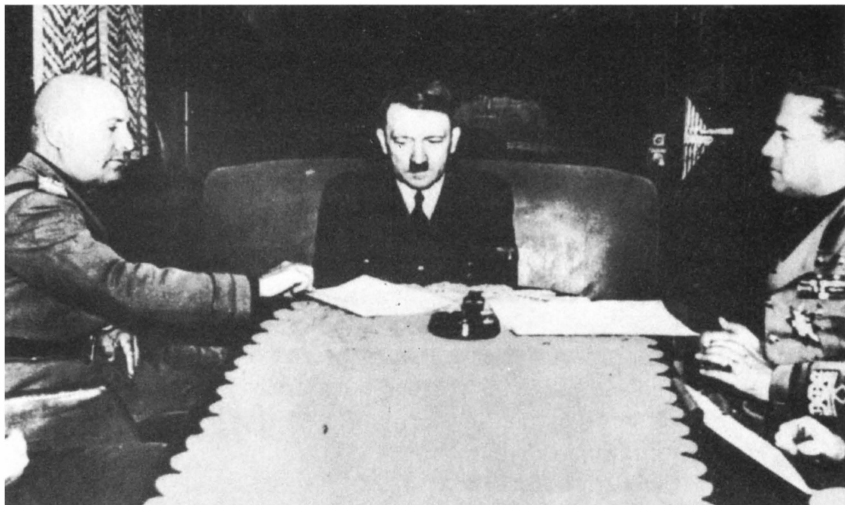
Průzkumný letoun Ro.43 na katapultu bitevní lodi Vittorio Veneto



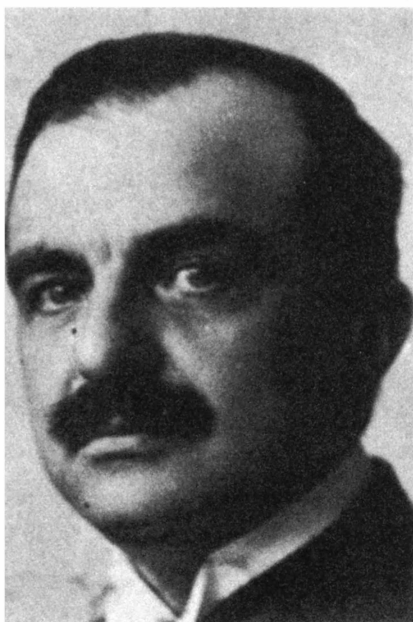
Italská bitevní lod' Caio Duilio



Italská bitevní lod' Andrea Doria



Schůzka v Brennerském průsmyku 4. 10. 1940. Zleva: Mussolini, Hitler, hrabě Ciano



Řecký předseda vlády generál Johannis Metaxas



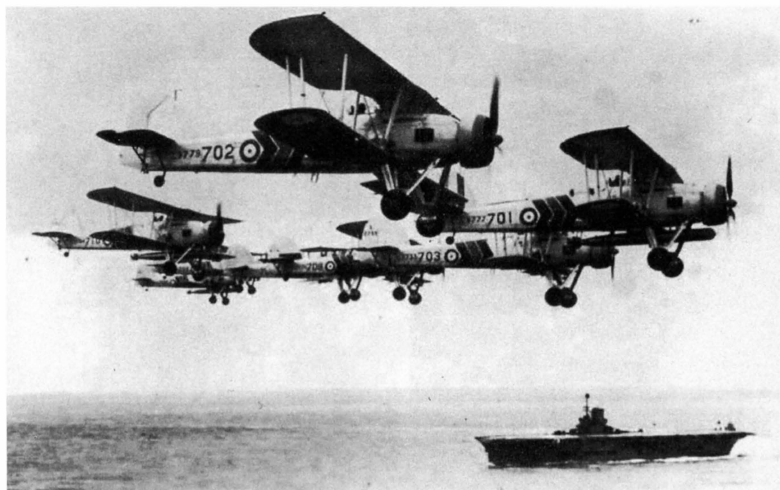
Řecký generál Alexandros Papagos



Italská bitevní loď Conte di Cavour (vpředu) a těžký křižník Fiume



Britská letadlová loď Illustrious



Skupina swordfishů odstartovala z britské letadlové lodi

předletové instruktáži, směřoval Clifford k Malému přístavu. Skutečně se ozývala jen sporadická protiletadlová palba a letoun úspěšně pronikl i smrtelně nebezpečnou balonovou přehradou. Když pod sebou Clifford zahlédl dvě velké lodi, sestoupil na výšku kolem 150 metrů a svrhl všech šest pum, které jeho letoun nesl. Oba letci ještě stáli ke svému velkému zklamání zaznamenat, že se neobjevila žádná známka toho, že by zvolené cíle – šlo o těžké křižníky Trento a Bolzano – zasáhli. V tu dobu ani Clifford, ani Going nemohli vědět, že dvě z jimi svržených pum sice dopadly na palubu Trentu, ale protože italské křižníky byly opatřeny relativně slabým pancéřováním, 125kilogramové průbojné pumy prolétly palubou, stejně tak i celým podpalubím, prorazily dno, a aniž explodovaly, skončily ve vodě pod lodí. Poškození Trentu proto nebylo vážné, kromě děr v hlavní palubě a ve dnu lodi byly narušeny jen podpalubní přepážky, poškozeno ventilační potrubí a proražena jedna palivová nádrž. Swordfish, zbavený zátěže pum, teď klouzal nízko nad vodami zátoky, přelétl přístavní kosu a zamířil na volné moře, kde na jihovýchodě čekala mateřská letadlová loď.

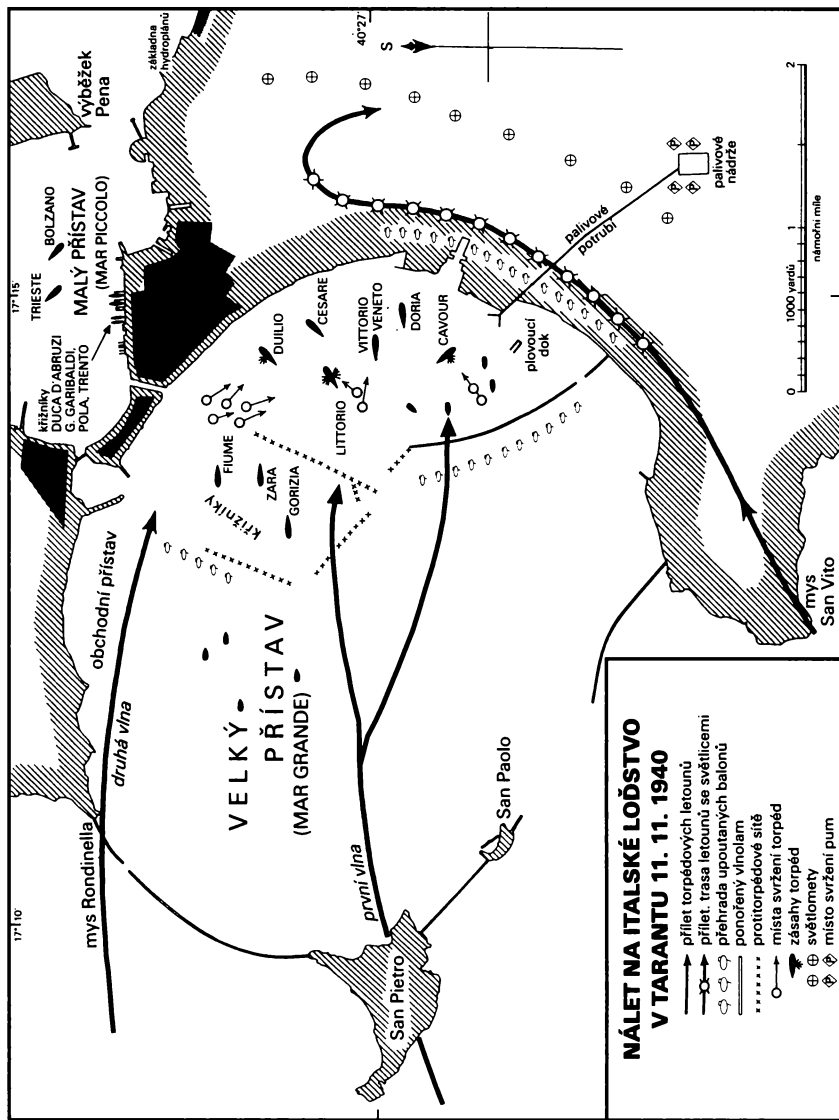
Druhá útočná vlna se vrátila na Illustrious před třetí hodinou ranní. Na letovou palubu dosedlo sedm letounů a po dvaceti minutách se objevil i L.5F. Protože nálet na Taranto samozřejmě nebyl jen záležitostí palubní letecké skupiny, ale celé posádky Illustriousu, téměř všichni už věděli, co musel podstoupit nezdolný George Robert Marshal Going, aby se jej mohl účastnit. Když nyní swordfish L.5F roloval po palubě, vital jej nadšený jásot a rozzářený Going mával z otevřené kabiny. Přestože byla pozdní noční hodina, kapitán Boyd povolil mimořádně otevřít důstojnickou jídelnu včetně baru: letci se pustili do sendvičů, slaniny s vejci a v kuchyni šéfkuchař fregatní kapitán Tuck dokončoval poslední „úpravy“ obrovského koláče s cukrovým swordfishem uprostřed. Palubní personál svázel do hangáru bombardéry, některé s takovými šrámy, že mechanici nevěřicně kroutili hlavami, že vůbec doletěly zpět.

Zatímco korvetní kapitán Hale, velitel druhé vlny, podával kapitánu Boydovi na můstku Illustriousu hlášení o průběhu operace, velitel první vlny korvetní kapitán Williamson a jeho pozorovatel poručík Scarlett zažívali těžké chvíle. Letoun zasažený protiletadlovou palbou jednoho z italských torpédoborců se jim sice podařilo opustit dřív, než se potopil, a dokázali i doplavat k nedalekému plovoucímu doku. Pokud se však domnívali, že to nejhorší už mají za sebou, mylili se. Na oba promočené muže se vrhla horda rozzuřených pří-

stavních dělníků, strhali z nich uniformy a oba letci jen taktak unikli lynčování. Až když je po skončení náletu a poté, co utichla divoká střelba ozývající se ze všech stran, převzali příslušníci válečného námořnictva, dostalo se jim důstojnějšího zacházení, odpovídajícího statutu válečných zajatců. Po několika dnech věznění v Tarantu byli Williamson se Scarlettem odesláni do zajateckého tábora poblíž města Sulmony a po italské kapitulaci v roce 1943 byli odsunuti do tábora v Německu. Tam zůstali až do konce války.

Podle hlášení předaného námořnictvem vrchnímu velitelství ozbrojených sil (Comando Supremo) bezprostředně po britském útoku tvořilo obranu Taranta v noci z 11. na 12. listopadu 21 protiletadlových děl ráže 102 mm, 68 automatických protiletadlových baterií (celkem 84 hlavní) ráže 27 a 20 mm a 109 pevných i otáčivých protiletadlových kulometů. Svou protiletadlovou výzbrojí se bránily i napadené lodí; 6 bitevních lodí, 9 křižníků a 28 torpédoborců kotvicích ve Velkém a Malém přístavu mohlo proti útočníkům teoreticky obrátit celkem 600 hlavních. Oba sestřelené britské letouny padly za oběť právě jim. Odhad zněl, že pobřežní protiletadlové baterie všech ráží spolu se zbraněmi na palubách kotvicích lodí vypálily v průběhu náletu na 15 000 projektilů všech ráží.

Přes tato impozantní čísla je třeba si uvědomit, že Italové neučinili pro zabezpečení své hlavní námořní základny před útokem ze vzduchu zdaleka vše, co bylo v jejich možnostech. Příliš spoléhali na koncentraci protiletadlových zbraní a na přehradu z upoutaných balonů. Přitom, pokud se týkalo balonů, měli i smůlu. Celkem jich v Tarantu bylo 90. Ale v noci z 10. na 11. listopadu, tedy pouhých čtyřiašest hodin před náletem, se nad přístavem přehnala prudká bouře, která jich asi 60 zničila. Vzhledem k nedostatku vodíku velitelství přístavu nedokázalo během dne ztráty nahradit, takže v okamžiku britského útoku jich oproti původnímu stavu bylo jen 27. To už byl citelný rozdíl a možná i důvod, proč ani jeden z britských letounů nebyl zničen nebo poškozen nárazem na ocelové poutací lano balonu. Italové měli v Tarantu 22 světlometů většinou moderní konstrukce, některé umístěné na pevnině, některé na plovoucích pontonech. Kromě toho další světlomety byly umístěny na palubách bojových lodí a i ty mohly přispět k vyhledávání nalétávajících letounů či k oslepení jejich pilotů. Italům sice chyběl radar, ale základna disponovala 13 elektronickými naslouchacími stanicemi schopnými zachytit zvuk motoru letounu, ještě když se nacházel nad mořem vzdálen řadu mil; dvě z těchto stanic byly propojeny přímo se světlomety.



Naneštěstí pro italské válečné loďstvo nebyla v Tarantu dokončena instalace síťových zátarasů, které měly kotviště chránit před útokem torpédy. Z 12 800 metrů sítě potřebných k ochraně kotviště jich bylo ve Velkém přístavu umístěno jen 4 200 metrů a dalších 2 900 metrů zůstávalo složeno na břehu. Ale i po náletu trvalo šest měsíců, než byly dodány sítě pro celý přístav – to ale víc než o liknavosti námořních úřadů svědčí o nedostatečné výkonnosti italského průmyslu. Avšak ani ty sítě, které byly v době útoku položeny, nesplnily svůj účel. Dosahovaly totiž pouze do hloubky 10 metrů a mezi jejich spodním okrajem a dnem přístavní laguny zůstávalo na většině míst kolem 5 metrů nechráněného prostoru. To britská rozvědka zjistila a torpéda útočících swordfishů byla nastavena na ponor 10,6 metrů, aby pod sítěmi podplula. Navíc byla opatřena zapalovači typu Duplex, nepotřebovala proto na cíl narazit; zapalovač přivedl torpédo k výbuchu v okamžiku, kdy se ocitlo v magnetickém poli lodního trupu. Další vážné chyby se obrana Taranta dopustila tím, že vůbec nepoužila k ochraně ohrožených lodí kouřovou clonu. Řada italských důstojníků byla totiž přesvědčena, že v případě nepřátelského náletu by byla kouřová clona spíš na škodu než k užitku, neboť by ztížila, nebo úplně znemožnila obsluhu protiletadlových zbraní vést na útočící letouny účinnou palbu – skryla by je lépe než kotvicí lodi. V roce 1976 španělský námořní historik Luis de la Sierra napsal: „Kdyby po prvním varování, když byl vyhlášen letecký poplach, asi 30 minut před přiletem první vlny, byly na torpédoborcích a křižnících uvedeny v činnost přístroje na výrobu umělého kouře, britští námořní piloti by nebyli s to vidět Campionioho bitevní lodi, a to navzdory intenzivnímu osvětlení skýtanému světlicemi.“

Illustrious se svým doprovodem se připojil k hlavním silám Cunninghamova loďstva za rozbřesku 12. listopadu. Krátce potom se však podle hlášení, které přišlo od viceadmirála Pridhama-Wippella, ukázalo, že ztráty v tarantském přístavu nebyly jediné, které Italy postihly v noci z 11. na 12. listopadu.

Při plánování operace admirál Cunningham rozhodl, že ve stejné době, kdy budou swordfishe útočit na italskou námořní základnu, napadne skupina bojových plavidel v Otrantském průlivu mezi Albánií a Itálií trasy užívané Italy k zásobování svých vojsk v Albánii. Mělo jít o jednu z akcí na odpoutání pozornosti nepřítele od hlavního záměru, tj. náletu na Taranto, a jejím provedením Cunningham pověřil křižníky Orion, Sydney, Ajax a dva torpédoborce viceadmirála lehkých sil Pridhama-Wippella. 11. listopadu v 18 hodin se stejně jako letadlová

loď *Illustrious* vydávající se k Tarantu oddělila od hlavních sil loďstva i *Pridhamova-Wippellova* skupina. Nabrala kurz k Otrantskému průlivu a dosáhla cílové oblasti, aniž ji nepřítel zpozoroval.

Kolem jedné hodiny ranní 12. listopadu se ve vzdálenosti asi osmi mil od britských křižníků objevil konvoj čtyř nepřátelských nákladních lodí mířících z italského Brindisi do albánského přístavu Vlorë. Doprovázel je starší torpédový člun *Nicola Fabrizi* s velitelem poručíkem *Giovannim Barbinim* a pomocný křižník *Ramb 3*, kterému velel fregatní kapitán *Francesco De Angelis*. Následovala rychlá akce, při které byly potopeny všechny čtyři obchodní lodi navzdory hrdinnému odporu kladenému při jejich obraně torpédovým člunem *Fabrizi*. Zato *Ramb 3* přílišnou bojovnost neprojevil, po několika počátečních výstřelech rychle odplul, zanechávaje nákladní lodi jejich osudu. Nakonec se přes těžké poškození podařilo uniknout i *Fabrizimu*. V odpoledních hodinách téhož dne na místo nočního střetnutí dorazily italské torpédové čluny *Curtatone* a *Solferino* a zachránily 140 trosečníků; ztráty činily 36 mrtvých a 42 zraněných včetně námořníků padlých na palubě torpédového člunu *Fabrizi*. Poručík *Barbini* byl za hrdinství prokázané během akce vyznamenán Zlatou medailí, nejvyšším italským vyznamenáním za statečnost.

Skupina křižníků viceadmirála *Pridhama-Wippella* se připojila k hlavním silám Středomořského loďstva jen o něco později než letadlová loď *Illustrious*. Po odražení několika útoků italských bombardérů se loďstvo dne 14. listopadu vrátilo do Alexandrie. Admirál *Cunningham* a viceadmirál *Lyster* mohli být spokojeni, výsledek útoku na hlavní základnu italského válečného loďstva překonal všechna očekávání. Pro *Cunninghama* to mělo nezanedbatelný význam také z toho důvodu, že v souvislosti s náletem dával do určité míry v sázku i svou reputaci. Když totiž vešlo ve známost, že námořní letectvo hodlá napadnout Taranto pouhými 24 letouny (a to se ještě nevědělo, že jich nakonec bude jen 21), Královské letectvo (RAF) naléhavě admirálovi doporučovalo, aby operaci zrušil. Samo totiž mělo v úmyslu po pečlivé přípravě udeřit na Taranto těžkými bombardéry a mělo obavu, že neúspěšný útok palubních pilotů bude mít jediný výsledek: Italové podstatně vylepší protiletdeckou obranu přístavu. Naštěstí se obavy nenaplnily a vrchní velitel britského letectva ve Středomoří a na Středním východě hlavní maršál letectva *Arthur M. Longmore* osobně navštívil v Alexandrii letadlovou loď *Illustrious*, aby pogrataloval osádkám palubních letounů. Gratulace přicházely z mnoha stran, *Cunningham* obdržel blahopřání i od krále *Jiřího VI.*: „Nedávné úspěšné operace loďstva pod Vaším velením jsou pro všechny doma zdrojem hrdosti

a uspokojení. Prosím, předejte moje vřelé blahopřání Středomořskému loďstvu a obzvláště námořnímu letectvu za jejich brilantní výkon proti italským válečným lodím v Tarantu.“

Operace JUDGMENT (ROZSUDEK), jak byl útok na italské loďstvo v přístavu Taranto nazván, měla výsledky naprosto nesouměřitelné s relativně skromnými prostředky, kterých Britové k jejímu provedení užíli. Polovina italské bitevní flotily byla dočasně vyřazena za cenu 11 torpéd, dvou pomalých a zastaralých bombardérů, dvou letců, kteří zahynuli, a dalších dvou, kteří padli do zajetí. Vzhledem k tomu, že pouze pět torpéd našlo cíl, byla způsobená škoda obrovská. Už z fotografií pořízených následující den průzkumnými letouny bylo patrné, že bitevní loď Conte di Cavour je potopena, z vody vyčnívaly jen její komíny a horní nástavby, Caio Duilio se opřel o dno ponořenou a zatopenou příď. Littoria zachránilo po zásahu třemi torpédy od úplné zkázy – stejně jako Conte di Cavoura a Caio Duilia – jen to, že se ho podařilo včas přemístit do mělčích vod, takže i potom, co dosedl příďí až na dno přístavního bazénu, zůstal z větší části vynořen. Už krátce po náletu byl Littorio pomocí obrovských prázdných barelů narovnan a přesunut do Malého přístavu, kde byl 11. listopadu umístěn v suchém doku. Protože šlo o nejvýznamnější ze tří poškozených bitevních lodí, její oprava dostala absolutní přednost a práce na ní pokračovaly v horečném tempu ve dne v noci. 11. března následujícího roku se Littorio vrátil do služby. Šest měsíců po náletu byl opraven i Caio Duilio. Conte di Cavour, který na tom byl nejhůř, byl vyzdvižen až v červenci roku 1941. Pak byl odtážen k opravě a částečné modernizaci do terstských loděnic a odhadovalo se, že potrvá nejméně dva roky, než bude znovu plně bojeschopný. Když ale Itálie 8. září roku 1943 kapitulovala, loď se stále nacházela v Terstu. Tam měla být na rozkaz italského vrchního velení vlastní posádkou potopena, aby ji nemohli využít Němci. Ale nestalo se tak, neboť ti, kdo měli rozkaz provést, došli k závěru, že loď nemůže být Němcům k žádnému užitku, neboť do dokončení jejích oprav ještě chybělo nejméně půl roku. Němci ji přesto obsadili a nakonec ji 15. února 1945 potopily těžké bombardéry amerického letectva. Poškození ostatních plavidel včetně těžkého křižníku Trento a torpédoborce Libeccio byla lehká a lodi se brzy mohly vrátit do služby; u Trentu trvaly opravy jen dva měsíce.

Už den po náletu byly všechny plavbyschopné velké bojové lodi z Taranta přemístěny do bezpečnějších přístavů na západoitalském pobřeží, do Neapole, La Spezie a Janova. V nových kotvištích byla ochrana zbývajících tří bitevních lodí zvýšena tím, že podél jejich boků

byla umisťována nákladní plavidla, aby při eventuálním dalším útoku zachytila a přivedla k výbuchu nepřátelská torpéda; když se velké lodi později do Taranta vrátily, byly již skryty za hustou přehradou protitorpédových sítí. Italové se přece jen poučili a už nikdy nebyla žádná jejich velká loď kotvíci v přístavu poškozena leteckým torpédem.

Výsledek útoku na italské bitevní loďstvo do značné míry změnil strategickou situaci v celém Středomoří. Když byla tarantská základna (byť dočasně) paralyzována, snížilo se i ohrožení britských konvojů plujících na Maltu a Krétu. Italové sice stále mohli, zejména z Neapole, operovat ve střední části Středozemního moře, ale britské průzkumné letouny vzlétající z Malty se je snažily mít pod dohledem a o jejich pohybech včas informovat velitele Středomořského loďstva. Italský autor Antonio Trizzino napsal v roce 1966: „Porážka, kterou italské námořnictvo utrpělo bez boje v noci z 11. na 12. listopadu 1940, vymezila budoucnost války mezi Itálií a Velkou Británií. Taranto bylo italským Trafalgarem.“

Nicméně objektivně je třeba říci, že útok na Taranto sice snížil hrozbu ze strany italského loďstva, ale neodstranil ji. Navzdory těžkým ztrátám představovalo italské námořnictvo stále ještě povážlivou sílu, což demonstrovalo už o pár dnů později za bitvy u mysu Spartivento (Capo Teluada). Americký univerzitní profesor, námořní historik James J. Sadkovich v roce 1994 napsal: „Jak Somerville, tak Cunningham si dávali pozor, aby se příliš nepřiblížili ke třem zbývajícím italským bitevním lodím. Somervilleho rozhodnutí ze 17. listopadu (pět dnů po Tarantu – pozn. M. H.) odstartovat skupinu hurricanů určených pro Maltu ze samé hranice jejich doletu vedlo ke ztrátě jedenácti z dvanácti letounů.“* V každém případě byl úder zasazený italskému válečnému loďstvu povzbuzením pro Řeky, kteří se obávali, že pod ochranou mocné flotily se Italové mohou vylodit na řeckém pobřeží a na řeckých ostrovech. I na straně Turecka, přestože nebylo přímo ohroženo, byla po Tarantu patrná větší rozhodnost a ochota čelit případným požadavkům a nátlaku zemí Osy.

Pohroma, která stihla 11. listopadu 1940 italské bitevní lodi v Tarantu, ovlivnila i běh událostí na druhém konci světa. V Japonsku se vládnoucí skupina bojechtivých generálů a admirálů již s konečnou platností rozhodla utkat se Spojenými státy o nadvládu nad oblastí

* Tady se profesor Sadkovich zřejmě zmýlil, protože ostatní publikace uvádějí, že z 12 hurricanů vypravených na Maltu z letadlové lodi Argus nakonec na ostrov dorazily 4.

Tichého oceánu. V čele japonského Spojeného loďstva v tu dobu stál schopný a prozíravý admirál Isoroku Jamamoto, který sice nebyl příznavcem války s nejmocnější západní zemí, ale když už byly kostky jednou vrženy, hodlal učinit pro úspěch japonských zbraní vše, co bylo v jeho silách.

Podobně jako Italové v Tarantu i Američané soustředili mocnou flotilu svých bitevních lodí v jednom kotvišti, v přístavu Pearl Harbor na Havajských ostrovech. A Jamamoto byl přesvědčen, že prvním krokem, který je třeba v nadcházejícím střetnutí učinit, je její zničení. Možností překvapivého útoku torpédových letounů na Pearl Harbor se proto zabýval nejméně od května roku 1940. Ale průměrná hloubka v pearlharborském kotvišti byla kolem 15 metrů a pro použití leteckých torpéd se zdála zcela nedostatečná. Po útoku na Taranto si Jamamoto okamžitě prostřednictvím japonských námořních přidělců v Římě a v Londýně vyžádal podrobné informace a také vyslal skupinu důstojníků svého štábu do Taranta k prozkoumání situace přímo na místě. Zjistil, že britské letouny shazovaly svá torpéda ve vodách s průměrnou hloubkou kolem 12 metrů – a dosáhly ohromujícího výsledku. Nálet torpédových letounů na Pearl Harbor se tedy začal jevit jako možný. Výsledkem bylo, že časně ráno 7. prosince 1941, jedenáct měsíců po útoku na Taranto, vzlétlo z palub šesti japonských letadlových lodí 350 letounů, z nichž 40 bylo torpédových. Z 94 lodí, které se v pearlharborské zátoce nacházely, jich bylo potopeno nebo těžce poškozeno 18, mezi nimi i 9 bitevních. A většinu škod stejně jako v Tarantu způsobily bombardéry vyzbrojené torpédy. Američané zaplatili obrovskou cenu za to, že na rozdíl od Japonců si z operace JUDGEMENT nevzali žádné poučení.

Zdaleka ne všechny akce britského letectva, k nimž došlo ve Středomoří v polovině listopadu 1940, byly stejně úspěšné jako nálet na Taranto. Ve stejný den, kdy se Cunninghamovo loďstvo vracelo do Alexandrie, kde na ně čekali novináři a provolávání slávy, připlula na druhém konci Středozemního moře do Gibraltaru letadlová loď *Argus*, která přivázela dvanáct stíhaček typu Hurricane určených k dalšímu posílení obrany Malty. Letouny měly ostrova dosáhnout stejným způsobem, jak to již na přelomu července a srpna při operaci HURRY provedla jiná skupina hurricanů.

Pod ochranou celého svazu „H“ v čele s bitevním křižníkem *Renown* a letadlovou lodí *Ark Royal* opustil *Argus* ráno 15. listopadu Gibraltar. Původním záměrem bylo, že jakmile *Argus* dosáhne oblasti jižně od Sardinie, letouny odstartují a odletí na Maltu. Z Malty ale při-

šlo hlášení, že jižně od Neapole byla spatřena italská bitevní loď, sedm křižníků a větší počet torpédoborců. Velitel svazu „H“ viceadmirál Somerville proto rozhodl, že hurricany vzlétnou co nejdřív, tak brzy, jak to jen dovolí možnosti jejich technického doletu.* Za rozbřesku 17. listopadu stíhačky opustily palubu Argusu ve dvou skupinách po šesti. Každou skupinu vedl bombardér typu Skua námořního letectva. Místo startu bylo 30 až 40 mil západně od pozice, ze které startovaly hurricany při operaci HURRY, takže od Malty je dělilo kolem 400 námořních mil. Na první skupinu měl v prostoru severně od ostrova Džalita (ležícího mezi Sardinii a severoafrickým pobřežím) čekat bombardér maryland, druhá skupina se měla ve stejném prostoru setkat s létajícím člunem sunderlandem. Tyto letouny je měly bezpečně dovést na Maltu. I když maryland pobýval na udaném místě více než hodinu, skua a šest hurricanů se nikdy neobjevily a na Maltu nedolétly. Ze druhé skupiny došlo dvěma hurricanům palivo 25 až 35 mil od Malty, musely nouzově přistát na moři a hlídkujícímu sunderlandu se podařilo jednoho pilota zachránit. Bombardér skua a zbývající čtyři hurricany Malty dosáhly, ale stíhačky se na přistávací dráze zastavily s prakticky úplně prázdnými palivovými nádržemi.

Bylo tedy ztraceno celkem devět letounů včetně jedné celé skupiny, a co tuto tragédii způsobilo, se nikdy nepodařilo přesně zjistit. I když překonání vzdálenosti od místa startu z paluby Argusu k Maltě bylo teoreticky v možnostech hurricanů, mohla chybu zavinit špatná navigace, nedodržení ekonomické rychlosti letu nebo, jak připouští i admirál Cunningham, nečekaná změna směru vanoucího větru, která prodloužila dobu letu, a tím i zvýšila spotřebu pohonných hmot. Kterákoliv z těchto příčin byla u nedostatečně zkušených pilotů hurricanů možná. Proč však současně s nimi zmizel i bombardér skua, zůstává záhadou; nelze vyloučit, že i on zbloudil nebo měl poruchu a zřítíl se nebo mohl být i sestřelen. Nikdo neví, ale pokud se cokoliv z toho stalo, osamělé hurricany pak už měly jen minimální šanci dosáhnout Malty. Nakonec tedy byla stíhací ochrana ostrova, téměř denně napadaného nepřátelskými bombardéry, posílena pouhými čtyřmi stíhačkami namísto dvanácti. Ztráta letounů byla velkým zklamáním i z toho důvodu, že ani účast celého svazu „H“ nedokázala zajistit jejich bezpečnou přepravu.

* Technický dolet je maximální vzdálenost, kterou letoun uletí při spotřebování veškerého paliva beze zbytku. Při taktickém a operačním doletu musí mít po přistání ještě nařízenou zásobu paliva.

Střetnutí u mysu Spartivento

Výsledek útoku na Taranto a posílení Středomořského loďstva bitevní lodí Barham umožnily admirálu Cunninghamovi oznámit admiraltě, že za stávající situace je schopen se obejít bez bitevní lodi Ramillies. Admiraltě, které v tu dobu působily velké starosti úspěšné nájezdy německých bojových plavidel do Atlantiku, nabídku uvítala a požádala i o uvolnění bitevní lodi Valiant. To však už bylo i pro vstřícného vrchního velitele Středomořského loďstva příliš. Musel proto Londýnu vysvětlit, že Valiant a Warspite jsou jeho jediné dvě bitevní lodě, které mají dostatečný akční rádius a dostřel hlavních děl, aby se mohly postavit italským bitevním lodím. Slíbil však místo Valiantu odeslat do Atlantiku těžký křižník Berwick a lehký křižník Newcastle, který se připojil ke Středozemnímu loďstvu 17. listopadu, kdy při samostatné plavbě dopravil z Gibraltaru na Maltu zásoby a pozemní letecký personál.

Admirál Cunningham i velitel svazu „H“ viceadmirál Somerville hodlali – jak se již stalo běžnou praxí – využít přesunu bojových plavidel do Atlantiku k provedení další z řady kombinovaných námořních operací. Nejvýznamnější z nich, označená jako operace COLLAR, byla zorganizována za účelem převozu válečného materiálu a vojenských jednotek, zejména specialistů Královského letectva, z Gibraltaru na Maltu a do Egypta na palubách rychlých obchodních, ale i několika bojových lodí. Operace COLLAR začala už 12. listopadu, kdy Anglii opustily křižníky Manchester a Southampton (poskytnuté Domácím loďstvem) doprovázející do Gibraltaru velkou motorovou loď New Zealand Star. V tutéž dobu vyplul z Anglie po stejné trase ještě konvoj tvořený pasažérským parníkem Franconia a obchodními lodmi Clan Forbes a Clan Fraser. V Gibraltaru Manchester a Southampton převzaly z Franconie 1 370 leteckých specialistů a spolu se zbývajícími dvěma obchodními lodmi a New Zealand Starem vytvořily nový konvoj, který byl ještě posílen torpédoborcem Hotspur a čtyřmi korvetami. Celé uskupení dostalo název svaz „F“ a za jeho velitele byl určen kontradmirál L. E. Holland, jehož vlajkovou lodí byl křižník Manchester. Manchester a Southampton měly vyložit svůj náklad na Maltě. Pro Clan Fraser a Clan Forbes byla cílovou stanicí též Malta, pro New

Zealand Star, naložený tanky a dopravní technikou, Alexandrie; do Alexandrie mířily i čtyři korvety. Svaz „F“ opustil Gibraltar a vydal se Středozemním mořem na východ 25. listopadu. Současně vyplul z Gibraltaru i svaz „H“, tvořený bitevním křižníkem Renown, letadlovou lodí Ark Royal, lehkými křižníky Sheffield a Depatch a devíti torpédoborci; měl svazu „F“ zajistit nepřímou ochranu během jeho plavby západní částí Středozemního moře. Pro konvoj a jeho blízký doprovod byla určena trasa blíž pobřeží Afriky, zatímco svaz „H“ se měl držet severně od něj.

27. listopadu ráno se hlavní síly svazu „H“ setkají jižně od Sardinie s takzvaným svazem „D“, který připluje z Alexandrie. Svaz „D“ bude vytvořen z plavidel určených k přesunu do Atlantiku (Ramilliesem, Newcastlem a Berwickem) doprovázených protiletadlovým křižníkem Coventry a pěti torpédoborci. Po setkání se svazem „H“ změní svaz „D“ kurz ze západního na východní a obě uskupení budou společně zajišťovat nepřímou ochranu konvoji (svaz „F“) až do prostoru mezi Sicílií a tuniským mysem Bône. Po setmění se svaz „H“ posílený bitevní lodí Ramillies a křižníky Newcastle a Berwick vrátí do Gibraltaru, zatímco Coventry a pět torpédoborců proplují s konvojem Sicilským průlivem na východ. Příští den ráno už převezme nepřímou ochranu konvoje Cunninghamovo Středomořské loďstvo.

Z několika skupin bojových plavidel, které se měly podílet na komplexní operaci uskutečňované společnými silami Středomořského loďstva a svazu „H“, vypluly jako první na moře protiletadlové křižníky Calcutta a Coventry se čtyřmi torpédoborci. 23. listopadu opustily Alexandrii jako přímá ochrana konvoje M.W.4 (obchodních lodí Breconshire, Memnon, Clan Fergusson a Clan Macaulay) mířícího trasou severně od Kréty na Maltu. Tentýž den vyplula z Alexandrie jako nepřímá ochrana konvoje 7. eskadra křižníků viceadmirála Pridhama-Wippella a 2. divize bitevních lodí (Malaya, Barham a Ramillies, letadlová loď Eagle a devět torpédoborců). Aby konvoji M.W.4 poskytl ještě další krytí, vydal se 25. listopadu na moře i admirál Cunningham s 1. divizí bitevních lodí, tvořenou bitevními loďmi Warspite a Valiant, letadlovou lodí Illustrious a devíti torpédoborci. Ještě ten den se k ní připojila 3. eskadra křižníků (těžký křižník York a lehké křižníky Glasgow a Gloucester), která v tu dobu absolvovala cvičnou plavbu. Následující den torpédoborce 1. divize v zátoce Suda doplnily palivo a pak celé uskupení pokračovalo k Maltě; v poledne 27. listopadu už bylo asi 160 mil východně od ostrova.

Konvoj M.W.4 dorazil na Maltu 26. listopadu ráno a jediné nebezpečí, s nímž se setkal, představovaly tři italské bombardéry, které jej neúspěšně napadly severně od Kréty. V poledne téhož dne opustily po doplnění paliva Maltu Ramillies, Newcastle, Coventry a pět torpédoborců, a když se k nim posléze přidal i křižník Berwick, byl svaz „D“ pohromadě. Mohl zamířit na západ k setkání se Somervillovým svazem „H“, které se mělo uskutečnit příští den západně od Sicilského průlivu. Cunninghamova 1. divize bitevních lodí zatím křižovala jihovýchodně od Malty s úkolem zajišťovat celé komplikované operaci nepřímou ochranu.

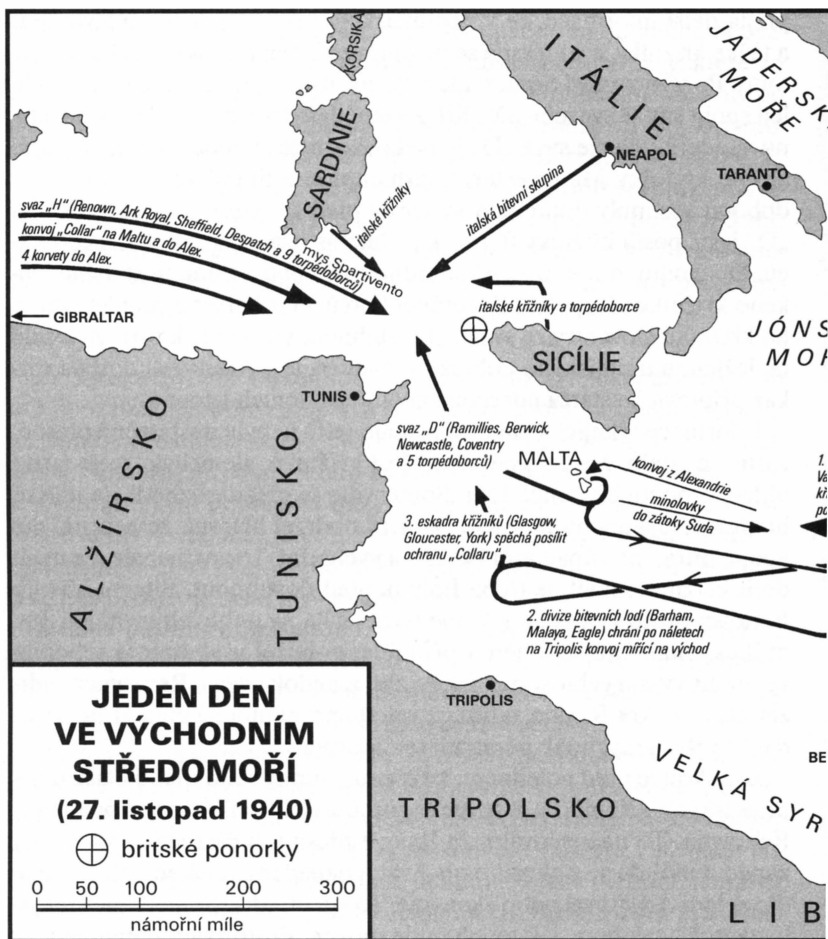
27. listopadu 1940 v osm hodin ráno se svaz „H“ nacházel asi 100 mil jihozápadně od mysu Spartivento, který spolu s mysem Teulada, ležícím o něco dál na západ, tvoří dva nejjižnější výběžky ostrova Sardinie. Námořní střetnutí, které se toho dne odehrálo mezi Sardinii a severoafrickým pobřežím, nazývají britské prameny „akci u mysu Spartivento“ a italské „akci u mysu Teulada“. Aby nedošlo k nedorozumění, je třeba připomenout, že na jihu Kalábrie, v nejjižnější části italské „boty“, je další mys Spartivento.

Dvacet pět mil jihozápadně od svazu „H“ pluly Manchester se Southamptonem a obchodní lodi konvoje (svaz „F“). Rozednívalo se, viditelnost byla vynikající a moře úplně klidné. Průzkumné letouny z Malty nehlásily nic, z čeho by se dalo usuzovat na útočné úmysly italského loďstva, a stejně negativní byly i zprávy průzkumu prováděného letouny z Ark Royalu. Viceadmirál Somerville byl přesvědčen, že pokud nepřítel zaútočí, bude to ze vzduchu, a proto kolem deváté hodiny nařídil zkrátit vzdálenost dělicí jej od konvoje, aby mu v případě potřeby mohl poskytnout protiletdeckou ochranu. Těsně předtím, než svaz „H“ změnil kurz, odvysílal jeden z letounů Ark Royalu dvakrát hlášení o nepřátelských plavidlech zpozorovaných jižně od mysu Spartivento a plujících na jihozápad. Ani jedno hlášení však nebylo žádnou z britských lodí zachyceno, a tak svaz pokračoval v novém kurzu, kterým se od nepřátelského uskupení vzdaloval. Až v 10.05 došla na Somervillovu vlajkovou loď bitevní křižník Renown zpráva z Ark Royalu o pěti nepřátelských křižnících a pěti torpédoborcích asi 60 mil severovýchodně od svazu „H“. Později bylo zjištěno, že tuto informaci průzkumný letoun vyslal již v 9.20, takže uplynula téměř hodina, než se prostřednictvím Ark Royalu dostala na vlajkovou loď! Viceadmirál se v první chvíli domníval, že pilot musel zahlédnout svaz „D“ připlouvající od východu. Ale protože chtěl mít jistotu, dal zvýšit rychlost a zamířil do prostoru, v němž se měla hlášená plavidla pohybovat. V 10.15

přišla další informace, že v nepřátelském uskupení plují i bitevní lodi a těžké křižníky, a současně se na obloze objevil i italský průzkumný letoun. Po této zprávě Somerville považoval za nejdůležitější co nejrychleji spojit síly se svazem „D“. Když vzápětí obdržel hlášení létajícího člunu sunderlandu, že svaz „D“ je nedaleko, jistě si oddechl. Poté nařídil, aby se křižníky Manchester, Southampton a Sheffield spolu s torpédoborci vysunuly dopředu a vytvořily předvoj, který po příplutí svazu „D“ ještě posílí křižníky Berwick a Newcastle a dalších pět torpédoborců. Obchodní lodi svazu „F“ se zatím měly pod ochranou staršího lehkého křižníku Despatch, tří torpédoborců, čtyř korvet a protiletadlového křižníku Coventry ze svazu „D“ stáhnout víc na jih, k ostrovu Džalita, ležícímu u tuniského pobřeží. Letadlová loď Ark Royal dostala rozkaz připravit ke startu údernou skupinu palubních letounů.

Informace týkající se nepřítele stále ještě nebyly dostatečně přesné, zatím se zdálo, že jde o pět nebo šest křižníků, ale nebylo zcela jasno ohledně počtu bitevních lodí. Somerville se přesto rozhodl, že italské hladinové uskupení napadne. V 11.15 obdržel hlášení, že nepřítel původně mířící na západ mění kurz na východní. To znamenalo, že má-li dojít ke změření sil, je třeba Italy napřed dostihnout. Bitevní křižník Renown proto vyrazil, a jakmile se objevila na dohled bitevní loď Ramillies, okamžitě se k němu připojila, bohužel však nebyla schopna vyvinout vyšší rychlost než 20,7 uzlu, a nedokázala s Renownem udržet krok. Z Ark Royalu zatím už vzlétla první útočná vlna 11 bombardérů vyzbrojených jak pumami, tak i torpédy.

Bylo krátce před polednem, když průzkumný sunderland hlásil 6 nepřátelských křižníků a 8 torpédoborců asi 30 mil severozápadně od Renownu. To naznačovalo, že Italové přesunuli část svých sil dál na západ a mohou se pokusit o obchvat a napadení odděleně plující letadlové lodi Ark Royal nebo i konvoje. To jen utvrdilo Somervilla v úmyslu zaútočit tak brzy, jak to jen bude možné. Proto svým lodím, teď už posíleným i plavidly svazu „D“, přikázal udržovat severní kurz, jímž se blížily přímo k nepřátelským hlavním silám. Předsunutou Somervillovu linii stále tvořily křižníky, pět mil za nimi se hnaly torpédoborce a asi osm mil dál vzadu pluly Renown a Ramillies. I když se Renownu začalo přehřívat ložisko hlavního hřídele, a bylo nutno snížit rychlost na 27 uzlů, pořád plul rychleji než Ramillies, který se stále víc opožďoval. Ale i za této situace Somerville věřil, že se mu podaří na nepřítele udeřit současně jak na hladině, tak ze vzduchu. Také do určité míry spoléhal i na moment překvapení, neboť předpokládal, že Italové nemají přesné informace o jeho síle, když jejich pozorovací letoun zmizel ještě předtím, než se svaz „H“ spojil se svazem „D“.





O tom, že z Gibraltaru vyplul svaz „H“, se Supermarina dozvěděla hned ten den, tj. 25. listopadu. Vzhledem k jeho složení – bitevní křižník, letadlová loď a dva lehké křižníky – jej nepokládala za natolik silný, aby jej nebylo možno napadnout silami, kterými Italové i po pohromě v Tarantu stále ještě disponovali. Admirál Inigo Campioni, vrchní velitel italského hladinového loďstva, proto obdržel rozkaz vyplout. Kromě 1. eskadry bitevních lodí kotvících v Neapoli (Vittorio Veneto, Giulio Cesare a sedm torpédoborců), které přímo velel, měl Campioni k dispozici i 2. eskadru těžkých křižníků admirála Angela Iachina. Eskadru tvořila v Neapoli umístěná 1. divize viceadmirála Pellegrina Matteucciho (Pola, Fiume, Gorizia a čtyři torpédoborce) a v Mesině se nacházející 3. divize viceadmirála Luigiho Sansonnettiho (Trieste, Trento, Bolzano a tři torpédoborce). Všechna tato plavidla opustila základny v poledne 26. listopadu, a hned jak se shromáždila, zamířila na západ vstříc svazu „H“. V blízkosti Sicílie je byla na příkaz Supermariny připravena podpořit plavidla náležející k takzvanému svazu Sicilského průlivu; šlo o flotilu čtyř torpédovek, sedmi ponorek a deseti rychlých bojových člunů (MAS).

Inigo Campioni byl informován i o tom, že na moři je také britské Středomořské loďstvo. První přesnější zprávu o něm obdržel po půlnoci z 26. na 27. listopadu, kdy torpédový člun hlásil, že u mysu Bône zahlédl sedm nepřátelských válečných lodí mířících na západ. Byl to svaz „D“ a Campioni správně odhadoval, že toto uskupení má zřejmě v úmyslu spojit se se svazem „H“. Supermarina to však nepředpokládala, domnívala se, že zpozorované uskupení má svoje samostatné poslání v rámci rozsáhlé aktivity, kterou v tu dobu Britové ve Středomoří vyvíjeli.

27. listopadu v 10 hodin 15 minut dostal Campioni zprávu o nepřátelské bitevní lodi, dvou lehkých křižnících a čtyřech torpédoborcích plujících ve východním kurzu asi 135 mil jihozápadně od mysu Spartivento. Hlášení podávané pilotem letounu katapultovaného z paluby jednoho z italských křižníků se zřejmě týkalo Renownu a jeho doprovodu, umísťovalo britské loďstvo dál na západ, než se skutečně nacházelo, ale co bylo nejdůležitější – nezmiňovalo přítomnost letadlové lodi. V 11.28 Campioni proto změnil kurz na jihovýchod a předpokládal, že se utká s jednou britskou bitevní lodí a pravděpodobně se dvěma křižníky a několika torpédoborci. Chtěl, aby místo střetnutí bylo co nejbližší Sicílii, neboť očekával podporu letectva z tamních letišť. Zhruba ve tři čtvrtě na dvanáct se 1. divize italských těžkých křižníků s 9. flotilou torpédoborců nacházela 30 mil jihozápadně od mysu Teulada, 3. divize těžkých křižníků s 12. flotilou torpédoborců byla od

ní tři mile jižně a bitevní eskadra s 13. a 7. flotilou torpédoborců se držela 12 mil severovýchodně od 1. divize křižníků. Pár minut před polednem se však situace radikálně změnila: na Vittorio Veneto došly další informace, z nichž už bylo zřejmé, že skupina nepřátelských plavidel soustředěných kolem bitevní lodi (bitevního křižníku Renown) je nejen asi o 20 mil blíže, než se Campioni domníval, ale, a to bylo rozhodující, že zahrnuje i letadlovou loď a další, původně nehlášená plavidla (lodi svazu „D“).

Nyní bylo tedy italskému veliteli známo, že na každé straně jsou dvě bitevní lodi, dále šest 203mm italských křižníků proti jednomu 203mm a čtyřem 152mm křižníkům britským a 14 italských torpédoborců proti asi 20 britským. Považoval by síly za vcelku vyrovnané nebýt britské letadlové lodi. Tétež přikládal mimořádnou důležitost, neboť se obával, že její palubní letouny zaútočí současně s hladinovými plavidly, což byl přesně záměr viceadmirála Somervilla. Navíc obdržel Campioni před vyplutím od Supermariny důrazné varování, že po vyrazení poloviny italské bitevní flotily v Tarantu je třeba se vyvarovat dalších ztrát. Není divu, že za této situace italský admirál došel k závěru, že není rozumné pouštět se do bitvy, v níž vedle nepřátelských bitevních lodí bude mít proti sobě i stejné torpédové letouny – i když z jiné a ne tak důkladně vycvičené perutě –, jako byly ty, co před čtrnácti dny způsobily pohromu v Tarantu. Později přiznal, že jeho rozhodování ovlivnily i předchozí zkušenosti se zcela nedostatečnou podporou poskytovanou loďstvu italským letectvem. Proto se ve 12.15 na stožáru Vittoria Veneta objevil signál příkazující změnu kurzu přímo na východ a současně Campioni všem svým lodím zakázal zahajovat boj. Ale pokud se týkalo lachinových křižníků, už bylo pozdě.

Hlídky na Renownu zahlédly na severním obzoru kouř ve 12.15 a o osm minut později se ozvala italská děla. Palbu zahájil viceadmirál Matteucci na křižníku Fiume a během velmi krátké doby se přidaly i ostatní křižníky 2. divize. Pola a Fiume se zaměřily především na těžký křižník Berwick, zatímco z britské strany se Berwick, Manchester, Sheffield a Newcastle soustředily na 3. divizi italských křižníků (Tieste, Trento, Bolzano) a jen Southampton ostřeloval italskou 1. divizi (Pola, Fiume, Gorizia). Ve 12.24 se ozval dunivý zvuk těžkých děl Renownu, která ze vzdálenosti 26 400 yardů vystřelila šest salv na Trento. Italský křižník úplně zmizel ve spoustách vody rozbourané dopady tunových granátů a jeho velitel kapitán Alberto Parmegiani za této situace pokládal za nejrozumnější rychle změnit kurz a položit kouřovou clonu. Děla bitevní lodi Ramillies poprvé vypálila ve 12.26, ale po

několika salvách se odmlčela, neboť když se italské křižníky začaly stahovat, ocitly se mimo jejich dostřel. Pozorovatelům na Renownu a Ramilliesu se po pěti minutách začaly cíle ztrácet v oblacích kouře provázejícího palbu z desítek hlavní a bitva pokračovala soubojem křižníků. Jeden 203mm granát zasáhl hned na začátku střetnutí věž „Y“ (zadní horní dělovou věž) Berwicku, zabil sedm mužů obsluhy a věž zcela vyřadil. Ve 12.35 byl křižník zasažen podruhé, tentokrát projektil skončil v prostoru důstojnických kajut a nebyly žádné ztráty na životech. Vůbec se nezdálo, že by dva zásahy nějak snížily bojeschopnost Berwicku, ve skutečnosti pod energickým velením kapitána Guye L. Warrena pokračoval až do konce v zuřivé přestřelce s jedním z křižníků italské 1. divize. Kontradmirál Holland později připustil, že ho přesnost italské palby ve srovnání s výkonem jeho vlastních lodí překvapila, ale připsal to kvalitnější optice, kterou Italové údajně disponovali. Je pravda, že se opět ukázal rozdíl mezi italským a britským námořním dělostřelectvem zaznamenaný již před nějakou dobou: Italové měli daleko dokonalejší dálkoměry, ale jejich granáty dopadaly silně rozptýlené, na druhé straně salvy britských baterií byly sice obdivuhodně seskupeny, ale většinou „krátké“ nebo „dlouhé“. Ve 12.30 Iachino obdržel Campioniho rozkaz zastavit palbu a odpoutat se od nepřítele. Nařídil zvýšit rychlost na 30 uzlů a za současného pokládání kouřové clony se začal stahovat k italské bitevní eskadře. Jak se vzdálenost dělící obě bojující uskupení zvětšovala, děla postupně umlkala. V tuto chvíli však nastala absurdní situace, kdy nechybělo mnoho, aby došlo k velké tragédii. Kde se vzaly, tu se vzaly, v dýmu zahalujícím italské křižníky se objevily dva francouzské pasažérské parníky čirou náhodou proplouvající oblasti bitvy. Když se kouř na chvíli rozptýlil, hlídky na Renownu je zahlédly a v prvním okamžiku je pokládaly za italské bitevní lodi. Velká děla se na oba parníky začala okamžitě zaměřovat, a už stačilo jen dát povel k palbě, když někdo viceadmirála Sommervilla upozornil, že nejde o bojová plavidla. Oba parníky zatím zoufale signalizovaly svoji identitu a snažily se z bitevní zóny uniknout. Nakonec se jim to podařilo a vše dopadlo dobře. Vzhledem k tomu, že obě lodi byly plně naloženy jak francouzskými vojáky, tak civilisty, jeden jediný zásah 381mm granátem by musel způsobit velké krveproliti.

Ve 12.44 nalezlo jedenáct bombardérů první útočné vlny z Ark Royalu obě italské bitevní lodi chráněné sedmi torpédoborci. Letci si vybrali za cíl Campioniho vlajkovou loď Vittorio Veneto, a když se k ní přiblížili na vzdálenost 650 až 700 metrů, svrhli torpéda. Viceadmirál

Somerville na základě výpovědi osádek letounů uvedl v hlášení admirality, že jedno torpédo italskou bitevní loď zasáhlo před zadním komínem. Ale admirál Campioni, i když britským letcům přiznal statečnost projevenou zejména v okamžicích, kdy se zátěži torpéd prolétali clonou torpédoborců pálících ze všech hlavní, oznámil Supermarině, že nálet byl díky úspěšnému manévrování a protiletadlové palbě odražen, aniž jeho lodi utrpěly nějakou škodu. Navíc tvrdil, že dvě z útočících letadel byla sestřelena; to však zase popřeli Britové.

Zatímco italské bitevní lodi čelily náletu palubních bombardérů, dozněly poslední salvy provázející střetnutí křižníků. Kromě Berwicku nebyla zasažena žádná další britská loď, drobné škody způsobily jen střepiny explodujících granátů, které několikrát pokropily palubu a nástavby Manchesteru. Kouř sice Britům ztěžoval sledování nepřátelských plavidel, byli však přesvědčeni, že přinejmenším jeden italský křižník a dva torpédoborce zasáhli. Ale podle zmiňovaného hlášení admirála Campioniho byl vážně poškozen a z dalšího boje vyřazen pouze torpédoborec Lanciere, což také byla jediná újma, kterou jeho loďstvo v průběhu celého střetnutí se Somervillovým uskupením utrpělo.

Když se Italové začali stahovat, křižníky kontradmirála Hollanda je začaly pronásledovat. Ve 13.00 hodin ale Angličané zahlédli na severovýchodním obzoru, ve vzdálenosti asi 28 000 yardů, italské bitevní lodi. Rychle se zorientovali i Italové a po malé chvilí dopadaly kolem Hollandových plavidel první těžké granáty. Vittorio Veneto jich vypálil 19 v sedmi salvách. Kontradmirál se nehodlal pouštět do nerovného souboje, proto začal ustupovat na jihovýchod s úmyslem přilákat protivníka blíž k Renownu a Ramilliesu. Když ale viděl, že italské obrněnce ho nehodlají následovat, obrátil se a znovu se pustil do jejich sledování. Italové se mu však vzdalovali a ve 13.10 jejich děla zahřměla naposled.

Za situace, kdy admirál Campioni evidentně neměl zájem v boji pokračovat, stál viceadmirál Somerville před dilematem: pronásledovat ustupujícího nepřítele a doufat v obnovení boje, nebo akci ukončit a stáhnout se na jih do blízkosti svazu „F“ s jeho obchodními loďmi? Somerville si nemohl dělat přílišné naděje, že by se mu podařilo s Campioniho uskupením obnovit kontakt. Už v tuto chvíli byli Italové mimo dostřel jeho děl, kryla je kouřová clona, a pokud bylo viceadmirálovi známo, kromě jednoho křižníku neutrpělo žádné nepřátelské plavidlo poškození, které by je přinutilo zpomalit. Když se Somerville otázel kontradmirála Hollanda, zda je nějaká šance na dostižení nepřátelských křižníků, Holland stručně odpověděl: „Žádná.“ Somerville si

také uvědomoval, že pronásledování nepřátelského loďstva by jej nejen přivedlo do husté kouřové clony, která se mohla změnit v past, ale současně by se příliš přiblížil k jižní Sardinii, konkrétně ke Cagliari, významné základně nepřátelského letectva, ponorek a lehkých bojových plavidel. Navíc musel myslet i na 1 400 mužů leteckého personálu a vojáků pozemních jednotek pobývajících na palubách Manchesteru a Southamptonu. Jejich přítomnost nejenže do určité míry narušovala akceschopnost obou křižníků, ale v případě zásahu, nebo dokonce zničení jedné či obou lodí by ztráta posil, na které Malta netrpělivě čekala, znamenala pravou pohromu.

Ale především nesměl britský velitel ani na okamžik pouštět ze zřetele to nejdůležitější: že jeho hlavním úkolem je zajišťovat bezpečnost konvoje. A Somerville neměl žádné přesnější informace o skupině italských křižníků, kterou údajně zahlédla osádka průzkumného sunderlandu krátce před polednem a která by mohla napadnout jak poněkud stranou plující letadlovou loď *Ark Royal* (v tu dobu se nacházela 45 mil jihozápadně od hlavních sil svazu), tak i svaz „F“. Jak se nakonec ukázalo, v případě plavidel zpozorovaných sunderlandem nešlo o další nepřátelské bojové uskupení, ale o křižníky, které byly v poledne zahlédnuty severně od Renownu a které, jakmile zamířily na východ, střetly se s Hollandovou eskadrou. To ale Somerville v době, kdy musel učinit zásadní rozhodnutí, nevěděl a na dlouhé rozvažování neměl čas. Už ve 13.15 proto rozhodl nepouštět se do stíhání italských lodí a namísto toho se vrátit ke konvoji, který byl mimo jiná nebezpečí ohrožován i možným útokem nepřátelských bombardérů z pozemních základen. A nevhodnější doba pro takový útok bude za pár hodin, při začínajícím soumraku. Britský velitel ještě zvažoval vyslání druhé vlny palubních letounů k náletu na italské bitevní lodi. Nakonec ale i tuto myšlenku zavrhl. Rychlý výpočet totiž ukázal, že letouny *Ark Royalu* by se nad nepřátelským loďstvem neobjevily dřív než kolem čtvrté hodiny odpolední, a to už bude *Campioni* pod ochranou všech protiletadlových prostředků, kterými disponovala základna Cagliari. Somerville proto omezil letecký útok pouze na napadení vážně poškozeného nepřátelského křižníku, o kterém mu bylo hlášeno, že se zastavil asi 30 mil severně od Renownu.

Zatím však velitel *Ark Royalu* kapitán C. S. Holland, který ze Somervilleových rozhodnutí správně dovodil, že viceadmirál neobdržel hlášení první vlny o údajném zásahu nepřátelské vlajkové lodi *Vittorio Veneto*, sám rozhodl kromě sedmi bombardérů skua určených k napadení poškozeného křižníku vyslat k opakovanému náletu na *Campioniho* uskupení i devět *swordfishů* vyzbrojených torpédy. Velitel sku-

piny byl instruován, že prvořadým cílem má sice být Vittorio Veneto, ale bude-li to situace vyžadovat, je oprávněn rozhodnout o změně cíle. Přesně to se i stalo. Hned po lokalizaci nepřátelské bitevní eskadry britští letci zjistili, že je tak dobře chráněna, že každý pokus pomalých letounů o přiblížení se na vzdálenost umožňující útok torpédy by byl sebevražednou akcí bez sebemenší naděje na úspěch. Velitel letu proto přikázal namísto bitevních lodí napadnout jednu divizi italských křižníků. Všechna torpéda však cíle minula. Žádný úspěch nezaznamenaly ani bombardéry skuy pátrající po ochromeném nepřátelském plavidle – ve skutečnosti nešlo o křižník, ale o torpédoborec Lanciere, který v tu dobu jiný torpédoborec táhl ke Cagliari. Když se jim nepodařilo označený cíl nalézt, svrhly pumy na jednu flotilu italských torpédoborců, nezasáhly však žádný z nich.

Odpoledne se přihlásilo o slovo i italské letectvo. První formaci bombardérů, která přiletěla kolem čtvrté hodiny, odrazily palubní stíhačky fulmary z Ark Royalu. Krátce před pátou hodinou odpolední se objevily další dvě vlny. Nepřátelské letouny se zaměřily na nejlákavější cíl, kterým byla letadlová loď, a jak bylo jejich zvykem, bombardovaly z výšky kolem 3 500 metrů. I když nezaznamenaly žádný přímý zásah, Ark Royal zažíval horké chvíle. Z asi třiceti svržených pum dopadly dvě necelých deset metrů od jeho boku a i řada dalších explodovala nedaleko. Spousty mořské vody se zvedaly na všech stranách a pozorovatelé na palubách jiných britských lodí považovali v některých okamžicích za zcela nemožné, že by tímto peklem mohl Ark Royal projít bez těžkých poškození. Doslova zázrakem však letadlová loď až na menší šrámy vyvázla bez úhony. Dokonce i viceadmirál Somerville přiznal, že ani stíhačky, ani protiletadlová palba nebyly s to poslední dvě útočné formace italských bombardérů dostatečně narušit a že bylo velké štěstí, že nepřítel v náletech nepokračoval.

Brzy poté, co odlétl poslední nepřátelský letoun, se objevily na dohled ve východním kurzu plující lodi svazu „F“ včetně tří obchodních lodí. Až do setmění je svaz „H“ doprovázel a pak se spolu s plavidly svazu „D“ (Ramilliesem, Berwickem a Newcastlem) obrátil zpět ke Gibraltar. Manchester, Southampton, Coventry, šest torpédoborců a konvoj pokračovaly v noční tmě Sicilským průlivem k Maltě.

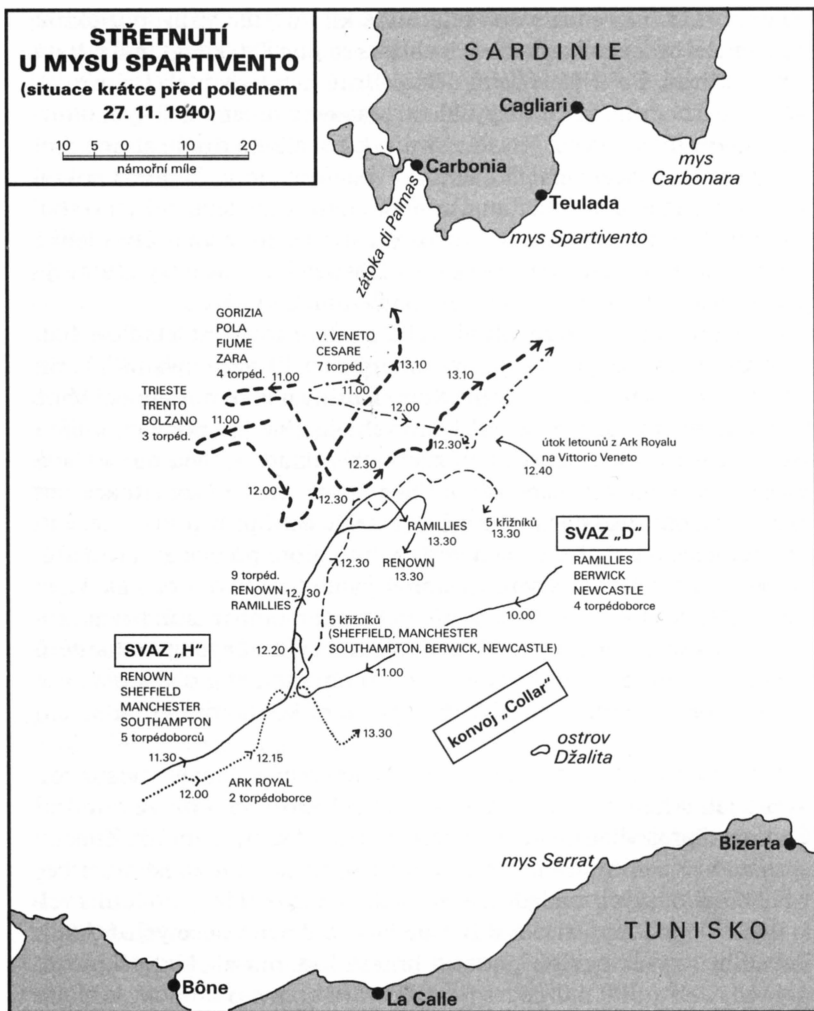
V době, kdy u mysu Spartivento duněla děla, padaly pumy a na hladině bílé stopy označovaly dráhy ženoucích se torpéd, l. divize bitevních lodí admirála Cunninghama křižovala asi 150 mil východně od Malty. Když admirál obdržel zprávu o zpozorování nepřátelského loďstva jižně od Sardinie, okamžitě vyslal na severozápad k posílení obra-

ny svazu „F“ 3. eskadru křižníků, do té doby operující s 2. divizí bitevních lodí u libyjského pobřeží, a sám o něco později zamířil s hlavními silami loďstva na západ. Příští den kolem osmé hodiny ranní se už konvoj po proplutí Sicilským průlivem dostal pod jeho ochranná křídla. Dvě obchodní lodi a křižníky Manchester a Southampton zamířily k Maltě, třetí obchodní loď New Zealand Star se spolu se čtyřmi korvetami připojila ke Cunninghamovu loďstvu, které se vracelo do Alexandrie. Tam dorazilo 30. listopadu. Admirál si ve svých pamětech jen postěžoval, že „hlavní a nanejvýš neobvyklou událostí této plavby do centrálního Středomoří byla skutečnost, že z Warspitu nebo z kterékoliv lodi, která jej doprovázela, nevystřelilo za celých sedm dní strávených na moři ani jedno dělo“.

Jak tomu obvykle bývá při podobných příležitostech, i po bitvě u mysu Spartivento obě strany zveličovaly svoje úspěchy. Britský oficiální válečný bulletin publikovaný prostřednictvím rozhlasové stanice BBC oznámil torpédování bitevní lodi třídy Littorio a poškození tří italských křižníků a dvou torpédoborců. Italská média to popřela. Protože Britové trvali na svém, Supermarina se rozhodla celou záležitost ukončit pozváním sedmnácti zahraničních žurnalistů k návštěvě základen v Neapoli a v Mesině a k prohlídce údajně poškozených lodí. Třeba říct, že to byl velmi neobvyklý krok, ale také velmi účinný, neboť BBC od té chvíle přestala hovořit o škodách způsobených nepříteli u mysu Spartivento.

Jak v bitvě u Punta Stilo na počátku července, tak ani při střetnutí italského loďstva se svazem „H“ u mysu Spartivento (při obou příležitostech velel italskému loďstvu admirál Angelo Campioni) neutrpěla žádná z bojujících stran větší škody. Je nepochybné, že Italové promarnili nadějnou příležitost k napadení svazu „H“ ještě předtím, než byl posílen plavidly svazu „D“. V tu chvíli Campioni projevil přílišnou opatrnost. Někteří autoři jsou toho názoru, že po prvním bojovém kontaktu se sice mohl dočasně stáhnout, ale měl vyčkat zásahu italského letectva z letišť na Sardinii, vzdálených 60 mil, a pak s nepřitelem otřeseným nálety obnovit boj. Ve skutečnosti italský velitel nemusel čekat na nejistou pomoc letectva, sám disponoval dostatečnými prostředky, neboť jeho uskupení mělo palebnou převahu i potom, co se britské svazy „H“ a „D“ spojily. Renown a Ramillies měly dohromady 14 děl ráže 381 mm, z toho děla Renownu měla při maximální možné elevaci 30 stupňů dostřel 29,5 kilometru, děla bitevní lodi Ramillies jen 21 kilometr; Vittorio Veneto byl opatřen 9 děly ráže 381 mm schopnými při elevaci 35 stupňů dostřelu 42,8 kilometru a Giulio Cesare

STŘETNUTÍ U MYSU SPARTIVENTO (situace krátce před polednem 27. 11. 1940)



10 děly ráže 320 mm s dostřelem 29 kilometrů. Váha projektilů 381mm děl byla na obou stranách zhruba stejná: 880 kilogramů u Italů a 800 u Britů. Proti 14 těžkým dělům Britů jich tedy měli Italové 19, nemluvě už o tom, že co do rychlosti plavby se oběma italským bitevním lodím mohl rovnat jen Renown – který ale na druhé straně měl daleko slabší pancérování než Vittorio Veneto a Giulio Cesare. I pokud se týkalo křižníků, byl na tom Campioni podstatně lépe než jeho soupeř: proti 7 italským těžkým křižníkům stál jeden těžký a čtyři lehké křižníky britské (další lehké křižníky Despatch a Coventry zůstávaly jako součást svazu „F“ s konvojem obchodních lodí).

V Campioniho rozvaze sehrála velkou roli přítomnost letadlové lodi Ark Royal; jak již bylo řečeno, vzpomínka na Taranto byla příliš živá a kromě toho varování ze strany Supermariny neriskovat nepochybně také udělalo své. A skepse italského velitele ohledně pomoci, kterou mohl očekávat od letectva z pozemních základen, byla na základě všech předchozích zkušeností víc než oprávněná. Vývoj situace mu také dal za pravdu. Nejenže úplně zklamal letecký průzkum – relevantní informace o pohybu a síle nepřítele Campioni pracně získával průzkumem prováděným svými vlastními palubními letouny –, ale když požádal letecké velitelství na Sardinii o zásah bombardérů, první skupina pěti stíhaček typu CR.42 a několika třímotorových bombardérů typu SM.79 přiletěla tři hodiny poté, co boj skončil a obě loďstva se už od sebe odpoutala natolik, že obnovení kontaktu nepřicházelo v úvahu.

Když vrchní velitelství italského válečného námořnictva posuzovalo průběh střetnutí u mysu Spartivento, došlo k závěru, že admirál Campioni projevil nedostatek agresivity a předčasně ustoupil. Značný význam byl přitom přikládán skutečnosti, že měl možnost svést boj v blízkosti italských základen. V případě poškození by jeho lodi s velkou pravděpodobností dosáhly Cagliari, vzdálené necelých 60 mil. Pokud by se však ocitla v potížích britská loď, musela by buď překonat vzdálenost 700 mil dělicí ji od Gibraltaru, nebo odplout k Maltě vzdálené 300 mil, ale ve druhém případě by to znamenalo průjezd Sicilským průlivem, kde by byla vystavena útokům letectva ze sicilských letišť. V každém případě by taková cesta vážně poškozenému plavidlu – asi plujícímu pomalu nebo dokonce vlečenému – díky pozornosti, kterou by mu určitě věnovaly italské ponorky a letouny, mnoho nadějí na záchranu nedávala.

Zklamání na nejvyšších místech, způsobené opakovanými neúspěchy italského námořnictva a umocňované trpkou příchutí nedávné katastrofy v Tarantu, vedlo 10. prosince 1940 k několika významným

personálním změnám. Po reorganizaci, kdy z dosavadních dvou eska-der tvořících italské hladinové loďstvo (když operovaly společně, velel jim Campioni) byla vytvořena jedna, byl jejím velitelem jmenován ad- mirál Angelo Iachino, dosavadní velitel eskadry těžkých křižníků. Ia- chino se tím de facto stal vrchním velitelem italského hladinového loď- stva, pouze ponorkové loďstvo i nadále podléhalo přímo generálnímu štábu námořnictva. Současně s výměnou velitele loďstva došlo i k další změně, kdy byl admirál Domenico Cavagnari ve funkci státního pod- tajemníka pro námořnictvo a náčelníka generálního štábu námořnic- tva nahrazen admirálem Arturem Riccardim. Od té chvíle stáli proti sobě ve Středomoří dva staří známi. Cunningham se s Riccardim se- známil v srpnu roku 1938, kdy jako velitel eskadry bitevních křižníků Středomořského loďstva hostil na Maltě bitevní lodi Conte di Cavour a Giulio Cesare, které připluly pod velením tehdejšího vrchního velite- le italského hladinového loďstva admirála Riccardiho. Riccardi při té příležitosti prozradil, že má neustále na nočním stolku svou oblíbenou knihu – životopis admirála Nelsona. Ve svých pamětech Cunningham sarkasticky poznamenává, že posuzováno podle výsledků dosažených za druhé světové války studium Nelsona Riccardimu moc nepomohlo.

I když kritika, která se snesla na hlavu admirála Campioniho, ho stála velení „v poli“, je přitom paradoxem, že ve skutečnosti ho vynes- la na formálně významnější funkci, neboť se stal zástupcem náčelníka generálního štábu námořnictva. Nechybělo mnoho, aby ještě hůř do- padl jeho protivník od mysu Spartivento viceadmirál Somerville. Vý- sledek střetnutí u Spartiventa lze sice považovat za nerozhodný, ale je fakt, že hlavního cíle celé operace se Somervillovi dosáhnout podaři- lo: konvoj, vojáci pozemních jednotek i letecký personál dorazili na místa určení bez úhony stejně jako korvety přesunující se z Gibraltaru do Alexandrie. Proto byl pro něj šok, když po návratu do Gibraltaru zjistil, že je označen téměř za zbabělce, neboť admiralita nařídila vy- šetření důvodů, proč nepokračoval v pronásledování ustupujícího ital- ského loďstva a nepřinutil je k rozhodující bitvě a také proč druhá vlna palubních letounů z Ark Royalu nenapadla nepřátelské bitevní lodi. Za pozornost stojí, že členové vyšetřovací komise jmenované prvním ná- mořním lordem Dudleym Poundem a vedené admirálem hrabětem z Corku a Orrey přiletěli do Gibraltaru nejen dřív, než se tam vrátil svaz „H“, ale dokonce dřív, než Somerville vůbec mohl odeslat zprávu o průběhu akce se svým stanoviskem a vysvětlením učiněných kroků. Avšak po posouzení všech faktů vyšetřovací komise Somervilla stejně jako velitele skupiny palubních bombardérů, který se rozhodl neútočit na Vittorio Veneta a Giulio Cesara, všech obvinění zprostita a jejich

rozhodnutí označila za správná. Vyšetřování viceadmirála Somervilla velmi rozhořčilo i vrchního velitele Středomořského loďstva admirála Cunninghama. Když se Dudley Pound, s nímž Cunninghama vázal dlouholetý přátelský vztah, zminil v jednom z častých dopisů, které si oba muži vyměňovali, o této záležitosti a žádal Cunninghama o otevřený názor, Cunningham si servítky nebral. Napsal: „Považuji za nepřipustné, aby se nad vlajkovým důstojníkem, který v obtížných podmínkách dělá vše, co je v jeho silách, neustále vznášela hrozba, že když se jeho akce nezamlouvá doma těm, kteří vědí o reálných faktech případu málo nebo nic, bude při návratu do přístavu očekáván vyšetřovací komisí. Takové předčasné odsouzení není nejlepším povzbuzením k oddané službě.“

Přes nález vyšetřovací komise a navzdory nepříznivé reakci, kterou postup vůči Somervillovi vyvolal nejen u Cunninghama, ale i u většiny vysokých britských námořních důstojníků, trvala admirálita na stanovisku, že jednání velitele svazu „H“ bylo „příliš ovlivněno starostí o bezpečnost konvoje“. Je proto zřejmě správný názor sdílený řadou autorů, že tento postoj námořních lordů neměl znectit viceadmirála Somervilla (dál velel svazu „H“ a byly to právě torpédové letouny z jeho letadlové lodi Ark Royal, které v květnu roku 1941 ochromily kormidlo německé bitevní lodi Bismarck, což vedlo k její zkáze), ale byl součástí snahy admirality přimět Winstona Churchilla, aby už konečně přestal trvat na vysílání cenných konvojů na Maltu a do Alexandrie byť kratší, ale o to nebezpečnější cestou západním Středomořím. To mělo být demonstrováno právě na případu konvoje plujícího v rámci operace COLLAR, kdy obava o jeho bezpečí znemožnila Somervillovi napadnout italské loďstvo. Starost o konvoje opravdu silně omezovala ofenzivní možnosti britských loďstev – ať Středomořského loďstva, nebo svazu „H“. Ale nakonec byl vleklý spor premiéra a jeho admirálů vyřešen kompromisem vycházejícím ze společného stanoviska admirálů Cunninghama a Somervilla. Oba prohlásili, že jsou s to zajistit plavbu obchodních lodí napříč Středozemním mořem za předpokladu, že budou schopny vyvinout rychlost blízkou se dvaceti uzlům. Bylo proto rozhodnuto, že konvoje vplouvající Gibraltarským průlivem do Středozemního moře budou sestavovány pouze z lodí o této rychlosti.

Wavellových třicet tisíc

Na libyjsko-egyptské frontě plynuly celé týdny v relativním klidu. Italové budovali komunikace a pokládali vodovodní potrubí a maršál Graziani stále poukazoval na to, že v obnovení postupu dál na východ, k Marsá Matrúhu a Alexandrii, mu brání nedostatečné materiální zdroje. Zdůrazňoval, že jen k zásobování armády v jejích současných postaveních je třeba přisunovat do předních linií velké množství munice, potravin, pohonných hmot a dalšího materiálu. Tvrdil, že v žádném případě nemá dost dopravních prostředků, jimiž by v případě dalšího postupu přepravil přes rozlehlé území nikoho, prostírající se mezi Sídí Barrání a Matrúhem, vojska a současně všechn potřebný válečný materiál a zásoby. Navíc, jak bude armáda postupovat dál na východ, tedy i dál od týlových skladů, vše bude třeba přivážet ze stále větší vzdálenosti. Na druhé straně, protože až do Marsá Matrúhu vedla z Alexandrie železnice, Britové budou schopni zásobovat svá vojska daleko rychleji a snadněji. Grazianimu bylo také známo, že Britové už mají v Egyptě mimo jiné posily i nový tankový pluk. Řím ale na všechny maršálovy požadavky odpovídal vyhýbavě a 5. listopadu mu sdělil, že s významnějším posílením nemůže počítat, neboť hlavní italská fronta je nyní v Albánii, a od něj se naopak očekává, že útokem na Egypt nepříteli zabráni v odesílání posil do Řecka.

Přestože Graziani ani v polovině listopadu ještě nezahájil ofenzivní, dokonce ani diverzní operace, vrchní velitel britských ozbrojených sil na Středním východě a ve Středomoří generál sir Archibald Wavell nehodlal přenechat iniciativu v rukou protivníka, nebo dokonce riskovat nepříjemné překvapení. Veliteli britských vojsk v Egyptě generálporučík H. M. Wilsonovi a veliteli Západopouštního sboru generálporučík R. N. O'Connorovi nařídil naplánovat protiútok. Operace dostala krycí název COMPASS a její začátek byl stanoven na konec listopadu, kdy bude měsíc v úplňku. Hlavními útočnými jednotkami měly být 7. tanková divize, indická 4. pěší divize a formace označená jako skupina Selby (podle svého velitele brigádního generála A. R. Selbyho), sestávající ze tří mobilních oddílů pěchoty, oddílu obrněných aut a baterie polních a baterie protiletadlových děl, celkem šlo o 1 750 mužů. Mezi útočné jednotky dále náležel 7. Královský tanko-

vý pluk vyzbrojený těžkými pěchotními tanky typu „I“ (infantry – pěchota), známými pod přezdívkou Matilda, který čerstvě přibyl z Anglie.

Když však Londýn rozhodl o odeslání nezanedbatelné části britských sil z Egypta do Řecka a na Krétu, po nějakou dobu se zdálo, že je realizace COMPASSU nejen ohrožena, ale přímo znemožněna. Velmi citelná byla zejména ztráta stíhacích letounů, protiletadlových děl, dopravních prostředků a ženijních jednotek. Ale za svého pobytu na Středním východě na přelomu měsíců října a listopadu ministr války Anthony Eden Wavellovi slíbil, že udělá vše pro to, aby urychlil dodávku stíhacích i bombardovacích letounů, na jejichž nasazení z velké míry závisel úspěch operace. Během listopadu a začátkem prosince se skutečně podařilo v Egyptě soustředit 48 stíhaček (dvě perutě hurricanů a jedna peruť gladiatorů) a 116 bombardérů, i když značná část těchto letounů znamenala oslabení britského letectva na základnách v oblasti Rudého moře. Byl to velký úspěch, ale je na místě poznamenat, že ve stejnou dobu měli Italové v Libyi 191 stíhaček a 140 bombardérů.

Prvním cílem britského útoku mělo být obsazení deseti opevněných táborů, které Italové vybudovali východně a jižně od Sídí Barrání a soustředili v nich většinu svých vojsk – celkem měl Graziani poblíž libyjsko-egyptské hranice síly odpovídající zhruba osmi divizím. Než však zaútočí na nepřátelská postavení, musí britská vojska překonat vzdálenost kolem 170 kilometrů dělících je od prostorů soustředění u Marsá Matrúhu. Aby nebyla promarněna výhoda překvapení, musel to být rychlý přesun; proto bylo třeba zajistit, že nedojde k jeho zpomalení kvůli nedostatku pohonných hmot, potravin nebo vody. Za tím účelem zřídili Britové v naprosté pustině, asi 60 kilometrů západně od Marsá Matrúhu, dva polní sklady, jeden pro 7. tankovou divizi a druhý pro indickou 4. divizi. Vynaložili velké úsilí, aby jejich budování před nepřítelem utajili, a opravdu se jim to zdařilo. Sklady obsahovaly dávky potravin a vody na pět dnů a odpovídající množství pohonných hmot a munice. Převoz materiálu do skladů začal 11. listopadu a skončil 4. prosince. Podílelo se na něm 300 nákladních aut, která měla být posléze užita k přepravě indické 4. divize na linii doteku s nepřítelem.

Protože za klíčový předpoklad úspěchu byl považován již zmíněný moment překvapení, do plánů COMPASSU byl zpočátku kromě generálporučíka Wilsona a jeho náčelníka štábu zasvěcen pouze generálporučík O'Connor a generálmajor O'Moore Creagh, velitel 7. tankové divize, hlavní úderné jednotky. Bezpečnostní opatření zajišťující utajení COMPASSU byla velmi přísná. Řadoví vojáci neměli vůbec tušit, co se připravuje, budování předsunutých skladů bylo označováno za „pre-

ventivní opatření“, dál pokračovaly dovolené, dokonce ani zdravotnické jednotky nebyly připravovány na to, že v brzké době mohou mít plné ruce práce.

I když oficiálně mělo být cílem celé operace jen vyhnání nepřítele z egyptského území a měla trvat pouhých pět dnů, generál Wavell neměl v úmyslu poskytnout Italům čas ke vzpomínání a znovunabrání sil, jestliže se jejich obrana rychle zhroutlí. Uvažoval i nad možností velkého průlomu. Krátce před zahájením útoku řekl generálporučík Wilsonovi: „Je možné, že se naskytne příležitost změnit pouhou porážku nepřítele ve vynikající vítězství.“

5. prosince poslal Wilson O'Connorovi svou první a také jedinou písemnou instrukci týkající se COMPASSU. Následující den O'Connor vydal příslušné rozkazy. 6. prosince začalo soustřeďování vojsk přesunem indické 4. divize do prostoru asi 65 kilometrů jihozápadně od Marsá Matrúhu. 8. prosince se divize posunula o dalších téměř 100 kilometrů dál na západ, kde už ji od předsunutých postavení nepřítele dělilo pouhých 20 až 25 kilometrů. Přesun se musel provádět za denního světla a riziko jeho prozrazení bylo velké, přestože se Britové snažili, jak jen mohli, aby především omezili víření prachu a písku viditelné na značnou vzdálenost. I když je to téměř neuvěřitelné, za celou dobu se na obloze objevilo jen jedno jediné nepřátelské průzkumné letadlo, ale protože Italové nijak nereagovali, vypadalo to, jako by si pilot ničeho mimořádného nepovšiml. Jihozápadně od 4. divize zaujala postavení 7. tanková divize a podél pobřeží mířila z Marsá Matrúhu na západ smíšená bojová skupina brigádního generála Selbyho.

Za jasného měsíčního světla, pod oblohou posetou miliony hvězd, byly v noci z 8. na 9. prosince dokončovány poslední přípravy k útoku. V poušti přes den rozpálené je v noci velmi chladno a nastupující pěšáci, i když obtíženi dávkami potravin a vody na tři dny, municí a granáty, měli pod uniformami teplé prádlo, vlněné svetry a mnozí si oblékli i pláště. V 7.15 zahájilo na vybrané cíle palbu 72 děl a tanky s pěchotou vyrazily proti táboru Nibeiwa umístěnému ve střední části italského perimetru. V jeho předpolí bylo umístěno na dvacet středních a několik lehkých italských tanků, ale protože vůbec nebyly připraveny k boji, těžké matildy ničily jeden za druhým. Zcela zaskočení Italové začali odpovídat palbou z kulometů a děl až po nějaké době, většina z nich vybíhala z ubytovacích baráků v pyžamech a někteří se pokoušeli sice statečně, ale úplně zbytečně zastavit britské tanky ručními granáty. V 10.40 bylo po všem. Tábor Nibeiwa byl obsazen, jeho

velitele generála Malettiho zabila dávka z tankového kulometu a kolem 2 000 italských vojáků padlo do zajetí. Předsunuté britské oddíly v tu dobu útočily na další z táborů, a i když jeho obránci již byli zburcováni, prudkému náporu těžkých tanků, obrněných aut, rychle postupujících oddílů pěchoty a vražedným náletům stíhaček a bombardérů čelit nedokázali. Do večera 11. prosince byly všechny opevněné italské pozice dobyty, Sídí Barrání obsazeno, libyjská 1. divize se vzdala, byl zlomen odpor 4. divize Černých košil, jejíž zbytky prchaly na západ, jen 63. divizi (divize „Cirene“) se podařilo za těžkých ztrát ze smrtelné pasti uniknout. Během pouhých tří dnů, od 9. do 11. prosince, zajal Západopouštní sbor 38 300 italských a po jejich boku bojujících libyjských vojáků a ukořistil 237 děl, 73 středních a lehkých tanků a více než 1 000 vozidel. Britské ztráty činily 624 padlých, zraněných a nezvěstných.

Na rozkaz generálporučíka O'Connora zahájila okamžitě po obsazení Sídí Barrání 7. tanková divize pronásledování ustupujícího nepřítele. Britové rychle postupovali po pobřežní silnici čerstvě vyspravené Italy k hranicím Kyrenaiky a večer 12. prosince jedinými italskými vojáky na egyptském území byli obránci dvou nevýznamných ohnisek odporu.

Debakl, který Italové v Západní poušti utrpěli následkem britské ofenzivy, byl pro Řím šokující. Přitom k němu vůbec nemuselo dojít, kdyby velení italské 10. armády věnovalo patřičnou pozornost zprávám přicházejícím z Egypta již po několik týdnů a hovořícím o přeskupování britských pozemních sil i letectva. Vrchní velení italských sil v severní Africe stejně jako velení 10. armády v Kyrenaice však došlo k závěru, že Britové jen posilují obranu Egypta. Šance odhalit záměry nepřítele, byť na poslední chvíli, se naskytla i těsně předtím, než Britové vyrazili: 8. prosince hlásil průzkumný letoun (se vši určitostí to byl ten, který vyvolal obavy u přesunující se indické 4. divize) přítomnost asi 400 vozidel v prostoru 50 až 60 kilometrů jihozápadně od tábora Nibeiwa. Hlášení se dostalo až k maršálu Grazianimu, který je spolu s výpovědí zajatce, získanou 5. prosince a naznačující, že během deseti dnů lze očekávat rozsáhlý britský útok, považoval za dostatečné varování pro 10. armádu a jejího velitele generála Maria Bertiho. Později však bylo zjištěno, že se neobjevilo ani v informačním souhrnu každodenně zpracovávaném zpravodajským oddělením 10. armády. Tato nepozornost se občas vysvětluje tím, že 10. armáda, v tu dobu plně zaměstnaná přípravami na obnovení vlastního postupu, věřila, že hlášená aktivita Britů je pouze defenzivního charakteru. Výsledkem bylo, že prudký útok Italy naprosto překvapil, navíc hlavní nápor přišel

z nepředpokládaného směru – z pouště od jihu – a byl veden těžkými tanky, o jejichž přítomnosti v Západní poušti neměli tušení. Vedle toho přispěla ke zhroucení obrany i skutečnost, že Italové sami neměli dostatečné tankové síly. Nebyla jim poskytnuta žádná z tankových divízi italské armády – „Centauro“ byla odeslána do hornaté Albánie a „Ariete“ zůstávala v Itálii. Graziani sice měl obrněnou brigádu, ta však byla dislokována poblíž Tobrúku a byla příliš vzdálena, než aby mohla zasáhnout a nepřítele zastavit dřív, než se překvapení změnilo v katastrofu. Tanky nacházející se v přední linii u Sídí Barrání neměly jasně určené úkoly, a proto nedokázaly správně reagovat – příkladem může být asi 35 tanků uzavřených v táboře Nibeiwa, které byly všechny ztraceny hned v prvních hodinách bitvy, a většina z nich zcela zbytečně.

Za situace, která se vyvinula až neočekávaně příznivě, se vrchní velitelé všech tří složek britských ozbrojených sil na Středním východě shodli, že nepříteli nelze poskytnout čas k nabrání sil a reorganizaci a že v tlaku je třeba pokračovat. Dalším cílem postupu dál na západ mělo být město Bardíja. Ve složení útočných sil ale došlo k důležité změně: Wavell rozhodl o odeslání indické 4. divize k posílení britské posádky v Súdánu a namísto ní přidělil O'Connorovi australskou 6. divizi.

Bardíju chránila silná obranná zařízení; byla vybudována daleko pečlivěji, než tomu bylo u opevněných táborů u Sídí Barrání – generál Wavell dokonce v jednu chvíli vyjádřil obavy, zda má O'Connor k dobytí Bardíje dostatečné síly. Útok proto předcházely téměř dva týdny příprav, kdy bylo městečko systematicky bombardováno ze vzduchu a ostřelováno z moře a Britové doplňovali zásoby a přeskupovali jednotky. Velký význam přitom mělo obsazení malého přístavu Sollúm, ležícího mezi Sídí Barání a Bardíjou. I když přístavní zařízení v Sollúmu neumožňovala manipulaci s velkými náklady, přece jen bylo nyní možno přivážet část válečného materiálu a zásob – zejména pitné vody – po moři, což významně ulehčilo přetížené přepravě po pobřežní silnici, jediné pro tento účel využitelné komunikaci.

Maršál Graziani si dobře uvědomoval, co dočasné přerušení britského postupu znamená. Věděl, že nepřítel shromažďuje síly, aby mohl udeřit na Bardíju, a nedalo se vyloučit, že se posléze pokusí pokračovat dál na západ, k Tobrúku. Graziani měl vážné pochybnosti o tom, zda je správné zaměřit se na rozhodnou obranu Bardíje, není-li rozumnější soustředit všechny dostupné síly k obraně daleko důležitějšího Tobrúku, a tím i získat čas k přísunu posil z Itálie. Mussolini však

trval na tom, že musí být učiněno všechno, co je jen možné ke zpomalení a vyčerpání nepřítele, a silná obrana Bardije k tomu může účinně přispět. Maršál proto nařídil generálu Italu Gariboldimu, zastupujícímu nemocného velitele 10. armády generála Bertiho, hájit Bardiju všemi prostředky. Italové nakonec soustředili k její obraně přes 400 děl a více než 45 000 mužů včetně 1. a 2. divize Černých košil, z nichž každá měla kolem 8 000 mužů. Velícím generálem v Bardiji byl velitel XXI. sboru generálporučík Annibale Bergonzoli, svérázná charismatická postava s impozantním prošedivělým vousem. Právě kvůli pečlivě upravenému vousu byl energický generál v italské armádě známý pod přezdívkou „Elektrická brada“ a zakrátko se stal velmi populární i mezi britskými vojáky. V souvislosti s obranou Bardije mu Mussolini zaslal osobní depeši: „Jsem si jist, že ‚Elektrická brada‘ a jeho stateční vojáci budou odolávat za každou cenu, věrni až do konce.“ Generál duceho ujistil: „V Bardiji jsme a zůstaneme!“ Brzy uvidíme, jak to všechno dopadlo.

3. ledna v 5.30 ráno, ještě za tmy, Britové obnovili útok. Po intenzivní palebné přípravě se ženisté pustili do odstraňování překážek z ostnatého drátu, vyhazovali je do vzduchu zvláštními trubicovitými náložemi zvanými „torpéda bangalore“. Pěchota poté, co překročila protitankový příkop, začala rozšiřovat předmostí, zatímco ženisté příkop zasypávali, budovali přes něj přechody pro tanky a zneškodnili přes sto min. V 7 hodin již tanky přejížděly na předmostí a spolu s obrněnými auty postupovaly k Bardiji. Protitanková děla vyřadila šest italských tanků, které se pokusily o protiútok, a v 8.30 se australské 16. pěší brigádě už vzdalo kolem 8 000 italských vojáků. Krátce po osmé hodině také zasáhlo do bitvy Středomořské loďstvo. Vlajková loď admirála Cunninghama Warspite s dalšími bitevními loďmi Valiant a Barham a sedmi torpédoborci ostřelovaly italská obranná postavení a silnici vedoucí z Bardije do Tobruk. Palba byla velmi přesná, neboť ji řídili dělostřelečtí pozorovatelé z upravených jednomotorových bombardérů typu Westland Lysander, chráněných po celou dobu skupinou stíhaček. Zatímco pětáctýřicet minut trvající smršť 381mm granátů děl bitevních lodí rozpoutala na pobřeží pravé peklo, palubní bombardéry z letadlové lodi Illustrious se soustředily na italská letiště v Gazale, Darně, Matrubě a Tmini.

Boj o Bardiju trval dva dny. 5. ledna ráno australská 19. brigáda za podpory polního dělostřelectva a několika tanků už jen likvidovala poslední hnízda nepřátelského odporu. Bardija byla dobyta a týž den římský rozhlas oznámil, že na městečko útočilo 250 000 mužů a 1 000 letadel.

Celkové ztráty australské 6. divize činily 456 mužů. 7. tanková divize, která měla především na starosti přehrazení ústupové silnice Bardija–Tobrúk, utrpěla sice malé ztráty na lidech, ale z tanků matilda, po celou dobu přímo podporujících Australany, jich zůstalo bojeschopných jen šest. Mnoho jich bylo poškozeno minami a častou poruchou bylo i zablokování otáčecího mechanismu jejich věží, když tank zasáhla palba italských děl – ta mu ale díky silnému pancéřování jinak zpravidla příliš neublížila. Italové přišli o více než 40 000 vojáků – padlých, nezvěstných a zajatých –, o více než 400 děl, 13 středních a 117 lehkých tanků a několik set motorových vozidel. Jedním z těch, kterým se podařilo uniknout, byl generál „Elektrická brada“. S několika důstojníky svého štábu se poslední den ráno vydal pěšky na západ, úspěšně překonali britskou linii a po pěti dnech strastiplného putování dorazili do Tobrúku. Za necelý měsíc od zahájení operace COMPASS bylo zničeno celkem osm italských divizí. Katastrofu 10. armády nedokázalo odvrátit ani to, že již 23. prosince 1940 Graziani nahradil generála Bertiho svým náčelníkem štábu generálporučíkem Tellerou.

Rozhodnutí vrchních velitelů pro Středomoří a Střední východ znělo: po obsazení Bardije dobýt přístav Tobrúk. Západopouštní sbor generálporučíka O'Connora, od 1. ledna 1941 přejmenovaný na XIII. sbor,* nemohl ztratit ani den, nepříteli se nesměl dopřát čas k vzpamatování. 5. ledna ráno, ještě předtím, než byl zlomen odpor všech obránců Bardije, proto zahájila 7. brigáda 7. tankové divize postup vnitrozemím na západ, k Tobrúku, vzdálenému 160 kilometrů. Již následující den zaujímala postavení izolující přístav od italských sil dislokovaných dál na západ. 19. brigáda australské 6. divize, která opustila Bardiju 6. ledna večer, navázala kontakt s východním sektorem tobrúcké obrany už příští den ráno. Během pár hodin se k ní připojila i australská 16. brigáda a 4. brigáda 7. tankové divize. Přesuny britských jednotek probíhaly prakticky bez odporu nepřítele, což svědčilo o tom, že i jeho letectvo utrpělo těžké ztráty a že ostřelování letišť námořním dělostřelectvem bylo velmi účinné.

Tobrúcké posádce velel generálporučík Petassi Manella, velitel

* Zkušenost posledních týdnů ukázala, že je třeba provést i další organizační změny. Dosud podléhal O'Connorův Západopouštní sbor (posléze XIII. sbor) velitelství britských pozemních vojsk v Egyptě (generálporučík H. Maitlandu Wilsonovi) a to bylo podřízeno vrchnímu veliteli pozemních vojsk pro Středomoří a Střední východ generálu Archibaldu Wavellovi. V zájmu zjednodušení celého systému a zlepšení spolupráce Wavell rozhodl, že nadále bude XIII. sbor podléhat přímo jemu.

XXII. sboru. Tvořilo ji na 25 000 mužů (jádreem byla 61. divize „Sirte“), více než 200 děl a několik desítek středních a lehkých tanků. Přestože Manella dostal rozkaz bránit město a přístav všemi prostředky, Graziani sám Tobrúku příliš naděje nedával. Maršál neočekával od jeho obrany nic víc, než že umožní získat čas k vytvoření nové linie fronty o dalších 160 kilometrů dál na západ, mezi Darnou na pobřeží a Makilí ve vnitrozemí, kterou bude možno posílit jednotkami přisunutými z Tripolska. Graziani byl také informován, že v Itálii jsou připravovány k přesunu do Libye tanková divize „Ariete“ a motorizovaná divize „Trento“. Ale po špatných zkušenostech s dřívějšími sliby příliš nevěřil, že obě divize dorazí natolik včas, aby se mohly podílet na zastavení nepřátelské ofenzivy.

Obranná zařízení chránící Tobrúk tvořila polokruh vzdálený 13 až 14 kilometrů od okraje města. Zahrnovala dvojité pás betonových bunkerů, před nimi byly zátarasy z ostnatého drátu a po celé délce obranné linie se táhl – i když ne všude dokončený – protitankový příkop. Na obranném perimetru o celkové délce téměř 50 kilometrů byly také rozmístěny tisíce min a nastražených náloží, stačilo jen zavazit o drát a došlo k výbuchu. Ale ve srovnání s Bardijou měl Tobrúk poloviční počet obránců a dvakrát delší obrannou linii. Britské vrchní velení proto doufalo, že jeho dobývání nebude obtížnější, než tomu bylo v případě Bardije, ale uvědomovalo si, že úspěchu je třeba dosáhnout v co nejkratším čase, aby Italové neměli možnost zničit přístav a jeho zařízení. Prímým řízením útoku byl pověřen velitel australské 6. divize generálmajor I. G. Mackay. Jeho plán operace byl jednoduchý a v podstatě se nelišil od taktiky, která se osvědčila v Bardiji: ženisté a pěchota umožní tankům matilda překonat zátarasy a protitankový příkop a pak budou tanky tvořit úderný klín při likvidaci dalších obranných zařízení a při průniku do města a do přístavu.

Po dokončení všech příprav vyrazila 21. ledna v 5.40 ráno za silné podpory dělostřelectva britská pěchota na několika průzkumem vybraných místech. Ženisté, kteří už v noci zneškodnili řadu nástražných systémů, zatím čistili průchody v minovém poli, proráželi zátarasy z ostnatého drátu a budovali přejezdy přes protitankový příkop. Hodinu po zahájení útoku již 18 tanků spolu s Australany 16. pěší brigády proniklo širokým průchodem asi půldruhého kilometru do hloubky italské obrany. Přestože na některých místech obránci kladli houževnatý odpor, obsadili Britové do setmění téměř polovinu obranného perimetru a zajali i velitele posádky generálporučíka Manellu. V tu chvíli už bylo jasné, že o výsledku bitvy o Tobrúk je rozhodnuto.

Časně ráno byl britský postup obnoven a nedlouho po rozednění se

s několika tisíci mužů vzdal velitel 61. divize brigádní generál Vincenzo Della Mura. Do centra města vjely jako první dva obrněné transportéry 4. praporu australské 19. brigády, kterým velel poručík E. C. Hennessy. Zastavil je dokonale upravený italský důstojník a oznámil, že je vyslán, aby Britům ukázal cestu k velitelství přístavu, kde je očekává velitel námořních oddílů bránících přístav admirál Massimiliano Vietina připravený kapitulovat. Hennessy usadil Itala na přední část transportéru – „pro jistotu“, jak později pravil – a dojeli k velké budově, na jejímž nádvoří opravdu čekal ve slavnostní uniformě admirál, aby předal svůj kord. Poručík Hennessy, zřejmě ovlivněn ceremoniálností Italů, se rozhodl postupovat obdobně, odmítl proto kord a kapitulační prohlášení převzít s tím, že je třeba vyčkat příchodu důstojníka vyšší hodnosti, v daném případě velitele brigády brigádního generála H. C. F. Robertsona. Kapitulační akt podle všech formalit proběhl skutečně až poté, co generál dorazil. 22. ledna ve 3 hodiny 45 minut ráno boj o Tobruk skončil. Do zajetí padlo 25 000 obránců (včetně 2 000 námořníků), ukořistěno bylo 208 polních a středních děl a 87 tanků; kdo však opět dokázal ze stahující se smyčky vyklouznout, byl generál „Elektrická brada“, který v poslední chvíli uprchl do Benghází. Britský XIII. sbor ztratil přes 400 mužů, z nichž 355 bylo Australanů.

Okamžitě byly zahájeny práce na zprovoznění tobrúckého přístavu. Italové naštěstí nestihli provést rozsáhlejší destrukci, řada důležitých zařízení, jako elektrárna, sklady uhlí a nafty, chladicí a destilační zařízení stejně jako nádrže s 10 000 tunami sladké vody, zůstala nepoškozena. Už 24. ledna ráno byl přístav připraven přijmout první britské lodi a 27. ledna admirál Cunningham hlásil admiralitě, že přístav je plně využitelný pro námořní přepravu. Admirál sám Tobruk navštívil o dva dny později. Blízko vjezdu spočíval částečně ponořený a ještě kouřící vrak starého italského obrněného křižníku San Giorgio, který od 10. května 1940 sloužil jako plovoucí baterie chránící Tobruk před útoky z moře. Nakonec byl 22. 1. 1941 ve 4.15 ráno, ve chvíli, kdy první britské jednotky vstupovaly do Tobruku, zničen náložemi položenými samotnými Italy. Cunningham byl s tím, co viděl, spokojen. Velitel přístavu a jeho muži odvedli v pouhých několika dnech vynikající práci, aby umožnili v co nejkratší době zásobování XIII. sboru z moře.

Zatímco vrchní velitel loďstva byl v Tobruku přijat se všemi poctami, jinak tomu bylo v případě australského námořního kapitána H. M. L. Wallera, velitele flotily pěti australských torpédoorců, které operovaly u libyjského pobřeží a svými děly významně podporovaly všechny operace XIII. sboru. Po obsazení byl Tobruk uzavřen kvůli obavě

z drancování. Když kapitán Waller vystoupil v přístavu z motorového člunu a chtěl pokračovat do města, byl zastaven vojenským policistou, který ho odmítal pustit dál. Kapitán vysvětloval: „Pomáhal jsem tohle město dobývat. Je snad přirozené, že chci vidět, jaké škody způsobilo naše ostřelování.“ Policista byl ale neoblomný. „Ne, pane,“ pravil, „mám rozkaz nikoho dovnitř nepouštět. Když to povolím jednomu, budeme mít tohle místo za chvíli plné zatracených Australanů, kteří šlohnou všechno, co jen jde.“ Pikantní na celé záležitosti bylo i to, že – jak kapitán Waller, důstojník nesmírně oblíbený a známý svým obrovským smyslem pro humor, později vyprávěl – hlavním cílem jeho návštěvy Tobrúku skutečně bylo něco „šlohnout“, a když se mu nakonec přece jen podařilo se do města dostat, s úspěchem to provedl. Manželka admirála Cunninghama spolu s manželkami jiných britských důstojníků totiž v Alexandrii šly pro vojáky a námořníky různé oděvní součástky a chyběly jim šicí stroje. Paní Cunninghamová proto požádala kapitána Wallera, aby se v Tobrúku po nějakých poohlédl. Několik dní po debatě kapitána s vojenským policistou přijelo k domu nedaleko Alexandrie obývanému rodinou admirála Cunninghama nákladní auto a vyložilo bednu se dvěma šicími stroji. Kapitán Waller zahynul jako velitel australského křižníku Perth 1. března roku 1942 v Tichomoří za bitvy v Jávském moři.

Už 21. ledna 1941, v den zahájení útoku na Tobruk, informovali britští náčelníci štábů – nepochybuji, že operace bude úspěšná – vrchní velitele ve Středomoří, že nyní považují za věc prvořadě důležitosti obsazení přístavu Benghází, což znamenalo postoupit o dalších více než 300 kilometrů dál na západ. Generálporučík O'Connor opět jednal okamžitě. Zatímco část jeho jednotek ještě bojovala o Tobruk, vyslal 7. tankovou brigádu po pobřežní silnici k Darné a 4. tankovou brigádu k Makili, prastaré karavanní křižovatce nazývané „srdce Kyrenaiky“, ležící ve vnitrozemí, 80 kilometrů jižně od Darny. Víme, že na spojnici Darna-Makili hodlal maršál Graziani vytvořit obrannou linii, na které by zadržoval Brity po dobu, než dorazí posily. Ale do večera 22. ledna už byla 7. brigáda v kontaktu s nepřítelem 30 kilometrů od Darny a průzkum 4. brigády zkoumal cesty vedoucí z Makili na západ a na jih.

Od čáry Darna-Makili na západ, až po záliv Velká Syrta, tvoří pobřeží Kyrenaiky půlobloukový výběžek nazvaný Džebel al-Achdar (Zelené hory). Pahorkatina, která převážnou část výběžku pokrývá, dosahuje výšky až 800 metrů nad mořem. Je to oblast s mírným podnebím a dešťovými srážkami umožňujícími pěstování zemědělských plodin, proto se stala jedním z důležitých center italské kolonizace v Libyi. Na

západní straně půloblouku leží přístav Bengházi, který měl tehdy kolem 65 000 obyvatel, z nichž třetinu tvořili Italové.

24. ledna australská 19. brigáda nahradila na frontě u Darny 7. tankovou brigádu a tlak na italskou obranu v pobřežním pásmu ještě zesílil. Mezitím na opěrný bod Makilí, kde Italové soustředili značný počet tanků a děl, útočila 4. tanková brigáda podporovaná jednou pěší brigádou australské 6. divize. Jádrem obrany Makilí tvořila tanková skupina brigádního generála Valentina Babiniho. Už 24. ledna byla přinucena svěst se 4. tankovou brigádou první boj, přičemž bylo zničeno 9 středních italských tanků, zatímco Britové ztratili jeden střední a 6 lehkých tanků. Generálporučík O'Connor uviděl lákavou příležitost ke zničení celého italského tankového uskupení, které se u Makilí ocitlo v izolovaném postavení, neboť jak 60. divize („Sabratha“), čelící britskému postupu u Darny, tak i 17. divize („Pavia“) a 27. divize („Brescia“), nacházející se v západní části Džebel al-Achdaru, byly příliš vzdáleny, než aby mohly generálu Babinimu přispět ku pomoci. O'Connor proto veliteli 7. tankové divize generálmajoru Creaghovi nařídil nedovolit Italům z Makilí uniknout. Při této příležitosti, poprvé od začátku ofenzivy, však zažil velitel XIII. sboru zklamání. Babiniho tankům se spolu s podpůrnými pěšími oddíly podařilo v noci z 25. na 26. ledna z kleští vyklouznout na severozápad a spojit se s divizí „Sabratha“. Když rozhořčený O'Connor žádal vysvětlení, odpovědi byly výmluvy na nepřesné mapy, nedostatek pohonných hmot, nedorozumění při předávání rozkazů, a především bylo poukazováno na riziko nočního pohybu tanků v pouštních vádích. Pravda je, že Britové měli naprostý nedostatek kvalitních map: jejich jednotky používaly převážně mapy, které se podařilo ukořistit nepříteli, O'Connor však věděl své. Hlavním důvodem, proč se Italům podařilo uniknout, byl fakt, že 4. tanková brigáda nedostatečně strážila ústupovou cestu, a když padla noc, prostě odpočívala. O'Connor také v operačním hlášení napsal: „Jestliže Italové byli při útěku schopni operovat se svými tanky v noční tmě, nevidím důvod, proč to nedokázaly také tanky naše!“ 4. tanková brigáda se sice okamžitě vydala Babiniho skupinu stíhat, ale husté deště měnící zemi v červené bláto a chybějící pohonné hmoty ji 29. ledna přinutily pronásledování zastavit a vrátit se k Makilí. Tentýž den australská 19. brigáda obsadila Darnu. V zájmu objektivnosti však nutno říci, že nešťastná epizoda u Makilí byla jen ojedinělou šmouhou na jinak skvělém výkonu podaném jednotkami 7. tankové divize, slavnými „pouštními krysy“, v rámci dvouměsíčního tažení, v jehož průběhu byli Italové vyhnáni nejen z Egypta, ale nakonec i z celé Kyrenaiky.

Po ztrátě Tobrúku, Makilí a Darny došel generální guvernér a vrchní velitel italských sil v Libyi maršál Rodolfo Graziani k trpkému poznání, že stažení z Kyrenaiky je nevyhnutelné. Pochopil, že Britové se nespokojí s výhodou získanou dobytím Tobrúku, ale mají v úmyslu získat celou Kyrenaiku, a bude-li se dál snažit o udržení výběžku Džebel al-Achdar, ztratí i poslední zbývající bojeschopné jednotky 10. armády. Jako jediné rozumné řešení se maršálovi jevilo vyklizení Kyrenaiky a ústup do Tripolska. 1. února Graziani seznámil Mussoliniho se svým záměrem stáhnout všechna vojska z Kyrenaiky do prostoru západně od pobřežní vesnice Syrta, ležící ve střední části zálivu Velká Syrta, a veliteli v Tripolisu generálu Gariboldimu nařídil okamžitě začít s přípravou obrany této oblasti. Následující den přikázal generálporučíkovi Tellerovi převzít od 3. února velení všech italských vojsk ve východní Libyi, tj. v Kyrenaice.

Poté co generálporučíkovi O'Connorovi unikla italská tanková skupina, kterou doufal u Makilí obklíčit a zničit, musel rozhodnout jak dál. Věděl, že ve výběžku Džebel al-Achdar se kromě Babiniho tanků nachází i celá divize „Sabratha“ a jednotky divize „Pavia“ a divize „Brescia“. V žádném případě nehodlal připustit, aby se jim podařilo zachránit se ústupem do Tripolska. Po poradě s velitelem 7. tankové divize generálmajorem Creaghem, náčelníkem svého štábu brigádním generálem Johnem Hardingem a brigádním generálem Erikem Dormanem-Smithem, který na velitelství XIII. sboru plnil funkci Wavellova styčného důstojníka, O'Connor vypracoval plán, s nímž Dorman-Smith odletěl do Káhiry, aby jej předložil generálu Wavellovi ke schválení. Podle O'Connorova návrhu bude australská 6. divize (bez jedné brigády) zatlačovat Italy po pobřeží výběžku Džebel al-Achdar k Bengházi a současně dvě brigády 7. tankové divize spolu s takzvanou Podpůrnou skupinou brigádního generála W. H. E. Gotta (dvěma pluky Královského mobilního dělostřelectva a jednotkami Královských střelců) a obrněnými auty praporu C 11. husarského pluku podplukovníka J. F. B. Comba zamíří z Makilí pouští na jihozápad, k Masúsu, a odtud k pobřeží Velké Syrty, kde přeruší silnici vedoucí z Bengházi do Tripolska. Uzavřením ústupové cesty z Kyrenaiky se Italové ocitnou se v kleštích, jejichž severním ramenem bude australská 6. divize a jižním 7. tanková divize. Wavell neměl námitky, k jeho rozhodnutí určitě přispělo i to, že právě přišel z Londýna od náčelníka imperiálního generálního štábu generála Johna Dilla dotaz, kdy je možno očekávat zprávu o obsazení Bengházi.

Bylo zřejmé, že má-li se plán na obklíčení zbytků italské 10. armády

zdařit, je třeba jednat co nejrychleji; dokonce i hodiny mohly hrát určitou roli. O'Connor proto nehodlal čekat na slíbené dva pluky 2. tankové divize, které měly dorazit mezi 7. a 9. únorem a vystřídat zubožené tanky 7. tankové divize, které už dávno překročily všechny lhůty stanovené pro generální opravu. Nyní bylo třeba naložit zbývajících 50 středních a 90 lehkých tanků 4. a 7. brigády 7. divize zásobami potravin, vody a munice na dva dny a vyrazit. Proniknout k Masúsu a k pobřeží Syrtského zálivu znamenalo překonat 250 kilometrů neprozkoumané pouště plné skalisek a hlubokých vádí. O'Connor však dal veliteli 7. tankové divize rozkaz pokračovat vpřed, dokud bude jediný tank schopen pohybu.

Divize vyrazila 4. února za úsvitu. Kurz byl určován kompasem a vedl oblastí zobrazovanou na všech mapách jako prázdná plocha, bez jediného orientačního bodu. Velitelé tanků s napětím sledovali, jak dlouho na úsecích pokrytých ostrými kameny vydrží pásy jejich vozidel, v písku zase zapadala až po nápravy obrněná auta a zásobovací vozidla. Přehnalo se i několik písečných bouří, kdy se vozidla musela držet těsně za sebou, aby se navzájem neztratila. Navíc se v noci všechny osádky trásly zimou a na každého muže nepřipadlo o moc víc než jedna sklenice vody denně. Britští vojáci však projeвили obdivuhodnou houževnatost, i když přitom museli sáhnout až na úplné dno svých fyzických sil i možností svých vozidel. Přesto si ale generálmajor Creagh uvědomoval, že navzdory vši snaze nemusí dorazit k pobřeží Syrtského zálivu včas, že stále hrozí nebezpečí, že se Italům podaří na poslední chvíli uniknout. Proto rozhodl – zejména když se asi po 80 kilometrech cesty terén poněkud zlepšil –, že vyše dopředu kolová vozidla schopná postupovat rychleji než tanky. Obrněná auta 11. husarského pluku podplukovníka Comba a mobilní dělostřelectvo plukovníka „Jocka“ Campbella dosáhly Masúsu 5. února za úsvitu. Za nimi přijížděly tankové jednotky.

Z Masúsu zamířila část Podpůrné skupiny brigádního generála Gotta přímo na západ a přes Salúk k pobřeží. Hlavní síly, především 4. a 7. tanková brigáda 7. divize, pokračovaly na jihozápad k Antelatu a odtud k pobřežní vesnici Bajdá Fumm. Desítky mil před nimi se opět hnala obrněná auta, mobilní dělostřelectvo a nákladní auta vezoucí část příslušníků 2. střelecké brigády. „To se jim nemůže podařit,“ řekl jeden z italských generálů po první zprávě o pokusu Britů proniknout pouští. „A i kdyby se jim to podařilo,“ dodal, „budeme před nimi stále mít náskok dvou dnů.“ Zmýlil se, Britové přehradili jedinou ústupovou cestu z Kyrenaiky do Tripolska o dvě hodiny dřív, než Italové začali s generálním ústupem.

Zatímco se 7. tanková divize s doprovodnými jednotkami prodírala pouští jižně od Benghází, ze severovýchodu se k městu blížily jednotky australské 6. divize. Navzdory minám, zátarasům na cestách a dešti, který měnil terén v moře bláta, pronikla divize do Benghází 5. února a do setmění je obsadila. Jedinou nadějí zbytků italské 10. armády zůstávala pobřežní silnice do Tripoliska. Ale rozhodly ony dvě hodiny.

První obrněná auta 11. husarského pluku dosáhla silnice u Bajdá Fumm 5. února po poledni. Do 14.00 hodin již byly na místě i pěšáci 2. střelecké brigády a dělostřelectvo „Jocka“ Campbella. Půl hodiny poté, co Britové zaujali postavení podél silnice a připravili munici, se objevilo čelo první kolony ustupující italské 10. armády. Zatímco dělostřelci vyřadili několik nepřátelských doprovodných tanků, pěchota zahájila z ručních zbraní palbu na nákladní auta plná italských vojáků. Po deseti minutách se zaskočení Italové začali vzdávat. Plukovník Campbell, zpočátku zcela bezradný při pohledu na stovky zajatců, nakonec situaci vyřešil zcela neortodoxním způsobem – nařídil jim, aby pochodovali na východ, k Antelatu (cesta, po které se blížily hlavní síly přijíždějící od Masúsu), s tím, že „se o ně někdo postará“. Po 17. hodině se objevila na dohled druhá velká nepřátelská kolona. Naštěstí půl hodiny předtím, než boj začal, podplukovník Combe odeslal 4. tankové brigádě rádiovou depeši se žádostí o co nejrychlejší zásah tanků, a to v prostoru asi 15 kilometrů severně od Bajdá Fummu, tam, kde se Italové po každém odražení znovu formovali a odkud přicházely další a další italské jednotky. Velitel 4. brigády brigádní generál J. S. L. Caunter okamžitě vyslal 7. husarský pluk lehkých tanků a šest rychlých středních tanků typu Mk III 2. Královského tankového pluku. Tato skupina, uhánějící navzdory velmi špatnému terénu padesátikilometrovou rychlostí, byla na místě těsně před 18. hodinou a nepřátelskou kolonu napadla zezadu, což zmatené Italy úplně vyvedlo z míry. Ale generálové v čele s „Elektrickou bradou“, Bergonzolim, který měl pokus o prolomení britské zadržovací linie na starosti, vědomi si toho, že jde o všechno, se zoufale snažili prorazit a organizovali jeden útok za druhým. Silnici už blokovaly stovky opuštěných, rozbitých a hořících vozidel, ale tvrdý boj pokračoval prakticky bez přerušení 36 hodin.

Na britské straně sehrála velkou roli dobře organizovaná spolupráce mezi tankisty, dělostřelci, pěchotou a ženisty. Například když přišlo hlášení, že se početná skupina italských tanků chystá britská postavení objet z vnitrozemí, ženisté jim stihli položit do cesty minové pole. Ještě 6. února odpoledne však Italové nejevili ochotu boj vzdát, naopak od Benghází přicházely další pěši i tankové oddíly. 7. února po rozednění Italové nastoupili k poslednímu pokusu o únik, při němž

30 tanků vedlo dlouhou kolonu nákladních vozidel. Byli zastaveni a po 9. hodině se začaly masově objevovat bílé vlajky. Byl konec. Bitevní pole představovalo apokalyptický obraz zkázy a zmaru – téměř 30 kilometrů rozbitých, vyhořelých a opuštěných tanků, děl, nákladních a jiných vozidel, naftových barelů a všemožných trosek; jak jedovatě poznamenává britský autor Len Deighton, „bylo toho tolik, že dokonce i místní Arabové zjistili, že nejsou s to to odnést“. Britové zničili nebo ukořistili více než 100 středních tanků a stejný počet děl. 25 000 italských vojáků padlo do zajetí, byl mezi nimi i smrtelně zraněný velitel 10. armády generálporučík Tellera a celý jeho štáb. Plán odříznout italská vojska ustupující z Kyrenaiky a zničit je se zdařil beze zbytku.

7. února odpoledne si O'Connor našel chvíli, aby navštívil skupinu více než půl tuctu zajatých italských generálů držených v zemědělské usedlosti v Salúku. Upraveným Italům v čistých uniformách a s vyleštěnými holinkami se unavený vítězný generál oblečený v pomáchané a prachem pokryté uniformě omlouval: „Je mi líto, pánové, že tady nemáte dostatečné pohodlí, neměli jsme dost času všechno zařídit.“ „Velmi vám děkujeme,“ odpověděl generál Fernandino Cona, který převzal velení 10. armády poté, co byl Tellera zraněn, „jsme si dobře vědomi toho, že jste sem dorazili ve velkém spěchu.“

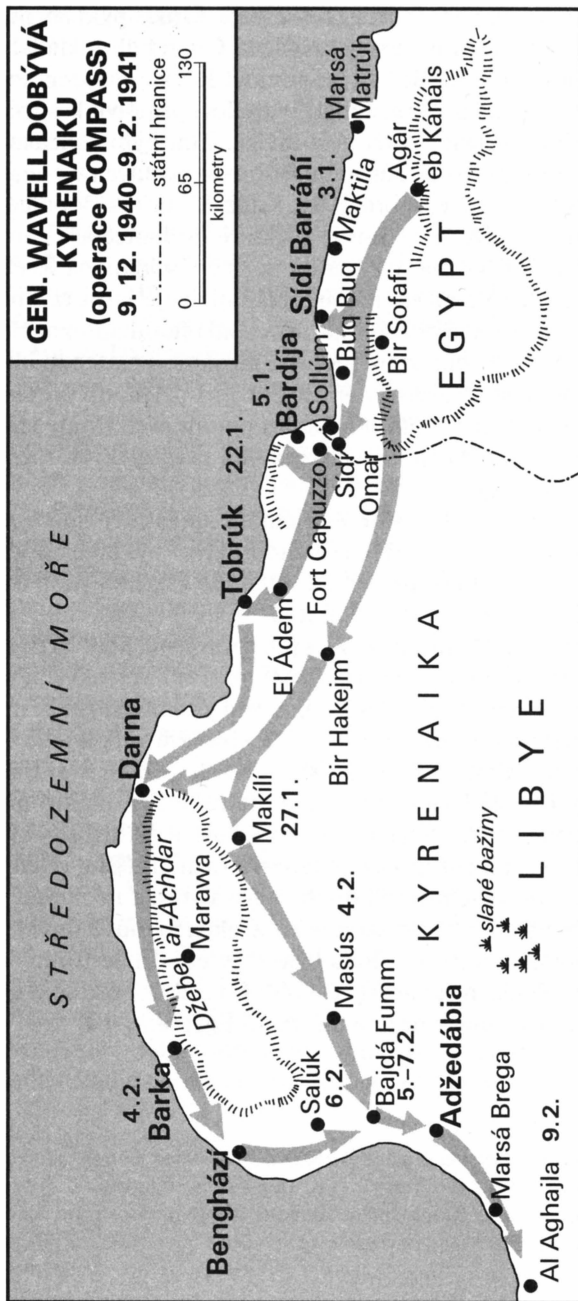
Uniknout se tentokrát nepodařilo ani „Elektrické bradě“, veliteli XXI. sboru generálu Bergonzolimu. Když k němu O'Connor přistoupil, Bergonzoli suše konstatoval: „Byli jste tady příliš brzy, to je vše. A měli jste nad námi ohromnou početní převahu.“ Je pravda, že Italoové od začátku britského protiútoku věřili, že mají co dělat s mohutnou armádou vybavenou množstvím vysoce výkonných tanků a všemožných dalších technických prostředků, což jen dokumentuje, jak totálně zklamala jejich zpravodajská služba. A stejně tak je pravda, že zcela chybná představa o zdrcující převaze nepřítelů jak u řadových italských vojáků, tak i u většiny velitelů vedla v mnoha případech k předčasnému zhroucení obrany a ke kapitulaci. Je s podivem, že se takto mýlil i zkušený velitel sboru, jakým Bergonzoli bezesporu byl – pokud pomineme možnost, že i u něho měla být role pomýleného jen zástěrkou pro katastrofální neúspěch. Ani O'Connor, ani nikdo jiný však neměl náladu „Elektrické bradě“ objasňovat, že během celé operace COMPASS počet vojáků britského XIII. sboru nikdy nepřevýšil 35 000. O dva dny později Britové zachránili Bergonzolimu život, když jej s akutním zánětem slepého střeva zvláštním letounem dopravili do káhirske nemocnice, kde byl úspěšně operován. Dalších pět let, do roku 1946, strávil generál v britském zajetí a zemřel v roce 1973 v pozeňnaném věku 89 let.

Jen pár hodin po skončení boje s ustupujícími italskými vojsky vyslal O'Connor obrněná auta po pobřežní silnici dál na západ, k Al Aghajle, vzdálené 160 kilometrů a ležící na hranici Tripolska a Kyrenaiky. Britové se setkávali pouze s osamělými skupinami italských vojáků, kteří se vzdávali bez boje, nikde nebyly ani náznaky organizovaného odporu. Průzkumný oddíl obsadil Al Aghajlu 8. února. Podle rozhodnutí náčelníků štábů neměly britské jednotky prozatím v prostoru západně od Bengházi vyvíjet výraznější aktivitu. Pokyn zněl, pokud by Italové – kteří měli v Tripolsku čtyři divize, ale bez dělostřelctva, které odeslali do Kyrenaiky, kde bylo ztraceno – sami zahájili bojové akce, měli být zadrženi u Al Aghajly.

Už v době, kdy po pádu Tobrúku vše nasvědčovalo tomu, že se podaří obsadit přinejmenším celou oblast Džebel al-Achdaru, rozhodl Wavell vytvořit samostatné velitelství britských ozbrojených sil v Kyrenaice. Učinil tak 4. února, když ustanovil generálporučíka Wilsoona vojenským guvernérem a vrchním velitelem britských vojsk v Kyrenaice. Na místo velitele britských vojsk v Egyptě uprázdněné Wilsonem jmenoval generálporučíka O'Connora. Vyčerpaný XIII. sbor byl nahrazen australským I. sborem (australskou 6. a 9. divizí) generálporučíka sira Thomase Blameyho. Ale toto uspořádání nemělo mít dlouhé trvání, vše se změnilo, jakmile začal přesun britských vojsk ze severní Afriky do Řecka.

Operace COMPASS, která začala 9. prosince 1940 s tím, že půjde o pětidenní ofenzivní akci, se změnila v tažení trvající 62 dnů. Za tu dobu britské pozemní síly sestávající z jedné pěší a jedné tankové divize a podpůrných jednotek postoupily o 800 kilometrů a zasadily smrtelnou ránu armádě o deseti divizích. Do zajetí padlo 133 300 italských vojáků, bylo ukořistěno na 180 středních tanků a více než 200 tanků lehkých a více než 845 polních a těžších děl. Britové měli během tažení 500 padlých, 1 373 zraněných a 55 nezvěstných. Když přihlédneme k síle nepřítele, s nímž se střetli, a k vítězství, jakého dosáhli, nešlo o velké ztráty. Ale i tak byla ofenzivní kapacita O'Connorova XIII. sboru vyčerpána, počet bojeschopných vozidel klesl na minimum; více než osmdesát procent pásových i kolových vozidel, s nimiž Britové před 10 týdny útok zahajovali, bylo buď zničeno, nebo v naprosto katastrofálním stavu. V každém případě však tažení, při kterém byli Italové vytlačeni z Egypta a Kyrenaiky, představovalo první britskou ofenzivu za druhé světové války a bylo prvním vítězstvím britských pozemních vojsk. Jako takové vešlo do učebnic vojenské historie.

Třeba jen litovat, že v rozhodujícím okamžiku, kdy byla reálná šan-



ce na vyhnání Italů z celé severní Afriky, bylo znemožněno v něm pokračovat. Ministerský předseda Churchill pokládal za prvořadý úkol zasáhnout na Balkáně a pomoci Řecku ohroženému německou invazí. Nařídil proto generálu Wavellovi připravit k odeslání do Řecka tankovou brigádu a tři pěší divize. Tím bylo současně rozhodnuto, že v severní Africe zůstanou Britové v postaveních dosažených v prvním týdnu měsíce února 1941. Když 12. února dopoledne vešel brigádní generál Dorman-Smith v Káhiře do kanceláře generála Wavella, na místě velké mapy Západní pouště visela mapa Řecka. „Vidiš, Eriku,“ ukázal Wavell na mapu, „plánuji svoje jarní tažení.“ Někteří britští autoři (například Bernard Ireland) neváhali označit rozhodnutí o zastavení tažení, které mohlo s konečnou platností ukončit italskou přítomnost v severní Africe, předejit příchodu Němců a všem problémům, které v tomto prostoru potom přetrvávaly ještě dva a půl roku, za „jedno z nejméně prozíravých strategických rozhodnutí druhé světové války“.

Závěrem pár slov k příčinám katastrofy italských vojsk v severní Africe. Byla jich řada, ale tou hlavní byl fakt, že italský národ nebyl v roce 1940 připraven na válku, do které jej vtáhl Mussolini, přesvědčen, že je možno dosáhnout velkých zisků, aniž se o ně bude tvrdě bojovat. Nedostatky italských ozbrojených sil včetně morální nepřipravenosti nebyly brány na vědomí. Nad vojenskými úvahami převážily politické cíle a naděje; příkladem je skutečnost, že maršál Graziani byl přinucen vtrhnout do Egypta proti své vůli, a jeho „ofenziva“ pak namísto alespoň v Marsá Matruhú skončila u Sídí Barrání. Ale je třeba dodat, že i když postavení maršála Grazianiho nebylo jednoduché a jeho stížnosti na materiální vybavení 10. armády byly do značné míry opodstatněné, při kvalitnějším a rozhodnějším velení – a to se netýkalo jen osoby Grazianiho – by italská vojska nemusela v Kyrenaice skončit ostudnou porážkou. A už zcela neomluvitelným pochybením Mussoliniho a jeho velitelů bylo otevření druhé fronty vpádem z Albánie do Řecka na konci října 1940; šlo o akci, na kterou byla Itálie připravena ještě méně než na tažení do Egypta.

Nastupuje luftwaffe

Když bylo v prvním týdnu listopadu roku 1940 už zcela zřejmé, že útok na Řecko se pro Italy mění v totální blamáž, Hitler nařídil prozkoumat možnost podpory Mussoliniho německými vojsky. Němečtí generálové v tu dobu už ztratili všechny iluze o schopnostech italské armády. Došli k závěru, že Italové nejenže nebudou s to v Africe obsadit Suez a na Balkáně porazit Řeky, ale že hrozí i nebezpečí, že Mussolini zahnaný do úzkých může ukončit i svoje spojení s Němcem. Kromě ideologických a politických důvodů nutily Hitlera k podpoře jeho neúspěšného a nespolehlivého partnera i strategické úvahy: jednak skutečnost, že Britové v rámci pomoci Řecku výrazně posílí své pozice ve Středomoří a získají letecké základny, z nichž mohou bombardovat i rumunská naftová pole, a jednak nutnost zabezpečení jihoevropského prostoru před plánovaným útokem na Rusko a nakonec i obava z celkového zhroucení Itálie.

Při již zmíněné schůzce s hrabětem Cianem v Salcburku 18. listopadu 1940 a v dopise zaslaném posléze Mussolinimu Hitler jasně formuloval představu své budoucí strategie ve Středomoří. O možnosti přímé intervence německých vojsk v Řecku prohlásil, že vzhledem k zimnímu počasí k ní nemůže dojít dřív než v březnu roku 1941. Je ale ochoten v krátké době vyslat do centrálního Středomoří bombardovací Geschwader* s potřebným počtem průzkumných a stíhacích letounů. Pokud se týkalo severní Afriky, Hitler Mussolinimu zdůraznil nutnost obsadit co nejdříve Marsá Matrúh, konečnou stanici alexandrijské železnice. V tuto chvíli ještě führer netušil, že za tři týdny Britové zahájí v Západní poušti ofenzivu, při které budou italská vojska na hlavu poražena a zahnána až na hranici Tripolska.

Začátkem prosince Hitler vyslal státního tajemníka pro letectvo polního maršála Erharda Milcha do Říma k projednání otázek souvisej-

* Nejvyšší organizační jednotkou německého vojenského letectva byla letecká armáda (Luftflotte) tvořená třemi leteckými sbory (Fliegerkorps). Ty sestávaly z divízi (Geschwader), což byl největší útvar s jedním typem letounů (bombardovací nebo stíhací divize). Divize měla mít 100 až 200 letounů a dělila se na pluky (Gruppe) a ty na peruť (Staffel) o 10 až 12 letounech.

cích s transferem německých leteckých sil do Itálie. 10. prosince byl vydán rozkaz k přesunu nikoliv divize, ale celého X. leteckého sboru z Norska na jihoitalské letiště u Reggio di Calabria a na sicilská letiště v Catanii, Comisu, Trapani a v Palermu. Spolu s letouny, osádkami a pozemním personálem přicházely spojovací jednotky, dopravní a protiletadlové oddíly a stejně tak i zásoby pum, munice a benzínu. X. letecký sbor, jehož některé součásti se specializovaly na operace proti nepřátelskému loďstvu, měl v německém letectvu zvláštní postavení. Letecký sbor byl obvykle podřízen určité letecké armádě; X. sbor však byl zcela samostatnou formací podléhající přímo a výlučně vrchnímu veliteli luftwaffe říšskému maršálu Hermannu Göringovi. Superaereo, vrchní velitelství italského letectva, se cítilo dotčeno, trvalo na oprávnění koordinovat operace italských a německých sil a nakonec po delších debatách formálně uspělo. Ale podřízenost X. sboru Italům byla opravdu čistě formální, neboť jeho velitel generál letectva Hans Geissler (původně námořní důstojník) rozhodoval prakticky o všech otázkách podle vlastního uvážení. Do 8. ledna 1941 bylo na italských letištích 96 bombardérů, o dva dny později přiletělo 25 dvoumotorových stíhaček, do poloviny ledna již to bylo 186 letounů různých typů a nakonec kolem 400. Náležely mezi ně jednomotorové střemhlavé bombardovací letouny s kapotovaným podvozkem Junkers 87, známé „štuky“, dvoumotorové střemhlavé střední bombardéry Junkers 88 a dvoumotorové Heinkel 111, dvoumotorové stíhačky Messerschmitt Bf 110 i průzkumné letouny. Sbor ale neměl žádné torpédové bombardéry.

Nutno říct, že německý X. letecký sbor, jehož hlavním úkolem bylo útočit na britské loďstvo a na námořní komunikace spojující západní a východní Středomoří a podporovat italskou armádu v Libyi napadáním britských přístavů a zásobovacích základen v Kyrenaice a v Egyptě, působil Britům velké potíže prakticky od okamžiku svého příchodu.

Hned po skončení rozsáhlé listopadové operace COLLAR, na které se podílelo jak Středomořské loďstvo, tak i svaz „H“, byl admirál Cunningham admirálitou informován, že další konvoj s krycím názvem „Excess“ by měl proplout Středozemním mořem ještě do konce roku 1940. „Excess“ bude tvořit pět rychlých obchodních lodí, které opustí Anglii jako součást velkého konvoje plujícího na Střední východ po trase podél západoafrického pobřeží a kolem mysu Dobré naděje. Když však konvoj dosáhne úrovně Gibraltaru, lodi „Excessu“ se odpojí a zamíří Gibraltarským průlivem do Středozemního moře.

Vzhledem k tomu, že po přesunu z Taranta do západoitalských pří-

stavů mohly italské bitevní lodi ohrožovat západní Středomoří víc než předtím, Cunningham navrhl, že před plavbou „Excessu“ odešle k posílení Somervillova svazu „H“ bitevní loď Malaya. Admiralita souhlasila. Cunningham ale, jak už se stalo při obdobných příležitostech pravidlem, hodlal i plavbu bitevní lodi a doprovodných plavidel z Alexandrie na západ využít k provedení několika dalších vzájemně propojených akcí. Dvě obchodní lodi z předchozího konvoje, které vyložily na Maltě svůj náklad, se měly při této příležitosti vrátit do Gibraltaru, menší konvoje měly připlout na Maltu a po vyložení hned zase ostrov opustit a několik obchodních plavidel mělo proplout Egejským mořem. Současně vniknou hlavní síly Středomořského loďstva do Otrantského průlivu a budou ostřelovat albánský přístav Vlorë, sloužící Italům jako hlavní překladiště válečného materiálu pro jejich vojska v Albánii.

Admirál Cunningham pověřil kontradmirála H. B. Rawlingse s 2. divizí bitevních lodí v čele s Barhamem operační kontrolou ve vodách obklopujících libyjské pobřeží a sám časně ráno 16. prosince vyplul z Alexandrie s 1. divizí tvořenou bitevními loďmi Warspite a Valiant, letadlovou loď Illustrious, křižníky Gloucester a York a 11 torpédoborců. Později se k němu měl připojit viceadmirál Pridham-Wippell velící lehkým silám (V.A.L.F.), který se 7. eskadrou křižníků již operoval v Egejském moři. Bitevní loď Malaya se třemi torpédoborci zatím jižně od Kréty doprovázela konvoj čtyř obchodních lodí směřující na Maltu.

Cunninghamovo uskupení plující v západním kurzu zvolilo trasu vedoucí Kasoskou úžinou, severně od Kréty, aby umožnilo bombardérům z Illustriousu napadnout italská postavení v Dodekanesu. Náhlá změna počasí však způsobila zhoršení viditelnosti a jen několik letounů našlo určené cíle na ostrovech Rhodos a Astipalea. 16. prosince ve večerních hodinách loďstvo zamířilo do zátoky Suda na Krétě k doplnění paliva a po skončení tankování se vydalo na severozápad, do Otrantského průlivu. Kolem půlnoci z 18. na 19. prosince zaujaly bitevní lodi palebná postavení a 19. prosince v jednu hodinu ráno začaly 381mm granáty dopadat na přístav Vlorë a nedaleké letiště. Během pouhých osmi minut jich bylo vystřeleno sto. Nejvíce těžkých granátů zasáhlo prostory letiště. Poškozeno bylo kolem dvaceti zaparkovaných letounů, devět z nich tak, že je Italové museli odepsat, ale poničené vzletové dráhy se jim podařilo opravit v poměrně krátké době. Vzhledem ke stále ještě trvajícím špatným povětrnostním podmínkám se oproti původnímu plánu akce neúčastnila palubní letadla.

20. prosince odpoledne vplul admirál Cunningham s bitevní loď

Warspite do maltského přístavu La Valletta. Vlajková loď vrchního velitele Středomořského loďstva pobývala na Maltě naposledy v květnu, a když se zpráva o jejím příjezdu rozšířila, na břehu se shromáždily vítající davy i s hudbou a čestnou jednotkou. Na dlouhé jásání ale nebyl čas. Přístav se musel připravit na přijetí konvoje z Alexandrie a naopak do Alexandrie musely být odeslány vyložené lodi. Kromě toho bylo u bitevní lodi Malaya nutno doplnit zásoby paliva před její plavbou do Gibraltaru, kterou měla absolvovat se dvěma vyloženými obchodními loďmi z předchozího konvoje.

Zatímco Cunningham prováděl inspekci přístavu, palubní letouny z Illustriousu zaútočily na italský konvoj mířící k Tripolisu, potopily dvě z jeho tří obchodních plavidel a pak napadly samotný Tripolis. Warspite opustil Maltu a připojil se k ostatním plavidlům bitevní divize po dvou dnech a poté celé loďstvo zamířilo zpátky do Alexandrie. Tam zakotvilo na Štědrý den ve tři hodiny odpoledne.

Podle původního plánu měl bitevní loď Malaya a dvěma obchodními lodím plujícími s ní poskytovat po celou dobu jejich plavby západní části Středozemního moře nepřímou ochranu svaz „H“. Ale 14. prosince obdržel viceadmirál Somerville rozkaz okamžitě vyplout do Atlantiku k Azorským ostrovům, neboť admirálita získala informaci, že se Němci hodlají na Azorech vylodit. Ukázalo se však, že šlo o planý poplach, a už 19. prosince byl svaz „H“ zpátky v Gibraltaru. Hned následující den se vstříc skupině bitevní lodi Malaya vydal bitevní křižník Renown, letadlová loď Ark Royal a šest torpédoborců. Malaya zatím neměla problémy a letecký průzkum opakovaně hlásil, že italská těžká bojová plavidla neopustila Neapol a La Spezii. Italské hladinové loďstvo se skutečně nepokusilo zabránit osamělé britské bitevní lodi v proplutí západním Středomořím, ale u ostrova Pantelleria v Sicilském průlivu ponorka Serpente torpédovala Hyperion, jeden z torpédoborců, který ji doprovázel. Další z doprovodných torpédoborců, Ilex, vzal těžce poškozený Hyperion do vleku, ale protože pomalu plující loď se nacházely příliš blízko pantellerijského letiště a hrozilo nebezpečí, že se nakonec mohou obě stát obětí italských bombardérů, nařídil Cunningham příští den Hyperion potopit. Svaz „H“ a Malaya se setkaly 22. prosince a za dva dny už společně zakotvily v Gibraltaru. Zdálo se, že už nic nebrání, aby se všechna pozornost soustředila na přípravu plavby důležitého konvoje „Excess“, ale všechny plány bylo třeba změnit vzhledem k aktivitě jedné jediné německé válečné lodi.

Na začátku prosince byl z přístavu Brest na francouzském pobřeží vyslán k pátrání po spojeneckých atlantských konvojích německý těžký křižník Admiral Hipper. Od okamžiku vyplutí však křižník provázela smůla. Po řadu dnů byl nucen čelit mimořádně nepříznivému počasí včetně několika silných bouří. Dokonce vysadil jeho pravý stroj a jen s největší námahou se podařilo závadu na moři odstranit. Pak začalo docházet palivo, a když se po celodenním hledání nakonec 11. prosince Hipper setkal se zásobovací lodí, stalo se tak skutečně v hodině dvanácté, neboť jeho nádrže už byly prázdné. Nato se křižník dostal do další bouře, ještě divočejší než ty, kterým čelil na začátku plavby. Protože se po celou dobu nepodařilo zahlédnout jedinou nepřátelskou loď, velitel kapitán Wilhelm Meisel (pozdější viceadmirál) rozhodl o návratu do Brestu. Pak však, na Štědrý den ve 20.45, se na radarové obrazovce objevila skupina lodí. Šlo o velký britský konvoj označený jako W.S. 5A, tvořený dvaceti obchodními plavidly a silnou ochranou. V konvoji plula i letadlová loď Furious; tentokrát neměla bojové poslání, ale převážela na Střední východ skupinu letounů. Součástí W.S. 5A bylo i pět obchodních lodí, které se měly v určeném prostoru odpojit a po zastávce v Gibraltaru se jako konvoj „Excess“ vydat do Středozemního moře.

Admiral Hipper sledoval konvoj radarem celou noc, a když se za rozbřesku na Boží hod vánoční chystal k jeho napadení, z mlžného oparu se vynořil britský těžký křižník Berwick s lehkými křižníky Bonaventure a Dunedin. Vzhledem k poměrně slabému pancéřování byl Hipper snadno zranitelný, a proto před začátkem své korzárské plavby obdržel kapitán Meisel rozkaz využívat maximálně moment překvapení, příliš se nevzdalovat od základny a v případě, že narazí na stejně silného nebo silnějšího protivníka, stáhnout se. Proto za situace, jaká se vyvinula ráno 25. prosince, dal Meisel přednost rychlému ústupu. Jeho 208mm děla přitom ale stačila vypálit několik salv a těžce poškodila čtrnáctitisícitonovou obchodní loď a dvakrát zasáhla Berwick. Hipper sám vyšel z krátkého střetnutí bez úhony, díky vysoké rychlosti (až 32 uzlů) se mu podařilo uniknout a 27. prosince zakotvil v Brestu.

Britská admirálita po zkušenosti s jiným německým korzárem v Atlantiku, kapesní bitevní lodí Admiral Scheer, která před měsícem při útoku na konvoj potopila šest obchodních lodí a tři poškodila, se však už měla na pozoru. Proto jakmile přišla první zpráva o ohrožení cenného konvoje naloženého vojáky, municí, zásobami a vojenskou technikou včetně letadel, přikázala viceadmirálu Somervillovi spěchat W.S. 5A na pomoc. Vánoční oslavy v Gibraltaru byly okamžitě přeru-

šeny a svaz „H“ vyplul. Měl nejen posílit ochranu konvoje a napadnout Hipper, pokud se mu podaří jej nalézt, ale i pomoci znovu shromáždit a zorganizovat obchodní lodi, které se hned po objevení německého křižníku, tak jak bylo v případech akutního nebezpečí zvykem, rozptýlily. Když svaz „H“ dorazil na místo, po Hipperu už nebylo ani stopy, ale vzhledem ke stále trvajícímu špatnému počasí a špatné viditelnosti zabralo spoustu času shromažďování konvoje. Situace se navíc ještě zkomplikovala tím, že Somervilleova vlajková loď, bitevní křižník Renown, byl v silném vlnobití poškozen a jeho rychlost se snížila na pouhých 20 uzlů. Po návratu na základnu musel Renown do doku k opravě.

Spolu s vracejícími se plavidly svazu „H“ připlulo do Gibraltaru i pět rychlých obchodních lodí určených pro konvoj „Excess“. Jedna měla dopravit na Maltu 4 000 tun munice, 3 000 tun bramborové sadby a na její horní palubě bylo v bednách rozloženo 12 stíhaček hurricanů. Čtyři další byly určeny pro řecký přístav Pireus, kam vezly velké množství válečného materiálu. Kromě tohoto nákladu bylo na všech pět lodí rozděleno 800 vojáků a letců, kteří měli posílit britskou posádku na Maltě. Bohužel v noci 1. ledna 1941 prudký poryv vichřice vrhl jednu z nich v gibraltarském kotvišti na břeh. Poškození bylo natolik vážné, že do předpokládaného termínu vyplutí konvoje ji v žádném případě nebylo možno opravit a 400 vojáků, které vezla, bylo nutno přemístit na protiletadlový křižník Bonaventure a jeden eskortní torpédoborec. Pokud se týkalo poškozeného Renownu, oprava probíhající v horečném tempu sice postupovala rychle, ale přes veškeré úsilí ji nebylo možno dokončit dřív než za týden. Konvoj „Excess“ proto mohl být vypraven až 6. ledna 1941.

V podvečer 6. ledna opustily čtyři velké obchodní lodi v doprovodu bojových plavidel přímé ochrany gibraltarskou základnu. Ve snaze zmást nepřátelský průzkum zamířily zpočátku na západ, a teprve po setmění se obrátily o 180 stupňů. Ráno je následovaly hlavní síly svazu „H“ - bitevní křižník Renown, z jehož paluby odešla před několika hodinami družstva opravářů, bitevní loď Malaya, letadlová loď Ark Royal, lehký křižník Sheffield a šest torpédoborců. Vzhledem ke zvýšenému nebezpečí souvisejícímu s tím, že Italové po Tarantu přesunuli své těžké lodi dál na západ, žádal Somerville admiraltu, aby mu kromě Malaye uvolněné Cunninghamem byla přidělena ještě další bitevní loď a několik křižníků. V danou chvíli to však nebylo proveditelné, a tak se Cunningham snažil svazu „H“ ještě dál pomoci v rámci vlastních možností. V souvislosti s plavbou „Excessu“ vyslal tři ponorky

hlídkovat ve vodách poblíž Sardinie a přikázal zintenzivnit letecký průzkum prováděný letouny vzlétajícími z Maltý. Kromě toho nařídil kontradmirálu E. de F. Renoufovi, aby s lehkými křižníky Gloucester a Southampton a dvěma torpédoborci vyplul z Alexandrie k Maltě, tam aby vysadil 500 vojáků přepravovaných oběma křižníky a pak aby pokračoval Sicilským průlivem na západ vstříc konvoji „Excess“.

Renouf dorazil na Maltu 8. ledna časně ráno a po pár hodinách, jen co vojáci opustili paluby křižníků, se vydal k Sicilskému průlivu. Proplul jím za jasné měsíční noci sice bez úhony, ale o nebezpečí představovaném každým průjezdem těchto vod svědčí, že v ochranných paravanech (kovových vlečných štítech) jeho lodí uvázlo několik min. 9. ledna v 9.30 ráno se Renouf asi 120 mil jihozápadně od Sardinie setkal s konvojem. Gloucester se připojil k bitevní lodi Malaya plující v čele a Southampton ke křižníku Bonaventure, který konvoj uzavíral. Hlavní síly svazu „H“ se zatím držely na severovýchodě, připraveny chránit obchodní lodě jak proti útoku italských hladinových plavidel, tak i proti napadení ze vzduchu. První nepřátelské letouny objevil radar Sheffieldu v půl druhé odpoledne ve vzdálenosti 43 mil, na samé hranici svého dosahu. O půl hodiny později zaútočilo deset italských třímotorových bombardérů SM.79. Několik z nich sice stačilo svrhnout pumy, které dopadly v blízkosti Malaye a Gloucesteru, ale vzápětí zasáhly fulmarty z Ark Royalu, dva bombardéry sestřelily a ostatní uprchly. K dalšímu náletu ten den už nedošlo. Večer se před Sicilským průlivem svaz „H“ s konvojem rozloučil a i s bitevní lodí Malaya se vracel do Gibraltaru. Konvoj vedený křižníkem Gloucester pokračoval průlivem na východ.

7. ledna 1941 se znovu vydalo na moře Středomořské loďstvo. Kromě Cunninghamovy vlajkové lodi Warspite plula v jeho sestavě další bitevní loď Valiant, letadlová loď Illustrious a sedm torpédoborců. Čtyři křižníky, dva torpédoborce, protiletadlový křižník Calcutta a čtyři korvety pod velením viceadmirála lehkých sil (V.A.L.F.) Pridhama-Wippella byly opět pověřeny samostatnými úkoly. Měly jednak zajistit průjezd dvou obchodních lodí Egejským mořem na Maltu a jednak chránit plavbu konvoje šesti pomalých nákladních a dvou rychlých obchodních lodí, hned jak se 10. ledna vydají z Maltý k Alexandrii. Již jsme viděli, že admirál Cunningham se při operačních plavbách hlavních sil loďstva vždy snažil kromě plnění konkrétního úkolu – zpravidla šlo o ochranu konvoje – uskutečnit ještě jiné akce, ať už to byla ochrana dalších lodí křižujících východním Středomořím všemi směry, nebo napadení cílů na nepřátelském území palubními letouny či jejich

ostřelování lodními děly. Nejinak tomu bylo i v souvislosti s plavbou konvoje „Excess“. Bitevní divize v čele s Warspitem mířící na západ, vstříc „Excessu“, současně chránila tanker vezoucí pohonné hmoty z Alexandrie do zátoky Suda na Krétě a dvě obchodní lodi naložené naftou, benzinem a zásobami pro Maltu.

10. ledna krátce po půl osmé ráno, v době, kdy se jádro Cunninghama loďstva plujícího v západním kurzu nacházelo asi 100 mil západně od Malty, zahlédly hlídky na admirálově vlajkové lodi daleko vpředu záblesky dělové palby. Oč jde, vysvětlila během krátké chvíle rádiová depeše odeslaná z křižníku Bonaventure plujícího na konci konvoje „Excess“, který právě opouštěl Sicilský průliv. Oznamovala přítomnost dvou italských torpédovek asi 12 mil jižně od ostrova Pantelleria. Kontradmirál Renouf velící ochraně konvoje okamžitě nařídil změnu kurzu obchodních lodí pro případ, že torpédovky jsou pouze předvojem silnějšího nepřátelského hladinového uskupení. Ale nebylo tomu tak a celý incident skončil tím, že torpédoborec Hereward jedno z nepřátelských plavidel těžce poškodil palbou svých děl a pak je potopil torpédem. Druhé torpédovce se podařilo uniknout. Když v osm hodin dorazil na scénu Cunningham, bylo již po všem. Po setkání Středomořského loďstva s konvojem se obě uskupení napřed v protisměru minula a pak dal Cunningham svým bojovým lodím rozkaz k obratu a změně kurzu ze západního na jihovýchodní; hodlal zaujmout postavení za konvojem. Těsně před dokončením manévru se však ozval mohutný výbuch; pod přídí torpédoborce Gallant explodovala mina. Admirálu Cunninghamovi sledujícímu událost z můstku Warspitu asi nebylo dobře, když si uvědomil, že Gallant najel na minu přesně v místě, kterým před pár minutami propluly všechny velké lodi loďstva včetně Warspitu a Illustriousu. Exploze zcela odlomila příď torpédoborce, 60 mužů z jeho posádky zabila a 25 zranila. Rychlá prohlídka však ukázala, že přes těžké poškození je Gallant schopen udržet se na hladině. Proto jej další torpédoborec Mohawk vzal do vleku a Cunningham nařídil kontradmirálu Renoufovi, aby s Gloucestrem, Southamptonem a Bonaventurem obě plavidla doprovodil na Maltu. Během plavby byla sice záchranná skupina napadena italskými torpédovými bombardéry, ale především díky mocné obranné palbě protiletadlového křižníku Bonaventure svrhli útočníci torpéda ve značné vzdálenosti a ani jedno z nich nenašlo cíl. Příští den ráno se ve vzdálenosti asi 15 mil od Malty křižníky Gloucester a Southampton odpojily a pokračovaly ke Krétě. Gallant dosáhl Malty v odpoledních hodinách, ale brzy se ukázalo, že prostředky, které byly na ostrově k dispozici, jej nelze opravit natolik, aby se opět mohl vydat na moře. Až do konce

války proto zůstal zakotven v přístavu a sloužil jako plovoucí protiletadlová baterie.

Po vyčlenění skupiny kontradmirála Renoufa chránilo dvě bitevní lodi a jednu letadlovou loď Cunninghamova loďstva jen pět torpédoborců, tři další se zdržovaly v těsné blízkosti obchodních lodí konvoje. Admirál věděl, že nepřítel musí být o jeho síle i kurzu informován, neboť 10. ledna dopoledne byl zpozorován italský průzkumný letoun, a i když jej stíhačky fulmary vzápětí sestřelily, dalo se předpokládat, že své hlášení stačil odeslat.

Ve 12.20, když bylo loďstvo asi 60 mil severozápadně od Malty, se objevily dva italské torpédové bombardéry SM.79. Letouny blížící se nízko nad hladinou svrhly torpéda, která proplula za zádi Valiantu, a hned nato se na Italy vrhly čtyři hlídkující fulmary z Illustriousu. V době, kdy stíhačky ještě pronásledovaly prchající bombardéry, ohlásil radar velkou skupinu nepřátelských letounů blížících se od severu. Fulmary byly okamžitě povolány zpět a Illustrious se začal otáčet proti větru, aby mohly rychle odstartovat další stíhačky. Zatímco probíhal startovací manévra čtyři fulmary letící v malé výšce, na kterou sestoupily při honbě za dvěma bombardéry, se s motory vyhnanými do nejvyšších obrátek šplhaly k obloze, objevilo se na obzoru mezi 30 až 40 střemhlavých bombardérů Ju 87 a Ju 88 německého X. leteckého sboru. Illustrious se sotva stačil vrátit na původní kurz, když nálet začal. Naneštěstí žádné stíhačky, ani ty, které se snažily nabrat výšku po přerušeném pronásledování, ani ty, které právě odstartovaly, se ještě nedostaly do postavení, ze kterého by mohly proti útočníkům zasáhnout. Jedinou obranu v tu chvíli představovala palba protiletadlových zbraní z palub ohrožených lodí.

Štuky rozdělené do tří skupin zahájily útok ve 12.38 z výšky zhruba 4 000 metrů; blížily se zezadu a z obou stran. Hlavním cílem se stal – jak jinak – Illustrious. Na něj nalétaly dvě formace o celkem asi třiceti letounech, zatímco zbytek se zaměřil na obě bitevní lodi. Útočné manévry byly prováděny velmi zkušeně a rozhodně, bylo to něco zcela jiného, než s čím se britská plavidla dosud setkávala při náletech italského letectva. Admirál Cunningham pozorující nálet na Illustrious z můstku Warspitu napsal: „Nebylo pochyb, že sledujeme dokonale odborníky. Nemohli jsme než obdivovat jejich umění a preciznost. Útočili z bezprostřední blízkosti, a když vybírali sestup, někteří z nich prolétali podél letové paluby Illustriousu pod úrovní jeho komínu.“ Štuky opisovaly velké kruhy a jednotlivé letouny se oddělovaly v okamžiku, kdy dosáhly vhodného útočného postavení. Pak se vrhaly na cíl

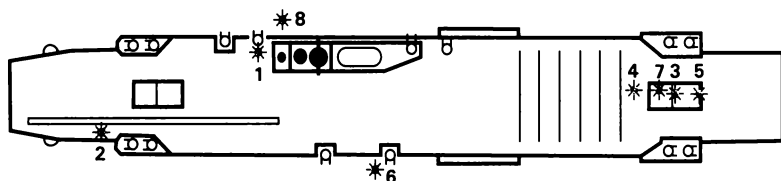
jako dravci. Byly okamžiky, kdy letadlovou loď téměř zakrývala stěna vody zvednuté do výšky desítek metrů výbuchy pum dopadajících v její blízkosti. Nálet trval celkem šest a půl minuty. Illustrious zasáhlo sedm čtvrttunových a půltunových pum a jedna o vlas minula pravobok.

I když škody byly velké, Illustrious měl vlastně štěstí, vezmeme-li v úvahu, že se na nálet vůbec nestačil připravit a navíc v jeho počáteční fázi zůstal bez stíhací ochrany. Britské stíhačky nebyly pro malou výšku schopny včas zasáhnout. Pokusily se útočníky napadnout až v závěrečné fázi náletu, přičemž podle britských pramenů pět bombardérů sestřelily. Podle německých pramenů jich bylo protiletadlovou palbou bránících se lodí a stíhací ochranou zničeno šest a jeden poškozen. Na palubu Illustriousu dopadly nejen pumy, ale i jeden sestřelený Ju 87. Narazil poblíž zadní výtahové šachty, zdemoloval palubní zařízení a rozstříknutý benzin způsobil další požáry. Bylo ochromeno kormidlo, do podpalubí vniklo několik set tun vody a rychlost klesla na 15 uzlů. Na letové palubě bylo zničeno devět letounů a vyřazena polovina protiletadlových kanonů. Paluba sama se stala nepoužitelnou, stíhačky, které byly ve vzduchu, teď už s kritickým stavem munice i paliva, byly nuceny odlétnout na Maltu. Oheň řádil nejen na hangárové palubě, ale i v dalších podpalubních prostorách; v přední části lodi začal ohrožovat i jeden z muničních skladů. Illustrious vybočil z formace a jeho bojová využitelnost byla od té chvíle nulová. Vzhledem k poškozenému kormidlu plula letadlová loď po tři hodiny ve velkých kruzích. Nakonec nezbylo než ji řídit zvyšováním a snižováním otáček lodních šroubů a Cunningham nařídil jejímu veliteli kapitánu D. W. Boydovi plout na Maltu. Z ostatních plavidel byla jednou zasažena bitevní loď Valiant, ale puma naštěstí narazila na dráp kotvy na pravoboku a následná exploze prakticky žádnou škodu nepůsobila.

Po čtvrté hodině odpolední se objevilo dalších 15 štuk doprovázených 5 messerschmittů. Jejich pozornost se opět soustředila na Illustrious. Tomu už se ale podařilo zvýšit rychlost na 18 uzlů, byl schopen – byť velmi omezeného – manévrování a ostatní plavidla ho urputně bránila zuřivou protiletadlovou palbou. Obranu podpořily tři jeho vlastní fulmary, které spolu s devíti hurricany přiletěly z Malty. Jednomu zásluhou ale Illustrious stejně neunikl a německá puma, která dopadla na zád', způsobila v podpalubí nový rozsáhlý požár, dvě další pumy zád' těsně minuly. Po hodině přiletěla třetí formace čtrnácti nepřátelských letadel, tentokrát to byly italské torpédové bombardéry, které zaútočily na bitevní lodi Warspite a Valiant. Ty však byly připraveny, pálily ze všech hlavních a prudkými změnami kurzu Italům ztěžovaly zaměření

torpéd. K neúspěchu třetího náletu přispělo i to, že ohroženým lodím opět přispěchaly na pomoc stíhačky z maltských letišť.

10. ledna ve večerních hodinách, když se *Illustrious* přibližoval jižnímu pobřeží Malty, se s ním *Cunningham* rozloučil a se zbytkem loďstva pokračoval dál na východ. Hodinu po západu slunce, pět mil od vjezdu do lavalettského přístavu, se letadlová loď ještě jednou stala cílem útoku skupiny italských torpédových letounů. Hustá protiletadlová palba je však odehnala a ve 22.00 *Illustrious* zakotvil v takzvané Francouzské zátoce, jednom z ramen Velkého přístavu. Byl nakloněn na levobok a měl lehce ponořenou zád'. Na jeho palubě bylo 126 mrtvých a 91 zraněných a až po pěti hodinách se podařilo zvládnout požáry v podpalubí. *Illustrious* dosáhl přístavu značně pochroumaný, ale za to, že se to vůbec podařilo, vděčil především své pancéřované letové palubě. Před totálním zničením jej zcela nepochybně zachránily 76 mm silné ocelové pláty, objednané těsně před válkou britským válečným námořnictvem pro tři nové sesterské letadlové lodi *Illustrious*, *Victorious* a *Formidable* v ostravských Vítkovicích. Odborníci se shodují v názoru, že bez pancéřované paluby by *Illustrious* nemohl přežít celkem osm zásahů, z nich pět bylo pumami o váze 500 kilogramů:



1. puma zničila pom-pom* na pravoboku a zabila většinu jeho obsluhy.

2. puma pronikla na levoboku přední části letové paluby, po proražení trupu se dostala mimo loď a explodovala nad hladinou. Střepiny způsobily rozsáhlé škody v několika podpalubních komorách a v jedné vypukl požár.

3. puma explodovala v šachtě zadního výtahu 3 až 6 metrů pod leto-

* Pom-pom – slangový název pro automatický, vysoce výkonný britský protiletadlový kanon vyvinutý za první světové války a ve třicátých letech masově instalovaný na britská bojová plavidla všech kategorií. Měl zpravidla ráži 40 mm a účinný dostřel do vzdálenosti 6 500 metrů a do výšky přes 4 000 metrů. Na jedné platformě byla instalována jedna, dvě, čtyři nebo i osm hlavních, nejužívanější byly dvouhlavňové a čtyřhlavňové verze.

vou palubou, výtah těžce poškodila a zničila stíhačku fulmara, která se právě nacházela na jeho plošině.

4. puma pronikla pancéřováním letové paluby a explodovala těsně nad hangárovou palubou. Poškodila přední část zadního výťahu s okolním zařízením, na hangárové palubě zničila několik letounů a zažehla požár.

5. puma zasáhla zadní část zadního výťahu a rozšířila škody způsobené zásahem číslo 3.

6. puma prorazila platformu pom-pomu na levoboku a vnikla do podpalubí, kde ve dvou jídelnách vypukly požáry, pak stejně jako puma číslo 2 prolétla trupem, a aniž explodovala, skončila ve vodě.

7. puma též zasáhla zadní výtah a dokonala jeho zkázu.

8. puma dopadla těsně u pravoboku, způsobila menší poškození trupu a průnik vody do podpalubí.

Žádná jiná letadlová loď nedokázala něco podobného. Kvalita pancéřování z české oceli se osvědčila i o několik let později, když v květnu roku 1945 v Pacifiku zasáhli Victorious a Formidable japonští sebevražední piloti kamikaze – po pár hodinách byly obě lodi schopny pokračovat v operaci.

Illustrious se sice i po zdrcujících náletech udržel na hladině, dokázal plout vlastní silou a dál se bránit svou protiletadlovou výzbrojí, ale pro Středomořské loďstvo byl ztracen. Admirál Cunningham ve svých pamětech napsal: „V noci jsme se stahovali na východ chránice konvoj. Měli jsme o čem přemýšlet. Stačilo pár minut a změnila se celá situace. Jedním úderem bylo loďstvo připraveno o své stíhací letouny a jeho kontrola nad Středomořím byla ohrožena zbrání daleko účinnější a nebezpečnější, než byla kterákoliv z těch, proti nimž jsme bojovali předtím. Výkony italského Královského letectva nebyly téměř ničím ve srovnání s těmi smrtelně nebezpečnými štukami luftwaffe. A co víc, velmi dobře jsme si uvědomovali, že za situace, kdy je Illustrious zakotven na Maltě, přímo před nosy Němců, ti nebudou šetřit úsilím, aby s ním skoncovali.“

V době, kdy Středomořské loďstvo odráželo útoky německých a italských letounů, pokračoval konvoj „Excess“ v plavbě bez potíží. K Maltě se přiblížil krátce předtím, než tam zakotvil poničený Illustrious. Jedna z jeho obchodních lodí zamířila k La Vallettě a tři pokračovaly k athénskému přístavu Pireus, kam dorazily ráno 12. ledna.

10. ledna opustil Maltu konvoj šesti pomalých obchodních lodí (označený jako M.E.6), které se po vyložení nákladu vracely do Alexandrie. Zpočátku je chránil pouze těžký křižník York a čtyři korvety.

Ale vzhledem ke zvýšenému nebezpečí představovanému nástupem luftwaffe vyslal Cunningham 11. ledna v poledne jeden swordfish se vzkazem pro kontradmirála Renoufa (v zájmu utajení pozice loďstva bylo třeba zachovávat rádiový klid) plujícího s křižníky Gloucester a Southampton k ostrovu Kréta poté, co úspěšně doprovodil na Maltu poškozený torpédoborec Gallant. Velitel loďstva kontradmirálovi nařizoval, aby místo do zátoky Suda zamířil ke konvoji M.E.6 posílit jeho ochranu. Renouf změnil kurz a po třech hodinách se Gloucester a Southampton už nacházely asi 30 mil za konvojem. Žádný z nich nebyl vybaven radarem, a tak tucet německých střemhlavých bombardérů, které se přibližovaly se sluncem v zádech, nikdo nezpozoroval včas, jejich přítomnost ohlásil až svist řítících se pum. Jedna dopadla na střechní velitelského můstku Gloucesteru, prorazila pět palub, a i když šťastnou náhodou neexplodovala, kromě toho, že zabila devět mužů posádky a čtrnáct zranila, způsobila i citelné materiální škody. Kontradmirál Renouf měl jako velící důstojník smůlu, neboť Gloucester byl už čtvrtou poškozenou lodí jeho skupiny; na druhé straně měl však osobně štěstí – šlo o druhý případ, kdy můstek jeho vlnkové lodi zasáhla nepřátelská puma, která nevybuchla.

V daleko vážnějších potížích než Gloucester se však ocitl Southampton. Nešťastnou náhodou přišel nálet právě v době, kdy posádka po osmačtyřiceti hodinách nepřetržité služby na bojových stanovištích přešla na snížený stupeň pohotovosti a mnoho mužů se odešlo občerstvit. A ze dvou pum, které loď zasáhly, jedna zdemolovala důstojnickou jídelnu a druhá jídelnu poddůstojníků. Výsledkem bylo 80 mrtvých a 87 zraněných. Na palubě současně vypukl rozsáhlý požár, a přitom většina těch, kdo byli nejlépe kvalifikováni k organizování protipožárních a záchranných akcí, byla buď zabita, nebo zraněna. Po poškození kotelny se musela podstatně snížit rychlost, a když z kotlů vytekla většina vody, křižník se zastavil. Byly 4 hodiny 40 minut odpoledne. Ještě další dvě hodiny posádka sváděla beznadějný boj se zuřícím ohněm, a když se ani nepodařilo zaplavit muniční sklady, takže hrozilo nebezpečí jejich výbuchu, bylo jasné, že situace nešťastné lodi je kritická. Cunningham dal souhlas k jejímu opuštění. V deset hodin večer dorazil na místo viceadmirál lehkých sil Pridham-Wippell s křižníky Orion, Perth, Gloucester a doprovodnými torpédoborci. Do trupu hořící lodi se zabořila tři torpéda vypálená Orionem a pět minut nato se nad Southamptonem zavřely vody. Trosečníky vzal na palubu Gloucester a torpédoborec Daimond.

Ráno příštího dne, 12. ledna, se Pridhamova-Wippellova skupina připojila západně od Kréty k Cunninghamově 1. bitevní divizi. Krátce

nato se objevil i kontradmirál H. B. Rawlings, který připlul z Alexandrie s 2. bitevní divizí zahrnující bitevní loď Barham, letadlovou loď Eagle, křižník Ajax a několik torpédoborců. Podle Cunninghamova původního záměru měla Rawlingsova divize – hned jak lodi konvoje „Excess“ dosáhnou bezpečí cílových přístavů – provést sérii útoků na nepřátelská obchodní plavidla pohybující se ve východním Středomoří, a naskytne-li se příležitost, utkat se i s italskými válečnými lodmi. Cunninghamova divize, v tu dobu už zbavená starostí o „Excess“, bude připravena zasáhnout, pokud by si toho situace žádala. Vyřazení Illustriousu však celou situaci zásadně změnilo a Cunningham se s Warspitem, Valiantem a Gloucesterem vrátil do Alexandrie. Orion s Perthem zatím odpluly do Pirea, kde naložily letecký personál a vojáky určené pro Maltu a přivezené lodmi konvoje „Excess“, aby je převzely do La Valletty. Když špatné počasí zabránilo kontradmirálu Rawlingsovi provést byť omezenou akci v Dodekanesu, vrátila se nakonec i jeho divize do Alexandrie. Rozsáhlá a řadu dní trvající operace tedy skončila tím, že nejen „Excess“, ale i 14 obchodních lodí plujících ve třech dalších konvojích bezpečně dorazilo na místa určení, žádná z nich nebyla poškozena, neutrpěl ani náklad, ani převážení vojáci. Hlavního cíle operace bylo dosaženo, ale Středomořské loďstvo za to zaplatilo nemalou cenu.

Poškození letadlové lodi Illustrious připravilo Středomořské loďstvo o podporu palubního letectva. Od počátku bylo jasné, že i když se na Maltě podaří dát letadlovou loď natolik do pořádku, aby mohla odplout do Alexandrie, náležitá oprava si vyžádá několik měsíců a bude třeba ji provést ve velké a dobře vybavené loděnici. Toho si byla vědoma i admirálita a už 12. ledna, ještě dřív, než se admirál Cunningham vrátil do Alexandrie, námořní lordi rozhodli, že letadlová loď Formidable, která byla původně určena k vystřídání Ark Royalu ve svazu „H“, bude přidělena Středomořskému loďstvu. To sice stále ještě disponovalo letadlovou lodí Eagle, ale ta byla nemoderní, pomalá, neměla pancéřovanou letovou palubu a trpěla častými poruchami, takže zejména za situace, kdy ve Středomoří začaly operovat německé střemhlavé bombardéry, by se jí Cunningham rád zbavil – což hodlal učinit hned, jak dorazí Formidable. Aby admirálita ještě trochu nahradila Středomořskému loďstvu jeho ztráty, nařídila posílit je protiletadlovým křižníkem Bonaventure a torpédoborcem Jaguar, které se v tu dobu zdržovaly v přístavu La Valletta. Protože nikdo nepochyboval, že vzhledem k přítomnosti poškozeného Illustriousu bude La Valletta cílem těžkých náletů, nebylo záhodno, pokud to nebylo zcela nezbytné,

ponechávat tam jiná plavidla. Už 14. ledna proto Bonaventure a Jaguar spolu s křižníkem Orion odpluly do Alexandrie. Z větších bojových lodí – kromě Illustriousu – zůstal v přístavu jen opravovaný australský křižník Perth.

Několik dnů relativního klidu, kdy se nad La Vallettou jen občas objevil nepřátelský průzkumný letoun, bylo využito k maximálnímu posílení obrany. Všechna protiletadlová děla a kulomety, které byly na ostrově k dispozici, byly rozmístěny kolem přístavu. Organizaci a řízení obrany převzal zkušený dělostřelecký důstojník brigádní generál Sadler, který za letecké bitvy o Anglii velel protiletadlové obraně Doveru. Ten nyní učinil vše pro to, aby útočníky přivítala doslova vražedná přehrada smrtící palby ze stovek hlavní umístěných jak na břehu, tak i na ohrožených lodích, především na samotném Illustriousu a křižníku Perth.

Sirény vyhlašující protiletecký poplach se ozvaly 16. ledna v 13 hodin 55 minut. První velký nálet provedlo asi 70 letounů Ju 87 a Ju 88 německého X. leteckého sboru. Navzdory pekelné kanonádě, která je přivítala, a devíti britským stíhačkám, které se jim vrhly v ústřety, se němečtí piloti snažili prorazit. O úpornosti jejich úsilí svědčí příklad jednoho z nich, který se při střemhlavém útoku spustil tak nízko nad vodní hladinu, že když chtěl překonat pět metrů vysoký vlnolam u vjezdu do přístavu, podařilo se mu to jen díky tomu, že v posledním zlomku vteřiny dokázal letoun strmě zvednout. Nicméně to k jeho záchraně nestačilo, neboť fulmar, který jej sledoval, na něj nad mořem zaútočil, a bombardér skončil ve vlnách. Němci přišli o deset letadel, pět jich zničily stíhačky, pět protiletadlová palba. Illustrious byl zasažen jen jednou, když puma dopadla na ubytovací palubu, kde naštěstí nezpůsobila velké škody. Několik těsně vedle něj explodujících pum však silně otrásl křižníkem Perth. Protože jeho oprava již skončila, raději se ještě ten večer vydal do Alexandrie. V přístavu také kotvila a byla právě vykládána nákladní loď Essex, která připlula v konvoji „Excess“ a mimo jiné vezla 4 000 tun munice a torpéd. Jedna těžká puma ji zasáhla v prostoru strojovny, ale loď a v podstatě celý přístav měly obrovské štěstí, že uložená munice neexplodovala; co se mohlo stát, názorně ukázala jiná exploze, která zakrátko postihla athénský přístav Pireus. Patnáct příslušníků posádky Essexu však bylo zabito a třiatvacet zraněno a usmrceno bylo také sedm maltských vykladačů. Stalo se poprvé, že bombardování přerušilo vykládání obchodní lodí a že byli přítomni zabiti i civilisté. Šokovaní dělníci odmítli v práci pokračovat. Na jejich místa musely nastoupit pracovní skupiny vojáků a námořníků, a i když se všichni sebevíc snažili,

nebyli tak výkonní jako zkušení profesionálové, a vykládka Essexu se protáhla až do 29. ledna.

Nálety na La Vallettu pokračovaly jak 18., tak zejména 19. ledna, kdy se objevil velký počet štuk doprovázených stíhačkami, celkem kolem 80 letounů. Do cesty se jim opět postavila zuřivá protiletadlová palba, šest hurricanů, jeden fulmar a jeden gladiator. Tentokrát protiletadloví dělostřelci uváděli 8 sestřelených nepřátelských letounů a stíhači 11; pokud byla tato čísla správná, německý X. sbor přišel při jediném náletu o třetinu nasazených strojů. Přitom jeho výsledek byl relativně hubený, pokud se týkalo Illustriousu: pouze pumy explodující ve vodě blízko trupu poškodily jeho dno. I tak to ale Britům zkomplikovalo situaci: hlavní inženýr řídící opravy původně doufal, že loď bude schopna opustit přístav 20. ledna, teď však nebylo možno tento termín dodržet. Všichni však věděli, že má-li letadlová loď přežít, musí z Malty odplout co nejdříve. Opraváři všech profesí pracovali doslova do úmoru ve dne v noci, aby zacelili alespoň nejvážnější šrámy. Bylo však jasné, že i když bude loď na moři, X. letecký sbor se své kořisti tak snadno nevzdá a pokusí se i o nemožné, aby ji zničil. Protože z její vlastní paluby nemohly operovat letouny, které by ji chránily, lodi nezbyvalo než spolehnout se jen na svou značně vysokou rychlost – a pak už jen na štěstí. Admirál Cunningham však k její záchraně hodlal učinit vše, co bylo v jeho silách. Od 20. ledna se v blízkosti zátoky Suda na Krétě shromažďovaly křižníky a torpédoorbce a z Alexandrie vyplula bitevní divize tvořená dvěma bitevními loďmi a skupinou torpédoorbců.

Illustrious nakonec vyklouzl z lavallettského přístavu večer 23. ledna. Po celou noc pak plul ve východním kurzu rychlostí 24 uzlů, což překonávalo i neoptimističtější předpoklady a také zavinilo, že skupina křižníků, která mu byla vyslána vstříc, ho vůbec nenašla. Dopoledne 24. ledna se však letadlová loď setkala s bitevní divizí. Podvkrát byla zaznamenána přítomnost nepřátelských průzkumných letounů, ale to, čeho se všichni nejvíc obávali, se nestalo; prchající loď napadena nebyla a zřejmě se o to zasloužilo především špatné počasí a snížená viditelnost. 25. ledna v poledne Illustrious dorazil do Alexandrie pozdravován tisíci námořníky z palub desítek lodí a velkými davy shromažďenými na nábreží. Tentýž den admirál Cunningham odeslal viceadmirálu Wilbrahamu Fordovi, velícímu důstojníkovi námořních sil na Maltě, osobní depeši, v níž vysoce oceňoval práci odvedenou všemi, kdo se v doku lavallettského přístavu podíleli na téměř zázračném výkonu, který britskému námořnictvu zachránil velkou letadlovou loď.

Ministerský předseda Churchill pravil, že příchod německého X. leteckého sboru znamenal ve Středomoří obrat k horšímu. Ke konci ledna 1941 Britové odhadovali, že sbor disponuje 100 střemhlavými a 150 dálkovými bombardéry a asi 50 průzkumnými letouny. To už byla povážlivá síla, která ohrožovala celou centrální část Středozemního moře, a pokud by Němci zřídili další základny i v Dodekanesu, mohli z nich operovat i nad pobřežím Libye a Levanty. Do jaké míry omezovala přítomnost německých letounů plavby britských lodí Středomořím, dokládá případ obchodní lodi Northern Prince. Ta původně náležela ke konvoji „Excess“, ale poté, co ji v Gibraltaru poškodila bouře, konvoj vyplul bez ní. Northern Prince byl po nějaké době opraven, a přestože šlo o rychlou loď a její náklad byl v Řecku netrpělivě očekáván, Britové se ji už neodvážili vyslat Středozemním mořem jako krátce předtím „Excess“. Koncem ledna se připojila ke konvoji obelouvajícímu západní Afriku a mys Dobré naděje.

V noci z 18. na 19. ledna provedly letouny luftwaffe první nálet na Suezský průplav. Nezpůsobily sice žádné škody ani nedošlo k ztrátám na životech, provoz průplavu však bylo nutno na 24 hodin přerušit, než byly odstraněny nevybuchlé pumy. V Londýně i v Alexandrii zavládla silná nervozita. Ve chvíli, kdy se Středozemním mořem mohly odvážit plout jen ty nejrychlejší obchodní lodi, snaží se teď nepřítel uzavřít i zadní vstup do něj. Kdyby se to Němcům a Italům podařilo, znamenalo by to katastrofu, neboť konvoje obelouvající Afriku a pokračující Rudým mořem k Suez a průplavem do Alexandrie přivážely naprostou většinu posil, zásob, munice a výzbroje pro britská vojska bojující nejen ve Středomoří, ale na celém Středním východě. Alexandrie jako jediný egyptský přístav byla také schopna přijímat velký počet lodí a poradit si s obrovským množstvím jejich všemožného nákladu.

Netrvalo dlouho a chmurné obavy se začaly naplňovat. 30. ledna v noci německé letouny poprvé shodily do průplavu miny a při návratu na mateřská letiště na Sicílii už měly možnost doplnit palivo na nově zřízených základnách na Rhodu. Když příští den mina potopila v průplavu první loď, bylo nutno provoz zastavit a provést velkou vyčišťovací akci. Po několika dnech byla plavba obnovena, ale hned následující den vylétla do vzduchu druhá loď, a to na místě, kde jich před ní prošlo asi dvacet. Opět bylo nutno přerušit provoz. A celá situace se opakovala: průplav byl vyčištěn, otevřen, několik lodí proplulo, a pak opět mina explodovala pod kýlem velké obchodní lodi. Další den se potopily dva nákladní čluny, z nichž jeden táhl odminovávací síť. Po těchto událostech bylo jasné, že Němci užívají nejen magnetické, ale i akus-

tické miny nastavené tak, aby explodovaly až po průjezdu určitého počtu plavidel. Britové v tu dobu neměli zařízení, kterým by tento typ min zneškodnili. Řešením mohl být dostatečný počet stíhaček, které by německým letounům zabránily se k průplavu přiblížit, a ty, kterým by se to přece jen podařilo, by zničila neprostupná přehrada protiletadlové palby. Ale ani stíhačky, ani protiletadlové zbraně nebylo v tu chvíli kde vzít, chyběly všude, například i čerstvě obsazené přístavy Sollum a Tobruk, přes které byla zásobována vojska operující v Západní poušti, měly katastrofální nedostatek prostředků protiletadlové obrany.

Britové zoufale hledali řešení a zkoušeli řadu způsobů, jak nepřátelským letounům alespoň znemožnit přílet v malých výškách, nutný k přesnému shozu min do relativně úzkého průplavu, a jak zjistit – když už mina dopadne do vody –, kde se to stalo, aby mohla být nalezena a zničena. Byly instalovány upoutané balony, na jejichž ocelová poutací lana mohla nepřátelská letadla narazit, bylo zkoušeno užití kouřové clony nebo i světlometů k oslnění nepřátelských pilotů. Na březích průplavu bylo rozmístěno velké množství britských, indických a egyptských vojáků připravených přivítat nízko letící útočníky palbou ručních zbraní. Současně měli za úkol sledovat a zaznamenávat místa dopadu min. Měla-li však tato metoda mít úspěch, nesměly být jednotlivé hlídky od sebe ve tmě vzdáleny víc než 40 až 45 metrů – a délka průplavu byla téměř 150 kilometrů! Na některých úsecích, kde by potopení lodi způsobilo zvlášť velké problémy, byly každou noc mezi oběma břehy nataženy nad vodou sítě a místo, kde se síť protrhla, označovalo místo dopadu miny. Pak sestupovali do vody potápěči, a když minu našli, buď ji odtáhli ke břehu a zneškodnili, nebo byla odpálena přímo na místě nálezů. Tuto nesmírně nebezpečnou práci vykonávali jak žabí muži britského válečného námořnictva, tak i arabští potápěči. Někdy minu nenalezli, a pak nezbylo než celý prostor zasypat hlubinnými pumami užívanými k útokům na ponorky, a ve většině případů se podařilo, že vybuchla.

Miny vyřazující Suezský průplav z provozu působily Britům těžké problémy. Především byla ohrožena bojeschopnost jednotek pozemních vojsk, která zcela závisela na příchodu posil a pravidelných dávkách obrovského množství munice, potravin, vozidel a zásob všeho druhu. Ale i námořnictvo potřebovalo, aby lodí pluly, a ne aby zůstávaly na kotvách na jednom či druhém konci průplavu. To se týkalo jak velkého množství obchodních plavidel včetně tankerů přivážejících pohonné hmoty, tak i bojových lodí, někdy i těch, které byly pro Středomořské loďstvo nejdůležitější – letadlových lodí. Poškození Illustri-

ousu ochromilo operační aktivity celého Středomořského loďstva, neboť pouze letadlová loď s pancéřovanou palubou mohla být vystavena nebezpečí představovanému nálety střemhlavých bombardérů. Bez přítomnosti takové lodi se admirál Cunningham nemohl ani odvážit vyslat z Alexandrie na Maltu další konvoj. Měl-li ostrov odolat neustálému tlaku nepřítele, záviselo přitom zcela na tom, zda se mu dostane prostředků nezbytných k účinné obraně. A ty bylo třeba přivážet po moři.

Pro plavbu menších lodí byl Suezský průplav znovu zprovozněn 11. února. Viceadmirál sir James Phipps, velitel námořní oblasti průplavu, dělal se svými spolupracovníky pravé divy, aby období, kdy jej bylo nutno uzavírat, zkrátily na minimum. Po nějaké době se díky určité rutině, nepolevujícímu úsilí a řadě organizačních opatření podařilo dosáhnout stavu, že jen málokdy byl provoz přerušen na více než osmačtyřicet hodin. Ale i za těchto okolností byla nucena letadlová loď Formidable, která připlula z jižního Atlantiku, aby nahradila Illustrious, čekat v Rudém moři u jižního konce průplavu a Illustrious stejně jako další letadlová loď Eagle zase marnily čas v Alexandrii. Až 10. března byly vraky potopených lodí odstraněny nebo alespoň odsunuty stranou natolik, že Formidable mohl vplout do průplavu. Po obou stranách jeho obrovitého trupu zůstávalo jen několik desítek centimetrů místa, ale protáhl se a nakonec úspěšně zakotvil v Alexandrii. O týden později proplul opačným směrem Illustrious a po dalších několika dnech i Eagle. Illustrious pak zamířil ke generální opravě do loděnic v Norfolku ve Spojených státech, kde pobyl celých deset měsíců. Eagle, který neměl pancéřovanou palubu, a byl proto pro operace ve Středomoří zcela nevhodný, pověřila admirálita pronásledováním německých hladinových korzárů operujících v tu dobu v jižním Atlantiku a Indickém oceánu.

Nezbývá než konstatovat, že letouny německého X. leteckého sboru si ve Středomoří velmi rychle vydobývaly značný respekt. Mimo jiné to potvrzuje i fakt, že Britové raději nechali Formidable obeplout celou Afriku, posléze čekat před Suezem a nakonec absolvovat obtížný průjezd průplavem, než aby se ho odvážili – navzdory jeho rychlosti 30 a půl uzlu – poslat do Alexandrie z Gibraltaru, cestou sice nesrovnatelně kratší, ale ohrožovanou štukami, heinkely a messerschmitty.

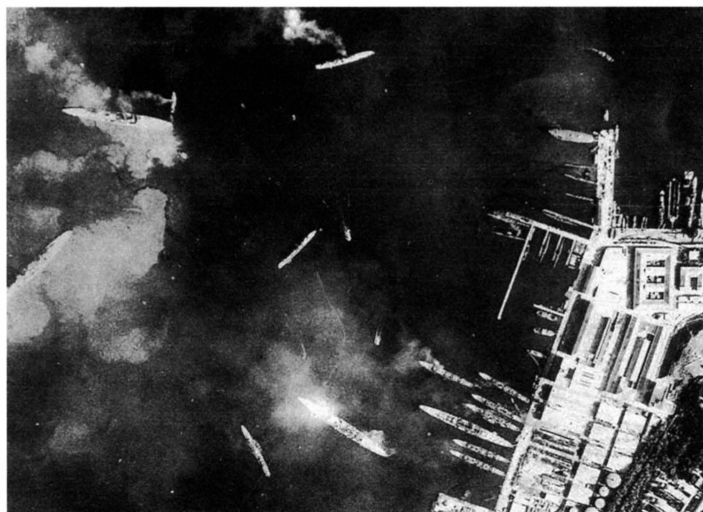
Svaz „H“ míří do Janovského zálivu

Než se v polovině března 1940 připojila ke Středomořskému loďstvu letadlová loď Formidable, aby nahradila poškozený Illustrious, nemohlo si loďstvo bez podpory palubních letounů dovolit provádět dálkové operace, ať šlo o ochranu konvojů, či ofenzivní akce. Admirál Cunningham i velitel svazu „H“ viceadmirál Somerville však nehodlali pasivně vyčkávat a rozhodli se nepřítele alespoň znepokojovat překvapivými údery víceméně diverzního charakteru.

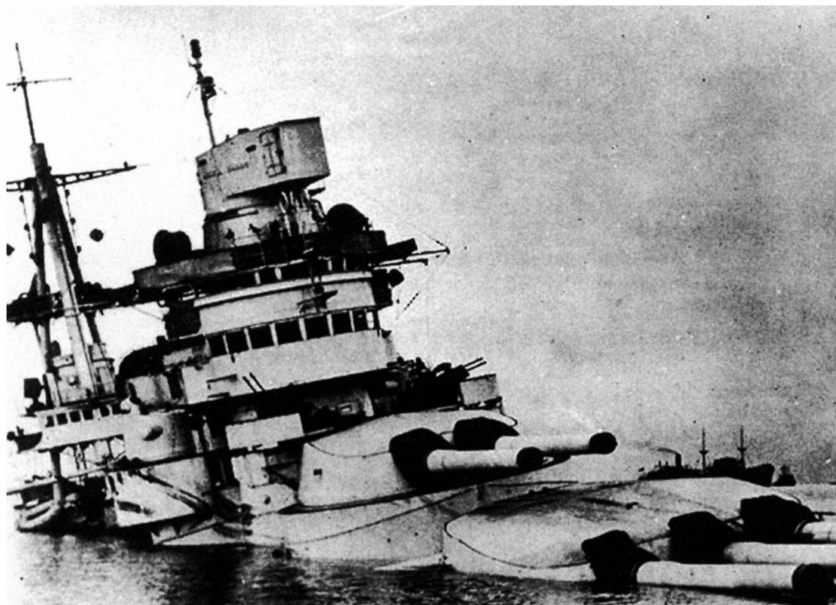
Od chvíle, kdy Italové po útoku na Taranto přemístili své těžké lodi do přístavů na západoitalském pobřeží, se Somerville zabýval myšlenkou některý z nich ve vhodné chvíli napadnout. Už začátkem prosince roku 1940 obdržel informace o tom, že jedna z bitevních lodí třídy Littorio poškozená v Tarantu se opravuje v Janově. Kromě toho, že v přístavu kotvil lákavý cíl, se Janov jevil vhodný k ostřelování z moře i z jiných důvodů: Janovský záliv byl příliš hluboký na to, aby jej Italové mohli zaminovat, a získané zprávy naznačovaly, že obranná zařízení přístavu nejsou valné úrovně. To ale neznamenalo, že by zvažovaná akce byla bez rizika. Nedalo se vyloučit, že některá ze Somervilleových lodí může být poškozena útokem nepřátelských letounů, torpédových člunů nebo ponorek, a pak by se mohlo stát, že ve vzdálenosti 700 mil od základny ji nebude možno zachránit; zejména byly takto ohroženy letadlová loď Ark Royal a bitevní křižník Renown. V úvahu bylo třeba brát i to, že v okamžiku, kdy britský svaz udeří, nemusí být v přístavu nejvýznamnější cíl, italská bitevní loď. Ale na druhé straně, jestliže operace alespoň zčásti uspěje, může to mít velký morální význam. Brity, znepokojené ztrátami utrpěnými v souvislosti s nedávnou plavbou konvoje „Excess“ a aktivitou luftwaffe včetně narušování provozu Suezského kanálu, povzbudí, a pokud se týkalo Italů, bude to pro ně kromě škod, které se jim pravděpodobně podaří způsobit na válečných i obchodních lodích a přístavních zařízeních, jasné poselství, že nikde, ani na západním pobřeží, se nemohou cítit bezpečni. Admirál Cunningham, který považoval za velmi škodlivé reagovat na nástup luftwaffe stáhnutím se do defenzivy, Somervilleem navrhovanou operaci uvítal. Souhlasila i admirálita, pouze doporučila s jejím zahájením vyčkat do skončení menších oprav prováděných na bitevní lodi Malaya. Londýn



Přístav Taranto vyfotografovaný britským průzkumným letounem den před náletem. Město vpravo dole, Malý přístav nahoře, Velký přístav dole



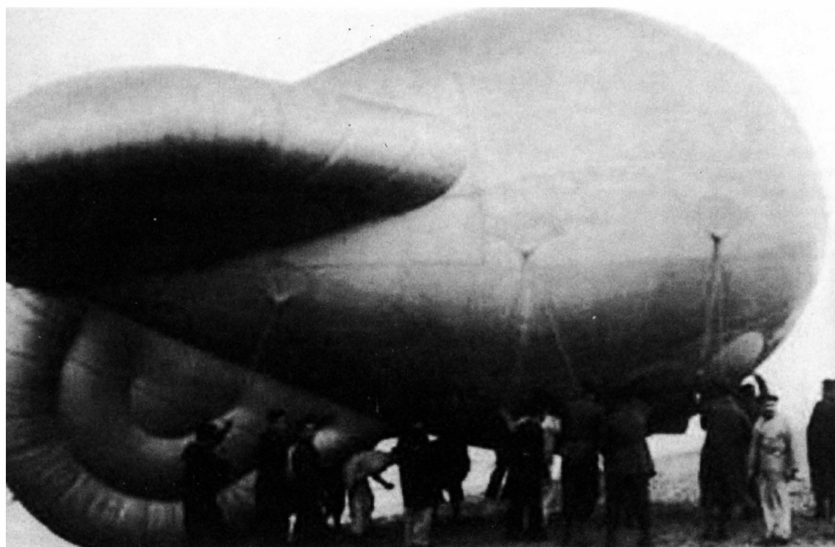
Malý přístav v Tarantu den po náletu. Ze zasažených plavidel stoupá kouř a na hladině je rozlita nafta a olej



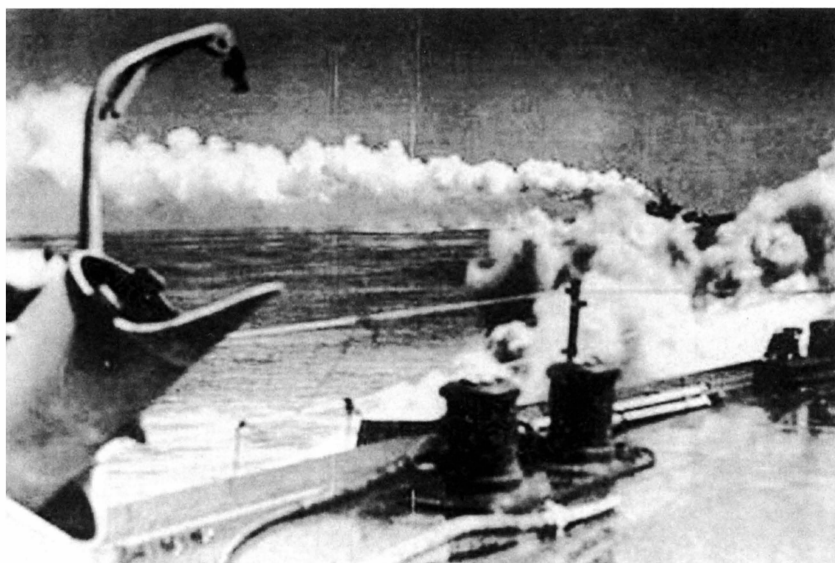
Italská bitevní loď Conte di Cavour ponořená až po dělové věže



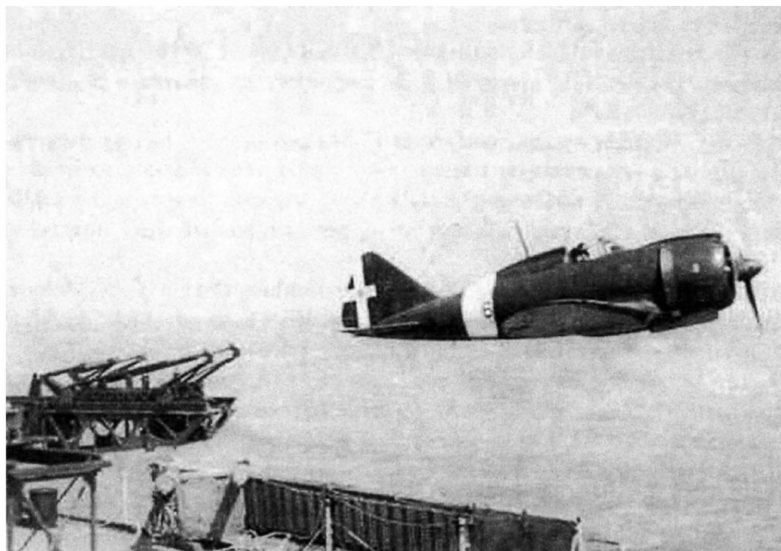
Italská bitevní loď Caio Dulio opřená zatopenou příďí o mělčinu



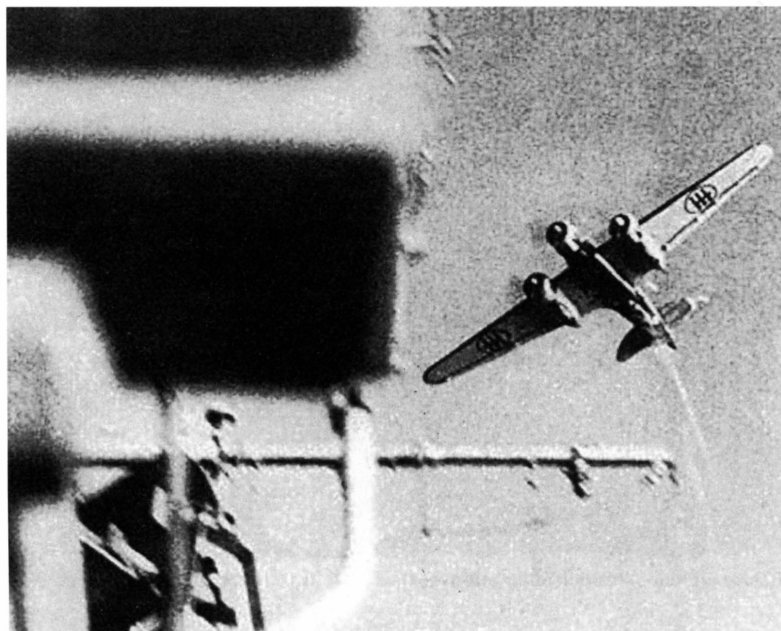
Jeden z upoutaných balonů (stažený) chránících tarantský přístav



Italské torpédoborce pokládají kouřovou clonu za bitvy u mysu Spartivento 27. 11. 1940



Stihačka Re2000 startuje z katapultu italské bitevní lodi Vittorio Veneto



Italský třímotorový bombardér SM.79 útočí na britskou loď

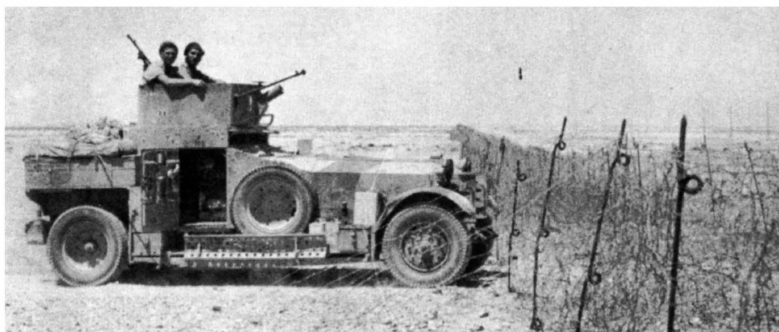


Generálové Archibald Wavell (vpravo) a Richard O'Connor
před zahájením operace COMPASS

Italský maršál Rodolfo Graziani



Pěchota Západopouštního sboru před zahájením operace COMPASS



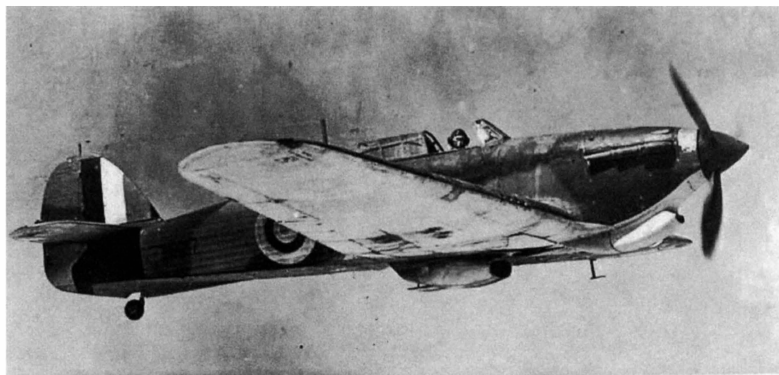
Obrněné auto značky Rolls-Royce 11. husarského pluku



Auto britského dálkového průzkumu v Západní poušti



Italské střední tanky M 13/40 ukořistěné v lednu 1941 během operace COMPASS



Britská stíhačka Hawker Hurricane



Britské šestilobní protitankové dělo v Západní poušti



Tanky typu Matilda 7. Královského tankového pluku



Pohled na malý přístav Bardija. Na cestě si britský motocyklista prohlíží opuštěné italské tanky



Přístav Tobruk po obsazení britskými vojsky 22. 1. 1941



Italští vojáci zajati v průběhu operace COMPASS



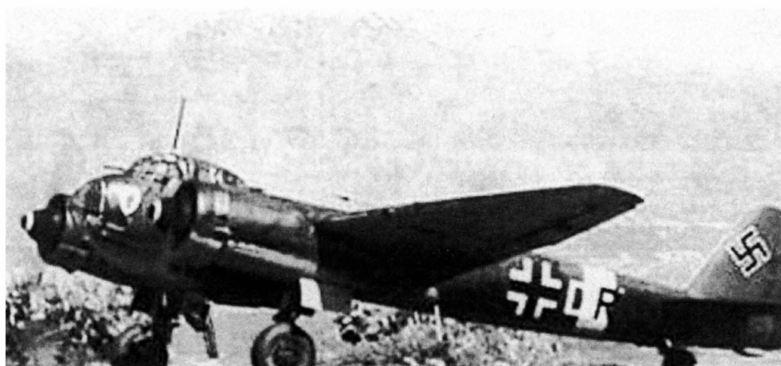
Italský maršál Pietro Badoglio



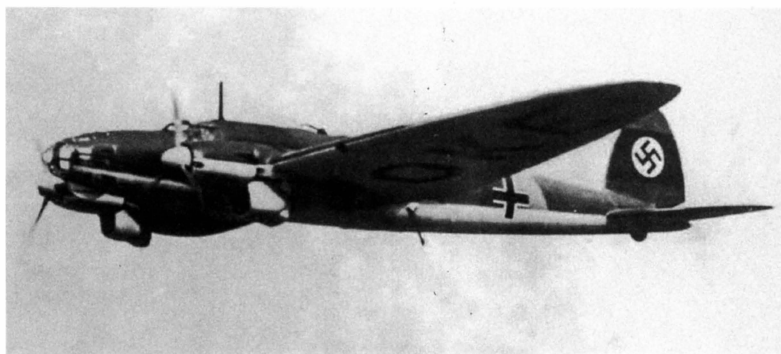
Italský generálporučík Annibale Bergonzoli
(„Elektrická brada“)



Německý střemhlavý bombardér Ju 87 (štuka)



Německý dvoumotorový bombardér Ju 88G



Německý dvoumotorový bombardér He 111



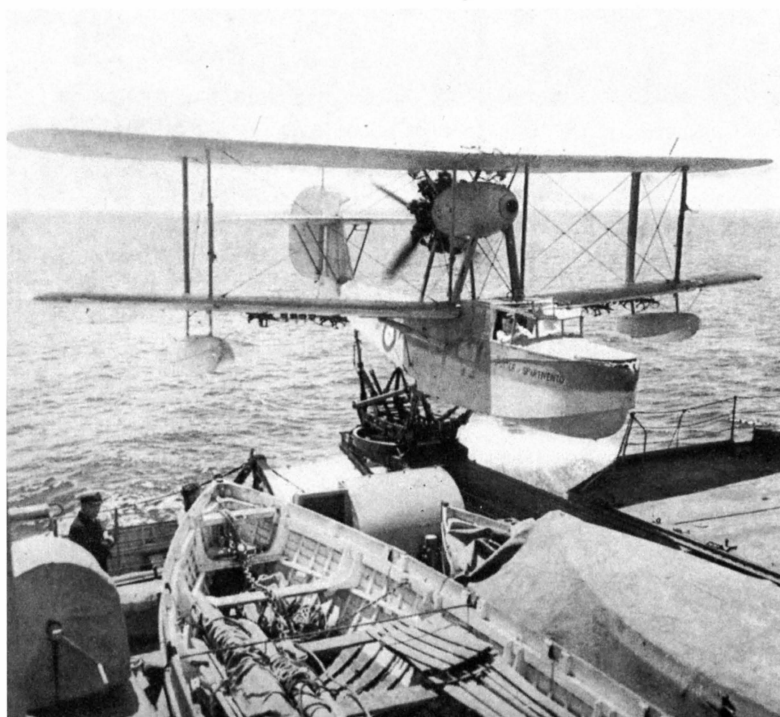
Bombardéry skua připraveny ke startu na palubě letadlové lodi Ark Royal



Britský lehký křižník Sheffield



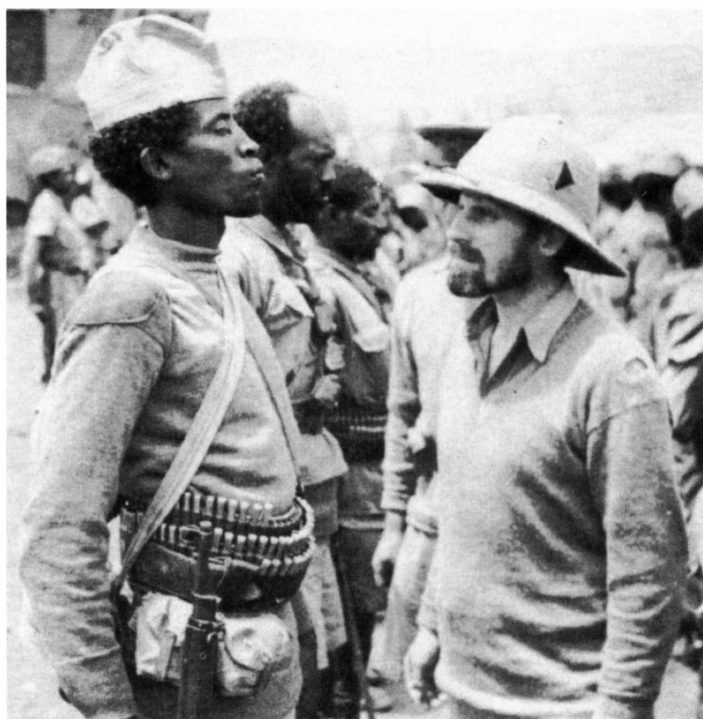
Britský bitevní křižník Renown



Průzkumný dvouplošník walrus na katapultu britského křižníku při útoku na Janov 9. 2. 1941



Britské obrněné auto se prodírá průsmykem Dongolaas



Podplukovník Wingate při inspekci jednotky etiopských Vlastenců



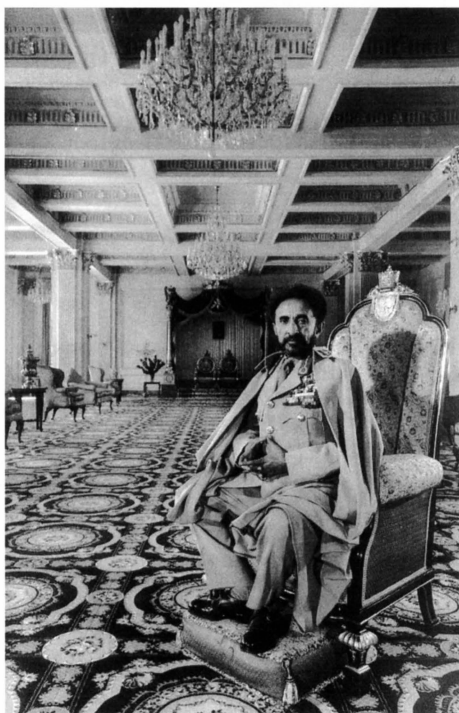
Provizorní most postavený Brity přes řeku Awaš na místě mostu zničeného ustupujícími Italy



Císař Haile Selassie (sedící u stolku) po přeletu na etiopské území; důstojník držící list papíru je podplukovník Wingate



Oddíly Vlastenců očekávající příjezd císaře Haile Selassieho do Debra Markosu



Haile Selassie ve svém paláci
v Addis Abebě



Oblast Amba Alagi; hora Amba Alagi úplně vpravo



Konec Italské východní Afriky: vévoda z Aosty (druhý zleva) opouští po kapitulaci Amba Alagi

také kromě hlavní akce, tj. útoku na janovský přístav, navrhl provést i podpůrnou operaci, kterou měl být nálet na přehradu Tirso na Sardinii. Podle všech poznatků tato přehrada, která ostrovu dodávala jednu třetinu elektrické energie a současně měla velký význam pro jeho zavlažovací systém, mohla být zranitelná útokem torpédových letounů.

Svaz „H“ sestávající z Renownu, Malaye, Ark Royalu, lehkého křižníku Sheffield a deseti torpédoborců vyplul z Gibraltaru k Sardinii večer 31. ledna. Somerville hodlal 2. února napadnout přehradu Tirso a následující den Janov. Mezitím se admirál Cunningham vydal s částí Středomořského loďstva z Alexandrie na západ ve snaze upoutat pozornost nepřítele a Somervilleovi tím ulehčit.

2. února v 6 hodin ráno odstartovalo z letadlové lodi Ark Royal, nacházející se v tu dobu západně od Sardinie, osm swordfishů 810. perutě vyzbrojených torpédy. Během letu se swordfishes dostaly do deště, začala je pokrývat námraza, a jakmile se přiblížily k cíli, uvítala je silná protiletadlová palba. Navzdory tomu, že všechny letouny svrhly do přehradních vod torpéda zaměřená na přehradní zeď, nebyla zaznamenána žádná exploze, a když bombardéry odlétaly, zdálo se, že přehrada zůstala nepoškozena. Později Britové zjistili, že skutečně žádné z torpéd ji nezasáhlo, a pro britské ministerstvo letectví, které neustále tvrdilo, že používat proti přehradám letecká torpéda nemá smysl, to byl další argument. V 8.45 se swordfishes – kromě jednoho, který byl zasažen protiletadlovou palbou (oběma mužům osádky se podařilo z letounu vyskočit a byli Italy zajati) – vrátily na Ark Royal. Počasí se však dále zhoršovalo a prudký severovýchodní vítr chvillemi dosahoval až síly vichřice. Zejména torpédoborce musely snížit rychlost, a to znamenalo, že svaz bude připlouvat k Janovu až za denního světla. To viceadmirál Somerville považoval za příliš riskantní. Nařídil proto operaci zrušit a vrátit se do Gibraltaru.

Svaz „H“ vyplul znovu 6. února. Po pár hodinách však radar upozornil na neznámé letouny. Mohly sice být i španělské nebo francouzské, ale Somerville okamžitě nařídil změnu kurzu na jihovýchod, aby eventuální pozorovatelé nabyli dojmu, že stejně jako před čtyřmi dny pluje k Sardinii. I později, v době, kdy se svaz už vrátil na původní kurz a opět mířil do Ligurského moře a Janovského zálivu, se britský velitel pokusil nepřítele zmást. Prikázal dvěma torpédoborcům odplout do blízkosti baleárského ostrova Menorka a vyslat odtud sérii depeší; předpokládal, že živá rádiová komunikace v této oblasti Itálie jen utvrdí v domněnce, že cílem útoku bude Sardinie.

Po klidné noci z 8. na 9. února se ve 4 hodiny ráno svaz „H“ rozdělil

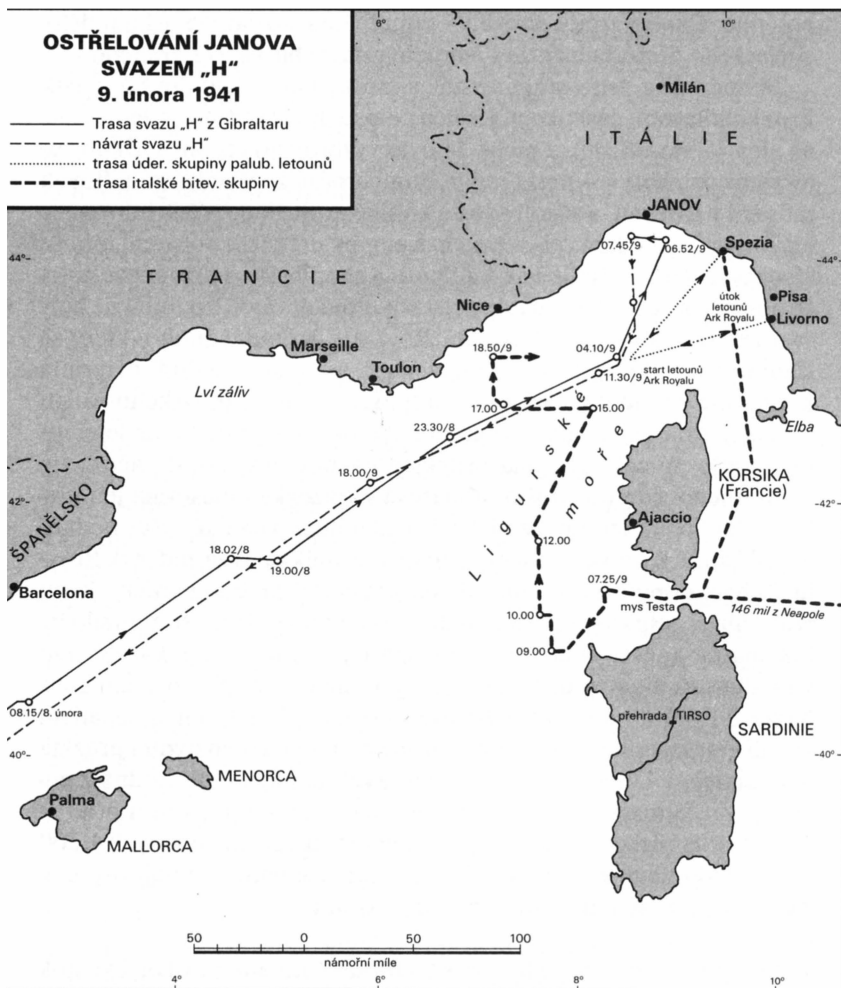
na dvě skupiny. První, tvořená letadlovou lodí Ark Royal a třemi torpédoborci, dostala za úkol provést palubními letouny nálet na naftovou rafinerii u města Livorno, na východní straně Janovského zálivu, a shodit magnetické miny na přístupech k přístavu La Spezia, ležícímu severně od Livorna. Druhá skupina s bitevním křižníkem Renown, bitevní lodí Malaya, křižníkem Sheffield a sedmi torpédoborci 13. flotily pokračovala k Janovu. Dvě hodiny po rozdělení Renown, Malaya a Sheffield katapultovaly své pozorovací letouny. Ty krátce před 7. hodinou dodaly přesné navigační údaje, podle nichž skupina opravila kurz. Zatím se sice vše dařilo, ale stále nebylo potvrzeno to nejdůležitější: zda se v janovském přístavu skutečně nachází některá z italských bitevních lodí. V 7.11 přišlo netrpělivě očekávané hlášení od letounu Renownu, přineslo však zklamání, neboť osádka sdělovala, že žádnou bitevní loď nevidí. Až později vyšlo najevo, že hlášení bylo mylné, a také to, čím byl omyl způsoben: Caio Duilio, poškozený v Tarantu, v přístavu byl, ale v suchém doku, zatímco letci ho hledali v kotvišti.

Britové zahájili ostřelování Janova ze vzdálenosti 14 mil v 8 hodin 14 minut. Jako první rozechvělo vzduch nad zálivem hromové dunění šesti 381mm děl Renownu a jejich palbu zaměřenou na loděnice, seřazovací nádraží, sklady a továrenské objekty od počátku řídil pozorovací letoun. Zakrátko se přidalo i dvacet 114mm děl pomocné výzbroje bitevního křižníku. Osm 381mm a dvanáct 152mm děl Malaye se zatím soustředilo na cíle v přístavu včetně prostoru v blízkosti suchého doku. Italové však měli tentokrát štěstí: přestože několik osmsetkilogramových granátů dopadlo nedaleko Duilia, bitevní loď zasažena nebyla. K ostřelování přístavních zařízení se také připojilo dvanáct 152mm děl Sheffieldu. I když nad zálivem ležela nízká mlha, bylo možno zahlédnout záblesky provázející exploze granátů a požáry propukající na několika místech. Když však začala hořet velká naftová nádrž, oblaka valícího se dýmu další pozorování, a to i ze vzduchu, znemožnila. Z italské strany odpověděla jako první jedna pobřežní baterie a netrvalo dlouho a dva italské torpédoborce se pokusily položit mezi pobřeží a britské lodi kouřovou clonu. Uspěly, ale jejich snaha obraně neposloužila: kouř pobřežním bateriím nejen bránil v získání přehledu o složení britské ostřelovací skupiny, ale ztěžoval i vyhledávání cílů a korigování střelby.

V 8.45 Somerville nařídil palbu zastavit. Jeho lodi do té chvíle vystřelily 273 granáty ráže 381 mm, 782 granáty ráže 152 mm a 400 granátů ráže 114 mm. I když asi polovina z nich skončila ve vodě, z 55 obchodních lodí v přístavu jich bylo zasaženo 32 a 5 z nich se

OSTŘELOVÁNÍ JANOVA SVAZEM „H“ 9. února 1941

- Trasa svazu „H“ z Gibraltaru
- návrat svazu „H“
- trasa úder skupiny palub. letounů
- trasa italské bitev. skupiny



potopilo. Citelné ztráty postihly i samotné město Janov; během dělostřeleckého přepadu bylo 144 jeho obyvatel zabito a 272 zraněno.

Zatímco děla ostřelovala přístav a město Janov, letadlová loď Ark Royal plnila svou část úkolu. Krátce po páté hodině ranní vzlétla útočná vlna 18 swordfishů, z nichž 14 bylo vyzbrojeno čtyřmi 125kilogramovými pumami a 4 nesly miny. Bombardéry zaútočily na naftovou rafinérii v Livornu, a ačkoliv došlo k velké explozi, pozdější informace hovořily pouze o lehkých škodách. Letouny určené k položení min se klouzavým letem přiblížily k La Spezii a shodily své smrtonosné nálože po obou stranách vjezdu do přístavu. Před devátou hodinou již byly swordfishes zpátky na palubě Ark Royalu – kromě jednoho, který se Italům podařilo sestřelit. Krátce nato se letadlová loď připojila k ostatním plavidlům svazu „H“ odplouvajícím z Janovského zálivu Ligurským mořem na jih. Z obavy před útokem nepřátelského letectva hlídkovalo po celý den nad britským uskupením šest stíhaček, ale k odvetnému úderu nedošlo. Radarová obrazovka ohlašovala jen přelety jednotlivých letounů, z nichž dva, kterým se ve velké výšce podařilo přiblížit se k britskému svazu, shodily několik pum za zád' Ark Royalu. Během dopoledne se objevily další dva italské bombardéry, které však stíhací ochrana sestřelila. Jednu hodinu po poledni se zhoršilo již tak špatné počasí a další nepřátelská letadla se už neukázala. Do Gibraltarů se svaz vrátil 11. února. Třeba ale říci, že při zpáteční plavbě štěstí Britům velmi přálo. Italové totiž k jejich nalezení a napadení vyslali 9 průzkumných letounů a kromě nich se na ofenzivním průzkumu podílelo i 47 italských a 45 německých bombardérů. Žádná z početnějších formací však svaz „H“ nenašla, zabránil jim v tom příkrov mraků visící nízko nad mořem a viditelnost snižená na pouhých 1 500 metrů. Jednotlivé letouny, které svaz víceméně náhodou objevily, pak zahnyly nebo sestřelily fulmary z Ark Royalu.

Není pochyb o tom, že Italové s takovou eventualitou, jakou byl útok hladinového loďstva na Janov, vůbec nepočítali. Jinak totiž nelze vysvětlit, že neučinili žádná opatření, která by zabránila nebo alespoň ztížila nepřátelským plavidlům nepozorovaně proniknout celým Ligurským mořem až před samotný přístav. Podle italského námořního historika admirála R. Bernottiho byla Supermarina o vyplutí svazu „H“ informována včas, už 6. února. Ale převládalo přesvědčení – tak, jak si to přál viceadmirál Somerville, který pro to také udělal, co mohl –, že se Britové znovu pokusí napadnout cíle na Sardinii. Přesto však byla 7. února ve 14.15 uvedena do stavu pohotovosti 8. divize křižníků a v 19.30 opustila Neapol. 8. února ráno obdržel admirál Angelo Ia-

chino (který krátce předtím vystřídal admirála Campioniho ve funkci vrchního velitele hladinového loďstva) od Supermariny rozkaz vyplout z La Spezie s bitevními loďmi Vittorio Veneto, Andrea Doria a Giulio Cesare a osmi torpédoborci. Později se k němu před východním vjezdem do Bonifáckého průlivu, oddělujícího Korsiku a Sardinii, připojila 8. divize těžkých křižníků (Trento, Trieste, Bolzano) připlouvající spolu s dalšími dvěma torpédoborci z Neapole.

Po celý den 8. února, údajně kvůli dešti, špatné viditelnosti a nedostatku průzkumných letounů, nedostal Iachino žádné informace o pohybu nepřítele a neměla je ani Supermarina. Proto stále převládalo přesvědčení, že se Britové vydali znovu napadnout přehradu Tirso na Sardinii, a to byl také s největší pravděpodobností důvod, proč Supermarina vyslala Iachinovo loďstvo nepříteli vstříc Bonifáckým průlivem. Při pohledu na mapu jsou následky tohoto pochybení zcela zřejmé: Iachino plul na jih podél východního pobřeží Korsiky a pak Bonifáckým průlivem na západ, přičemž z La Spezie to měl doslova „co by kamenem dohodil“ k místu, odkud 9. února ráno začal viceadmirál Somerville ostřelovat Janov. Italové, kteří neměli o pohybu svazu „H“ od svého leteckého průzkumu po řadu hodin žádné solidnější zprávy, prostě manévrovali svým loďstvem tak, aby mohli zasáhnout na severu i na jihu, a výsledkem bylo, že příležitost na Brity udeřit zcela promarnili. Za celou dobu od vyplutí z La Spezie dostal Iachino od Supermariny jedinou informaci – že hlídky u přehrady Tirso vyhlásily poplach, jakmile zaslechly zvuk motorů prolétajícího letounu! Italský admirál zjistil, jak se věci mají, až když přišla zpráva, že nepřátelské lodi ostřelují Janov a letouny útočí na Livorno. Protože britská akce netrvala déle než půl hodiny, Iachino zamířil k Janovskému zálivu v době, kdy se Somerville už začal stahovat. Ale i tak stále zůstávala možnost ústup svazu „H“ přehradit. Namísto přesných informací však Iachino dál dostával o pohybu nepřítele zcela si odporující hlášení a letadlu katapultovanému z jedné jeho bitevní lodi se Somervilleův svaz, stahující se rychlostí 22 uzlů, nepodařilo najít. Ve 12.00 sice britské lodi objevil třímotorový bombardér Cant Z.1007 a ve 14.45 třímotorový létající člun Cant Z.506, ale v obou případech byly italské letouny sestřeleny stíhačkami z Ark Royalu dřív, než stačily odeslat hlášení. Odpoledne dokonce došlo k tomu, že průzkumný letoun považoval konvoj sedmi francouzských nákladních plavidel za britské loďstvo a vnesl do rozhodování italských velitelů další zmatek. Později odpoledne se admirál Iachino už definitivně smířil s tím, že nemá šanci svaz „H“ dostihnout, a další pronásledování vzdal. Přitom netušil, že v jednom okamžiku jej od nepřítele dělilo pouhých 30 mil.

Je jasné, že ani omezená viditelnost, ani celkově špatné počasí nemohly omluvit skutečnost, že italský letecký průzkum po řadu hodin nedokázal najít početné uskupení nepřátelských hladinových plavidel, zejména když se jeho ústupová trasa dala s velkou pravděpodobností předvidat. Znovu se naplno projevila neuspokojivá spolupráce letectva a námořnictva. Admirál Iachino tím byl natolik znechucen, že ve svém operačním hlášení dokonce uvedl, že vzhledem k nekompetentnosti letectva bude muset námořnictvo napříště svěřovat průzkumné úkoly menším křižníkům. Francouzský kontradmirál de Belot o vztazích vrchních velitelství italského letectva a námořnictva napsal: „S každým neúspěchem rivalita mezi Superaerem a Supermarinou rostla, což znemožňovalo racionální a efektivní organizaci vztahů.“ V tomto směru měli Britové nezanedbatelnou výhodu, neboť vztahy vrchních velitelů jednotlivých složek jejich ozbrojených sil ve Středomoří a na Středním východě fungovaly po celou dobu – především díky pravidelným osobním setkáním – naprosto hladce.

Celkově lze říci, že viceadmirálu Somervillovi štěstí přálo – jeho plavbu k Janovu nepřítel vůbec neodhalil, žádná z jeho lodí nebyla v průběhu akce poškozena a nakonec unikl všem pronásledovatelům. Přitom kdyby došlo ke střetu obou námořních uskupení, snadno se mohlo stát, že by se vítězství přiklonilo na stranu Italů; výhodu, kterou Somervillovi skýtala letadlová loď, vynahrazovala Iachinovi přítomnost třetí bitevní lodi a tří těžkých křižníků, nemluvě už o reálné možnosti zásahu italského a rovněž německého letectva – přes všechny problémy v komunikaci a kooperaci. Většina britských autorů a námořních velitelů včetně admirála Cunninghama opakovaně naznačuje – a někteří to říkají i zcela bez obalu –, že italskému námořnictvu po celou dobu války ve Středomoří chyběla bojovnost, že se vyhýbalo střetnutí z nedostatku odvahy a že britské námořnictvo je svou bojovou morálkou vždy vysoce převyšovalo. Viděli jsme však, že 9. února 1941 byl admirál Iachino připraven bojovat, dokonce se o to velmi snažil, v jistou chvíli byl upřímně přesvědčen, že bitva začne každým okamžikem, a tak na své vlajkové lodi Vittorio Veneto nařídil nabít 381mm děla. Tentokrát to však byli Britové, kdo dal přednost ústupu a rychle se stáhl do bezpečí.

Pokud měli Somerville s Cunninghamem v úmyslu dosáhnout napadením Janova propagačního úspěchu a zahladit nepříjemnou pachutí způsobenou potopením Southamptonu a poškozením Gloucestru a letadlové lodi *Illustrious*, pak lze říci, že byli úspěšní. I když, poměřováno způsobenými škodami, nebyly následky útoku z vojenského hlediska nijak významné, italskému vrchnímu velení se nepodařilo utajit ci-

telné ztráty na životech civilního obyvatelstva. Ve veřejnosti zavládla obava, že něco podobného se může přihodit i řadě jiných italských pobřežních měst, že žádné není před nepřátelským útokem bezpečné. To bylo pro italského občana velmi nepříjemné zjištění, které po neúspěších italských vojsk v severní Africe a v Řecku jen prohloubilo všeobecné rozčarování. Snad zbývá jen dodat, že v souvislosti s britským útokem na Janov oficiální místa v následujících dnech vyzvedávala a pozitivně hodnotila iniciativu letectva, zatímco aktivita válečného námořnictva nebyla prakticky vůbec zmiňována, a obyvatelstvo si dokonce začalo stěžovat, že je námořnictvo svou pasivitou ponechává nepříteli napospas. Je však třeba zmínit ještě jednu pozoruhodnou skutečnost: již citovaný kontroverzní italský námořní historik Antonio Trizzino tvrdí, že hlavním důvodem pro britskou akci v Janovském zálivu bylo důrazné varování španělskému diktátorovi Frankovi, který se měl za tři dny, 12. února, sejít v Bordigheře, nedaleko Janova, se svým italským „kolegou“ Mussolinim. Britská zpravodajská služba zjistila, že Mussolini bude při této příležitosti chtít Franka získat pro německý plán na obsazení Gibraltaru. Výpad britských lodí hluboko do vod považovaných Italy za jejich naprostou doménu, který navíc, pomineme-li ztrátu jednoho letounu, útočník absolvoval bez jakékoliv újmy, Mussoliniho velmi ponižil. Současně to byl pro Španěly jasný signál, že Británie má stále dostatek prostředků, aby své zájmy ve Středomoří dokázala ochránit.

Italská východní Afrika

Nepřipravenost Itálie na válku, do které byla vtažena ambicemi Benita Mussoliniho, nebyla nikde patrná víc než v Italské východní Africe, koloniální državě zřízené po italsko-etioopské válce v roce 1936 spojením kolonií Italské Somálsko a Eritrea s dobytou Etiopií. Největším teritoriem Italské východní Afriky byla Etiopie s rozlohou přes milion kilometrů čtverečných převážně hornatého terénu, považovaného za nejméně přístupné území v celé Africe. Na východě a na severu s Etiopií sousedilo Italské, Britské a Francouzské Somálsko a Eritrea, na západě kondominium Anglo-egyptský Súdán a na jihu britská korunní kolonie Keňa.

Z vojenskostrategického hlediska byla největší slabinou Italské východní Afriky skutečnost, že přerušením leteckých a námořních tras, které ji spojovaly jak s ostatními italskými územími v Africe, tak i s Itálií, ji bylo možno úplně izolovat. Odříznutí od mateřské země by především znamenalo, že se k vojskům ve východní Africe nedostanou žádné posily a také nebudou mít možnost nahradit ztráty utrpěné ať na lidech, či materiálu. Vzhledem k tomu, že to byly země s minimálně rozvinutou ekonomikou, nemohly místní zdroje v žádném případě uspokojit požadavky déletrvajících bojových akcí moderní armády. A protože Itálie své východoafrické impérium včas neopatřila dostatečnými zásobami, ať už šlo o potraviny, strategické suroviny nebo náhradní díly k bojové technice, mohla se situace v případě války s Francií a Velkou Británií snadno stát kritická. Dobře si to uvědomoval vévoda z Aosty, bratranec italského krále, etioopský vicekrál a vrchní velitel italských ozbrojených sil ve východní Africe. Už v dubnu roku 1940 odjel do Říma, aby seznámil Mussoliniho a Comando Supremo s prvním stavem věcí. Jeho argumenty byly přesvědčivé, a tak obdržel finanční prostředky ve výši téměř miliardy lir a byly mu přislíbeny posily a válečný materiál. Ale včas dorazila jen část slíbených zásob a jednotek, neboť jakmile Itálie vyhlásila válku Francii a Británii, obchodní lodí plující do východní Afriky byly buď povolány zpět, nebo padly do rukou Britů.

Nicméně v době vstupu Itálie do války disponoval vévoda z Aosty na první pohled impozantními pozemními silami – podle italských údajů

šlo o 290 476 mužů, z nichž bylo 91 203 Italů a 199 273 Afričanů. Aostova armáda zahrnovala 29 koloniálních brigád, většinou tvořených třemi nebo čtyřmi prapory pěchoty, přičemž ke každému praporu náležely dvě baterie polního dělostřelectva, 17 samostatných pěších praporů koloniálních vojsk, 16 italských pěších praporů a 10 italských dělostřeleckých skupin. I když semdesát procent z celkového počtu Aostova vojska tvořili domorodí vojáci, ve všech koloniálních jednotkách byli důstojníci a mnoho poddůstojníků Italové. Hlavní zálohy se nacházely v etiopském hlavním městě Addis Abebě, dále ve městě Desje, severně od Addis Abeby, a v opěrném bodě Adigrat, ležícím na hranici s Eritreou. Jejich jádrem byla jedna divize (Savoia) regulérní italské armády a jedna divize (Africa) vytvořená z Italů usídlených v Africe. K podpoře pozemních vojsk měl Aosta více než 100 obrněných aut obsluhovaných Italy, asi 60 středních a lehkých tanků a celkem 183 bombardovacích a stíhacích letounů; dalších 61 letadel tvořilo zálohu a 81 jich bylo v opravě. Většina těchto sil byla rozmístěna v posádkách po celém území východoafrických držav. V Etiopii sloužily především k zajištění vnitřní bezpečnosti, neboť ani po pěti letech okupace se mnoho kmenových náčelníků nesmířilo s italskou nadvládou a udržování klidu a pořádku dělalo velké starosti nejen vévodovi z Aosty, ale i generálnímu štábu v Římě. Italové se snažili posádky situovat tak, aby s nimi bylo možno udržovat spojení po silnicích, byť mnohdy šlo o silnice nejpodřadnější kvality. Každou posádku tvořil příslušný počet koloniálních jednotek posílených podle potřeby jedním nebo i více prapory Černých košil. Že situace nebyla jednoduchá, o tom svědčilo i Aostovo hlášení do Říma z 18. června 1940, kdy oznamoval, že v posledních sedmi týdnech se musel zabývat pěti rozsáhlými nepokoji, nepochybně inspirovanými Brity a podporovanými britskými penězi a zbraněmi. Když se vícekrát dozvěděl, že císař Haile Selassie pobývající v exilu přibyl 3. července do súdánského hlavního města Chartúmu, bylo mu jasné, že další a větší potíže na sebe nenechají dlouho čekat.

Když po začátku války vévoda z Aosty vznesl dotaz, co se v nové situaci očekává od něj a jeho vojsk, sdělil mu maršál Badoglio, že prozatím je jejich role defenzivní a hlavním úkolem je udržet integritu impéria. O tom však vrchní velení britských sil ve Středomoří a na Středním východě, postrádající dostatečné a přesné informace, nic nevědělo a v Alexandrii i v Londýně převládla obava z italské ofenzivy. Předpokládalo se, že Mussolini využije těžké situace Francie a Velké Británie k rozšíření svého východoafrického impéria, a prakticky za

jisté bylo považováno napadení Britského Somálska. Ještě nebezpečnější se však jevil útok na Súdán, který by znamenal ohrožení celého Středního východu. Italská invaze do Keni by zase měla velmi vážné následky nejen pro oblast takzvaného Afrického rohu,* ale pro celou východní Afriku.

Avšak v červnu a červenci 1940, když v Evropě německá vojska na hlavu porážela francouzskou armádu a Britský expediční sbor, Italové prováděli ve východní Africe jen limitované útočné akce. 4. července obsadili pohraniční města Kassalu a Gallabat v Súdánu a 13. července město Mojale v Keni. Obsazení Gallabatu mělo Britům v oblasti západní Etiopie ztížit udržování styků s takzvanými Vlastenci, což byly domácí odbojové síly věrné vyhnanému císaři Hailemu Selassiemu. Hlavním důvodem pro obsazení Kassaly a Mojale byla obava italského vrchního velení, že by se v případě britské ofenzivy mohly stát vhodnými výchozími pozicemi.

Přestože se po kapitulaci Francie Francouzské Somálsko podřídilo kolaborantské vládě maršála Pétaina, pro vévodu z Aosty to nebyl důvod ke klidu. Francouzům nevěřil a obával se, že posádka významného přístavu Džibuti může Britům umožnit, aby jej využili jako vstupní brány do Etiopie. A i když měl Aosta od Mussoliniho příkaz nezahajovat rozsáhlejší ofenzivní akce, nakonec diktátora přesvědčil, že nejlepší pojistkou proti „zneužití“ francouzské enklávy bude obsazení Britského Somálska. Francouzské Somálsko pak bude obklopeno územím kontrolovaným Itálií ze tří stran, Džibuti bude pod dohledem a v případě potřeby bude možno okamžitě zasáhnout.

V době, kdy Italové soustřeďovali invazní armádu, neměli Britové v ohrožené kolonii v podstatě žádné jiné jednotky než takzvaný Somálský velbloudí sbor, útvar o velikosti zhruba praporu, tvořený domorodými bojovníky. O tom, jak chabé byly britské síly, svědčí i to, že vojenský velitel Britského Somálska, důstojník námořní pěchoty A. R. Chater, měl pouze hodnost podplukovníka.

I když veliteli britských vojsk ve Středomoří a na Středním východě generálu Wavellovi** nezůstalo utajeno, jakými silami hodlá vévoda

* Africký roh – území představované v době druhé světové války Italským, Britským a Francouzským Somálskem, Eritreou a Etiopií.

** Po celou dobu východoafrického tažení, trvajících od června 1940 do listopadu 1941, neexistovalo pro tuto operační oblast samostatné vrchní velitelství. Část operací byla řízena generálporučíkem Alanem Cunninghamem z Keni a část generálmajorem Williamem Plattem ze Súdánu, přičemž oba podléhali generálu Wavellovi v Alexandrii.

z Aosty zaútočit, a současně si byl dobře vědom hranic vlastních možností, přesto zůstal věrný zásadě, že žádné území nemá být vydáno bez boje. Po konzultaci s podplukovníkem Chaterem Wavell rozhodl, že má-li mít obrana vůbec nějaký smysl, je třeba do Britského Somálska přisunout nejméně pět praporů pěchoty a dělostřelectvo. Vydal proto příslušné rozkazy a začátkem měsíce srpna měl Chater, povýšený na brigádního generála, k dispozici čtyři prapory a pátý byl na cestě z Egypta přes Aden do Berbery, kam dorazil 8. srpna. Šlo o různorodé útvary: jeden prapor byl ze Severní Rhodesie, další byl vyčleněn z východoafrických sil v Keni, Velbloudí sbor – posílený 17 jihorhodeskými důstojníky a 20 poddůstojníky – tvořili Somálci, dva prapory byly indické a jeden, The Black Watch, náležel k elitnímu útvaru britské armády, ke Královskému skotskému horalskému pluku. Jednotky se shromažďovaly ve velkém spěchu, dokonce nebyl ani čas k vyřešení všech organizačních náležitostí včetně zřízení řádného velitelství. Chybělo i dělostřelectvo (podařilo se přivést jen baterii o čtyřech houfnicích ráže 94 mm z Keni a dvě 76mm děla z protiletadlové obrany přístavu Aden), dopravní prostředky i spojovací technika.

Dlouhá hranice Britského Somálska s Etiopií Italům umožňovala její překročení na mnoha místech, čemuž britské síly nebyly s to zabránit ani po příchodu posil. Britské Somálsko je z větší části řídké obydlené pusté území, kde téměř nikdy neprší, nic neroste a většinu terénu pokrývá láva a holé kopce. Asi 80 kilometrů ve vnitrozemí, rovnoběžně s pobřežím Adenského zálivu, se táhne až 2 000 metrů vysoký pás hor, který musí útočník přicházející z Etiopie překročit. Britům bylo jasné, že je-li vůbec nějaká naděje invazní vojsko zastavit, tak je to pouze tady. Od počátku také nepochybovali, že ostří italského útoku bude směřovat k hlavnímu městu Britského Somálska, k přístavu Berbera. I když šlo o přístav s jen velmi omezenými možnostmi – například větší lodi musely zůstat na moři a bylo je třeba vykládat a nakládat pomocí člunů –, byl to jediný přístav v celé kolonii a v tom také spočíval jeho význam. Protože nejkratší a nejvhodnější cesta od etiopských hranic k Berbere vedla přes zmíněné pohoří soutěskou Tug Argan, tvořenou korytem stejnojmenné a po většinu času vyschlé řeky, rozhodl se brigádní generál Chater soustředit prakticky všechny své skromné síly k její obraně. Na pahorcích kolem Tug Arganu umístil dvě protiletadlová děla, kterým přidělil roli protitankových děl, vybudoval kulometná hnízda a z pár set metrů ostnatého drátu zátarasy; víc možností k posílení obranyschopnosti strategické soutěsky v podstatě neměl, všechno další už záviselo na odolnosti a obětavosti obránců.

3. srpna vtrhlo pod vrchním velením generálporučíka Guglielma Nasiho z Etiopie do Britského Somálska 23 praporů italských koloniálních vojsk podporovaných 21 bateriemi polního dělostřelectva, rotou středních a rotou lehkých tanků, několika obrněnými auty a 57 letouny. Po překročení hranice se Italové rozdělili do tří proudů. Jedna kolona mířila na sever k hranicím Francouzského Somálska s úkolem izolovat přístav Džibuti. Britové neměli prostředky k jejímu zastavení, a tak během dvou dnů dosáhla určených postavení. Jak brigádní generál Chater správně předpokládal, hlavní nápor byl veden na Tug Argan druhým proudem italských vojsk pod velením generálmajora de Simona. Třetí kolona kryla pravé křídlo de Simonových hlavních sil.

Po třídenním postupu učinil de Simone dvoudenní přestávku a pak pokračoval, tentokrát s podporou středních tanků. O tom, jak Chater v tuto chvíli zoufale postrádal dělostřelectvo, svědčí, že když se velitel australského torpédoborce Hobart, který přivážel do Berbery posily, seznámil se situací, nabídl Chaterovi tříliberní dělo užívané na lodi k vypalování pozdravných salv. Generál rád přijal jak dělo s 30 náboji, tak i poddůstojníka a dva námořníky k jeho obsluze. Zbraň byla v Tug Arganu upevněna na velký barel a ostřelovala útočícího nepřítele až do spotřebování posledního náboje. Pak Italové poddůstojníka i námořníky zajali.

Vzhledem k posilám, které byly do Britského Somálska v očekávání italské invaze odeslány, generál Wavell rozhodl, že velitelem by měl být důstojník vyšší hodnosti než Chater. 11. srpna proto přibyl do Berbery dosavadní velitel britských vojsk v Palestině generálmajor A. R. Godwin-Austen. Wavell jej instruoval, aby kladl nepříteli odpor s využitím všech sil a možností, ale současně aby pro všechny případy připravil plán evakuace. Ve stejný den, kdy se Godwin-Austen ujal velení, zahájili Italové v oblasti Tug Arganu po intenzivní palebné přípravě rozhodující útok. Tři dny trvaly tuhé boje, v nichž se obzvlášť vyznamenali příslušníci Somálského velbloudího sboru, i když disponovali jen lehkými zbraněmi; jeden z jeho důstojníků, anglický kapitán E. C. T. Wilson, obdržel Viktoriin kříž, nejvyšší britské vyznamenání za statečnost. Nicméně tváří v tvář zdrcující přesile ani velká statečnost nedokázala zázraky a britské jednotky byly vytlačovány z jednoho obranného postavení za druhým. Mussolinimu, který akce svých vojsk pozorně sledoval, se však přesto zdálo, že postup není dost razantní, proto telegrafoval vévodovi z Aosty: „K urychlení operace přesuňte do Somálska všechny zálohy, které jsou k dispozici. Uložte všem jednotkám Královského letectva povinnost spolupracovat.“

Generálmajor Godwin-Austen musel přiznat, že je jen otázkou vel-

mi krátké doby, než Italové prorazí slábnoucí obranu jeho unavených jednotek bránících Tug Argan. Jakmile se to stane, na přístupech k Berbeře už nejsou žádné vhodné obranné pozice, italská vojska se mohou rozvinout do šířky, eventuelní ohniska odporu bez problému obejít, odříznout je a napadnout ze stran. Podle Godwinova-Austena názoru nemělo za této situace význam snažit se udržet Berberu za každou cenu. 14. srpna proto informoval generálporučík Maitlanda Wilsona (zastupujícího generála Wavella, který odletěl na jednání do Londýna), že pokud to bude uznáno za potřebné, je připraven bojovat až do konce, ale po pádu Tug Arganu nevidí jiné východisko než evakuaci. Je to jediná možnost jak zachránit asi sedmdesát procent vojáků pro další boj vedený za příznivějších okolností. 15. srpna krátce po poledni vyjádřil Wilson s evakuací oficiální souhlas. Podle Godwinova-Austena plán měl být ještě nějakou dobu držena dvě obranná postavení, jedno 50 kilometrů a jedno necelých 30 kilometrů před Berberou; na evakuaci civilistů a vojáků z berberského přístavu byly vyhrazeny tři noci. Italové s konečnou platností prorazili u Tug Arganu odpoledne 15. srpna. Pak zejména prapor The Black Watch sváděl s velkou obětavostí zadržovací boje, zatímco v Berbeře probíhala horečným tempem evakuace. Jako první byli na britská a australská plavidla naložováni civilisté, za nimi následovali vojáci, celkem bylo evakuováno kolem 7 000 osob. Evakuace byla ukončena 18. srpna ve dvě hodiny odpoledne a jen torpédoborec Hobart se zdržel v přístavu až do rána následujícího dne, aby vzal na palubu poslední opozdilce ze zadržovacích jednotek. Italská vojska vstoupila do města večer 19. srpna. Po dvou týdnech bojů měli Britové 260 padlých, nezvěstných a zraněných (z nichž mnozí se po uzdravení vrátili ke svým jednotkám). Italské ztráty činily 2 052 mužů. Tuto vysokou cenu italská armáda zaplatila za své jediné vítězství dosažené v roce 1940.

Při objektivním posuzování je nepochybné, že za daného poměru sil byla obrana Britského Somálska organizována a řízena brigádním generálem Chaterem a generálmajorem Godwinem-Austenem odpovědně, zkušeně a efektivně. Je také na místě připomenout staré vojenské rčení, že zachráněný voják je voják, který zvítězil. Bohužel v sídle ministerského předsedy v Londýně převládl jiný pohled na věc. Nebylo nic neobvyklého, že se Winston Churchill dostával do sporu se svými vojenskými poradci i s veliteli v poli, mezi premiérem a vrchním velitelem pozemních vojsk ve Středomoří a na Středním východě generálem Archibaldem Percivalem Wavellem však panovalo trvalé napětí. Oba muži byli mimořádně silné osobnosti, ale naneštěstí – vzhledem ke svému zázemí, výchově, prostředí, v němž se větší část života pohy-

bovali, i povaze – měli zcela rozdílné názory na řešení mnoha problémů, před kterými se ocitali.

Britský autor Barrie Pitt, za druhé světové války námořní důstojník sloužící na Středním východě i v Evropě, napsal: „Churchill, na něhož tehdy doléhala nesmírná zátěž funkce ministerského předsedy země, která se ocitla v největším nebezpečí, užíval vši své velké odvahy, talentu a neochvějného optimismu, aby záplavou emocí a výmluvnosti podpořil své spoluobčany nacházející se v zoufalé situaci. Jeho postoj k vojenským problémům do značné míry ovlivňovala tendence zjednodušovat aritmetiku zaokrouhlováním čísel – samozřejmě optimistickým zaokrouhlováním – a přesvědčení, že kterýkoli příslušník kterékoli vojenské formace, pokud je mu vydána puška, je dokonale připraven a schopen zaujmout místo na linii fronty. Těm, kdo byli pověřeni úkolem vybojovat a vyhrát bitvy, na nichž závisela existence Británie, proto působil premiérův postoj často řadu problémů. Ale jen pár velitelů – a v žádném případě mezi ně nepatřil Wavell – někdy zapomínalo na životně důležitý přínos Winstona Churchilla společnému úsilí, nebo se domnívali, že jejich role ve válce byla významnější než role jeho ... Churchill byl politik – někteří tvrdí, že ve své době největší – a vrcholu moci dosáhl díky velkému nadání pro parlamentní práci. Ovládal každou stránku umění přesvědčovat, od sladkého lichocení po sarkasmus, ciceronskou ironii, kousavou vtipnost až po zastrašování a osobní urážky. A protože byl přesvědčen o správnosti velké věci, pro kterou pracoval, neváhal užít všechn svůj um při každé příležitosti, když měl za to, že jeho vlastní názor je ten nejlepší. Protože takové příležitosti byly časté, byly časté i chvíle, kdy svůj talent využíval v plném rozsahu. Když takto jednal v parlamentu nebo ve vládě, jeho kolegové to chápali jako součást dennodenního politického boje. Když se ale totéž dělo v debatě s vojenskými činiteli, výsledky už tak šťastné nebyly. V tomto období války zastával funkci náčelníka Imperiálního generálního štábu sir John Dill, citlivý, v tu dobu mimořádně ustaraný muž a také osobní přítel generála Wavella; schůzky s Churchillem, které premiéra těšily, však Dilla vyčerpávaly a deptaly. Ale Dill alespoň na Churchillovy slovní útoky odpovídal argumenty a snažil se je odrážet. Wavell však reagoval málomluvností, nebo, což Churchilla úplně znechucovalo, svým strach nahánějícím mlčením. Pak ve správnou dobu přišlo Wavellovo srozumitelné a přesvědčivé písemné stanovisko, které označilo mnohé premiérem neatraktivněji prezentované body za nepraktické a občas i očividně absurdní fantazie.“

V době, kdy Italové proráželi britskou obranou v Tug Arganu a generálmajor Godwin-Austen došel k přesvědčení, že je nejvyšší čas eva-

kuovat britské jednotky, pokud nemají být zničeny, se Wavell zdržoval v Londýně. Převážnou část doby strávil v diskusích s Winstonem Churchillem a nelze říct, že by šlo o snadná jednání. Generál se jen utvrdil v přesvědčení, že ministerský předseda jej moc rád nemá. Jak víme, souhlas k evakuaci dal za nepřítomného Wavella jeho zástupce generálporučík Wilson. Když se Wavell vrátil do Káhiry, shledal postup Godwina-Austena i Wilsona správným. Evakuace byla ukončena 19. srpna a už následující den Mussolini vytruboval do světa, jak velkého vítězství dosáhla jeho vojska nad vojsky britskými v jejich prvním velkém vzájemném střetnutí. Tvrdil rovněž, že italské síly od té chvíle vykonávají totální blokádu všech britských teritorií ve Středomoří a v Africe. Přestože byl Churchill seznámen se všemi relevantními skutečnostmi právě skončené operace, Mussoliniho propagační kampaň mu šla silně na nervy. Když obdržel přesná čísla, uvádějící jako celkové britské ztráty 260 mrtvých, nezvěstných a zraněných, podlehl povrchnímu a zavádějícímu posuzování bitvy podle rozsahu vlastních ztrát, kdy nízké ztráty v neúspěšné bitvě byly chápány jako důkaz toho, že vojsko moc nebojovalo, spíš se snažilo bez velké újmy z dosahu nepřitele zmizet. Na nic nečekal a odeslal Wavellovi ukvapenou depeši, v níž požadoval, aby zbavil generálmajora Godwina-Austena velení a ustanovil vyšetřovací tribunál, který by objasnil celou záležitost, vzbuzující podle Churchilla podezření ze zneuctění dobrého jména a cti britské armády. Wavell odpověděl obratem. Odmítl jak suspendovat Godwina-Austena, tak organizovat vyšetřování, neboť jak pravil, vojsko pod Godwinovým-Austenovým velením bojovalo statečně a tvrdě – což přiznali samotní Italové – a způsobilo nepříteli daleko větší ztráty, než samo utrpělo. Wavellův telegram končil konstatováním, že „obsáhlý řeznický účet ještě není nezbytným důkazem dobré taktiky“. Pro muže, jako byl Churchill, který mistrovsky zvládal manipulaci s jazykem jak pro účely chvály, tak odsouzení, to byl tvrdý direkt, o to horší, že byl uštědřen písemnou formou. Generál Dill, který byl u premiéra právě v době, kdy Churchill Wavellův telegram obdržel, později Wavellovi napsal, že nikdy nezažil Churchilla tak rozzlobeného. Vážnější důsledky pro Wavella se dostavily později, zatím Churchill reagoval telegramem, který došel do Káhiry 23. dubna a měl po dešifrování rozsah tří hustě popsaných stran. Úvod dokumentu tvořil rozbor situace na Středním východě, jak se jevila Churchillovi, a současně bylo Wavellovi oznámeno, že k 1. říjnu bude mít v severní Africe k dispozici 39 praporů pěchoty, celkem 56 000 mužů s 212 děly, nepočítaje v to bezpečnostní jednotky. Další část dokumentu obsahovala detailní instrukce, jak má být těchto sil využito. Wavell však nic nezměnil na svém způsobu

bu jednání s tvrdohlavým a autoritativním premiérem a později napsal: „Provedl jsem ty části pokynu, které byly praktické a užitečné, většinu jsem ale nevěnoval pozornost.“

Napětí ovládající vztahy mezi ministerským předsedou země nacházející se ve válce o bytí a nebytí a jedním z nejvyšších velitelů ozbrojených sil však nemohlo trvat donekonečna. Známe prosté, ale výstižné pořekadlo, že „kdo nic nedělá, nic nezkaží“. Generál Wavell toho byl nucen dělat až příliš, proto se také nedokázal vyvarovat určitých pochybení; ale při celkovém a nezaujatém hodnocení je třeba jej přesto označit za jednoho z nejlepších britských polních velitelů druhé světové války. Nicméně Churchill mu neodpustil nic. Využil nezdaru dvou ofenzivních operací, jejichž úkolem bylo zastavit v severní Africe německého generála Rommela, a 22. června 1941 odvolal Wavella z místa vrchního velitele britských pozemních vojsk ve Středomoří a na Středním východě a jmenoval jej vrchním velitelem v Indii. Tam byl Wavell 1. ledna 1943 povýšen do hodnosti polního maršála a v říjnu toho roku nastoupil do úřadu místokrále. To vše se samozřejmě dělo se souhlasem Winstona Churchilla, a k premiérově cti tedy nutno říct, že sice zbavil Wavella prestižního místa velícího generála ve Středomoří a na Středním východě, ale dál už ve svých opatřeních proti vzpurnému důstojníkovi nezašel. Ani Wavellův přítel generál John Dill neseťrval v Churchillově blízkosti příliš dlouho. K 25. prosinci roku 1941, ke dni Dillových šedesátých narozenin, jej Churchill pod záminkou „odchodu na odpočinek“ hodlal jmenovat guvernérem v Bombaji, což bylo odsunutí na sice luxusní, ale bezvýznamný výměnek. Vše ale dopadlo jinak. Na začátku prosince, v době, kdy Dill ještě vykonával funkci náčelníka Imperiálního generálního štábu, vstoupily do války Spojené státy a Churchill musel vzít 12. prosince Dilla s sebou do Washingtonu na jednání s Rooseveltem. Tam bylo rozhodnuto, že se generál stane hlavou britské štábní mise ve Washingtonu a hlavním zástupcem Velké Británie v nově zřízeném Spojeném výboru britsko-amerických náčelníků štábů, orgánu určujícím vrcholnou strategii Spojenců. Tak namísto penze v Bombaji se John Dill, od 25. prosince polní maršál, ocitl v samém centru spojeneckého rozhodování. Ve Washingtonu vykonal mnoho záslužné práce, mezi americkými veliteli si získal zasloužený respekt a oblibu, nakonec jej však zradilo jeho křehké zdraví. 4. listopadu 1944 ve Washingtonu zemřel a byl pohřben na Arlingtonském národním hřbitově.

Po obsazení Britského Somálska italskými vojsky následovalo ve východní Africe téměř šestiměsíční období relativního klidu, přerušo-

vaného jen nevýznamnými pohraničními srážkami. Nicméně skutečnost, že nepřítel ovládá Africký roh a své postavení v této oblasti dobytím Britského Somálska ještě upevnil, nedopřávala Britům klidu. Velké nebezpečí představoval zejména eritrejský přístav Masawa (Mitsiwa), který se stal operační základnou italských torpédoborců. Tím, že Italové měli pod kontrolou jižní stranu Adenského zálivu a část západního pobřeží Rudého moře, bezprostředně ohrožovali jednu z nejvýznamnějších komunikačních tras britského impéria, neboť Adenským zálivem a Rudým mořem proplouvala všechna plavidla směřující k Suezmu ať z Atlantiku, po cestě kolem mysu Dobré naděje, či z Indického oceánu. Přístup k Suezmu si Britové museli udržet za každou cenu, a proto už od vypuknutí nepřátelství zvažovali, jak hrozbě představované Italskou východní Afrikou čelit. Italská přítomnost navíc činila Rudé moře válečnou zónou, což znamenalo, že jim nemohly proplouvat lodi neutrálních Spojených států, a to silně ztěžovalo zásobování celého Středního východu.

Na Balkáně nevěstil nic dobrého postup německých vojsk Bulharskem k hranicím Řecka. Vrchní velitelé ve Středomoří a na Středním východě byli informováni, že bude-li Řecko napadeno, Británie je vojensky podpoří. To znamenalo odčerpání velké části pozemních vojsk i letectva ze severní i východní Afriky. Kromě toho se nedaly vyloučit ani vážné potíže na Dálném východě, kde narůstala hrozba japonské agrese. Za této situace britští náčelníci štábů rozhodli, že alespoň jednoho problému, tj. přítomnosti italských vojsk ve východní Africe, je třeba se zbavit, a to v co nejkratší době; Winston Churchill vyjádřil naději, že armáda vévody z Aosty by mohla být přinucena ke kapitulaci nebo zničena do konce dubna roku 1941. Proto po rychlém vytlačení Italů z Egypta během operace COMPASS Londýn nařídil, aby zahájení ofenzivních akcí ve východní Africe dostalo přednost před pokračováním útoku v severní Africe. Hned nato generál Wavell přikázal veliteli britských sil v Súdánu generálporučíkovi Williamu Plattovi napadnout Eritreu a veliteli britských vojsk v Keni generálporučíkovi Alanu G. Cunninghamovi (bratru velitele Středomořského loďstva admirála A. B. Cunninghama) nařídil zaútočit na Italské Somálsko.

Na začátku roku 1941 disponoval generálporučík Cunningham zhruba 70 000 vojáky. Z nich bylo kolem 27 000 Jihoafričanů, 33 000 jich pocházelo ze zemí východní Afriky, 3 000 ze západní Afriky a 6 000 mužů přišlo z Británie. S částí těchto sil, konkrétně s africkou 12. divizí generálmajora Godwina-Austena tvořenou 1. jihoafrickou

brigádní skupinou, 22. východoafrickou brigádou a 24. brigádou Zlatého pobřeží, měl Cunningham obsadit Italské Somálsko.

Velký problém se objevil už při stanovování data zahájení operace. Britové neměli prostředky k provedení námořního výsadku a na pevnině vedla do Somálska jediná využitelná přístupová trasa ze severovýchodní Keni, z prostoru označovaného na britských mapách jako Oblast severní hranice. Šlo o území pokryté trnitými keři a prakticky bez cest, vyznačující se sálavým horkem a naprostým nedostatkem vody. Jedinou výjimkou bylo období dešťů, to se ale půda změnila v bažiny úplně znemožňující pohyb motorových vozidel. Všechn materiál a zásoby bylo navíc třeba dopravovat od nejbližší železniční stanice v keňském vnitrozemí, vzdálené téměř 650 kilometrů. Přitom museli Cunninghamovi štábní důstojníci připravující plán operace brát v úvahu i to, že v kamenitém a rozeklaném terénu budou dopravní prostředky – kterých navíc měli poskrovnu – vystaveny obrovské zátěži a každý den se bude počet provozuschopných aut zmenšovat. Jak pravil jeden z důstojníků: Oblast severní hranice v žádném případě nepředstavovala vhodný nástupní prostor, ve skutečnosti to byla několik set kilometrů široká překážka, kterou bylo nutno překonat. Generál Cunningham nakonec došel k závěru, že útok nebude možno zahájit dříve než v květnu, po skončení období dešťů. To ovšem vyvolalo zásadní nesouhlas Londýna, který chtěl mít vojska zatím vázaná v Keni co nejdříve k dispozici pro jiná bojiště. Cunninghamovi bylo Wavellovým prostřednictvím nařízeno vyrazit už v první polovině měsíce února.

Generál Cunningham se sice podřídil, ale v jeho štábu přetrvávaly velké pochybnosti o vhodnosti urychlení prvního úderu namířeného proti italskému východoafrickému impériu. Britové totiž odhadovali počet italských vojsk v Somálsku příliš vysoko, dále předpokládali, že se setkají s rozhodnou obranou přístavu Kismajo, ležícím na pobřeží Indického oceánu, a že jim Italové budou urputně bránit v přechodu řeky Džuba, přehrazující postup do somálského vnitrozemí. Cunningham měl obavy, že postup do severní části země a k etiopské hranici nebude vůbec možný, pokud útočící britské jednotky spotřebují velkou část pracně dopravovaných zásob při bojích o Kismajo a při překonávání řeky Džuba. Dokonce připouštěl, že nepodaří-li se Kismajo dobýt během deseti dnů od začátku akce, může se stát, že bude nutno vojska stáhnout.

Po překročení keňsko-súdánské hranice se Britové mířící rovným otevřeným terénem na východ nesetkali zhruba 150 kilometrů s žádným odporem. Ten očekávali až u města Afmadu, na něž měla africká 12. divize zaútočit 11. února. Těžký nálet, který den předtím provedlo

na Afmadu jihoafrické letectvo, měl zřejmě na obránce tak demoralizující účinek, že když čelní britské jednotky vstoupily do města, zjistily, že italská posádka uprchla. Přestože terén v jihozápadním Somálsku není o nic přívětivější než v keňské Oblasti severní hranice, dokázaly jej tři brigády africké 12. divize překonávat s obdivuhodnou rychlostí. Poté co 24. brigáda Zlatého pobřeží prošla Afmadu, postoupila bez zastávky téměř 100 kilometrů a už následující den zlomila odpor Italů bránících opevněné postavení na západním břehu řeky Džuba. Krátce nato obsadila další postavení o 50 kilometrů severněji. Mezitím na jihu pronikla 1. jihoafrická brigáda k ústí řeky Džuba a ráno 14. února už byla pouhých 15 kilometrů od Kismaja. Tím připravila cestu pro 22. východoafrickou brigádu, která ještě ten den večer na Kismajo zaútočila. K překvapení britského velení byla obrana přístavu zanedbatelná; většina Italů se dala na útěk ještě dřív, než první britští vojáci vstoupili do města.

Stejně jako generál Cunningham přecenil italské síly v Somálsku, měl i vévoda z Aosty za to, že útočící Britové jsou daleko početnější. Protože od počátku předpokládal, že se Kismajo neubrání, nařídil jeho evakuaci a zničení všech využitelných přístavních zařízení a uložených zásob. Britský postup však byl tak rychlý, že posádka nestačila demolice provést. Po obsazení Kismaja bylo třeba překročit řeku Džubu, překážku v cestě dál na východ k Mogadišu, hlavnímu městu a největšímu přístavu v zemi. Italové vyhodili do vzduchu jediný most nacházející se severně od Kismaja a východní břeh řeky hodlali bránit značnými silami. Bez zvláštního úsilí se jim také podařilo odrazit první pokusy Jihoafričanů přeplavit se na druhou stranu a úspěšně mařili i všechny pokusy další. Teprve po sedmi dnech jeden oddíl s útočnými čluny překročil řeku o dvanáct kilometrů výš proti proudu. Italové okamžitě podnikli protiútok, avšak malé předmostí se udrželo až do chvíle, kdy dorazily posily. Následovaly ještě dva dny těžkých bojů, ale 23. února už Jihoafričané dokázali předmostí rozšířit do hloubky patnácti kilometrů a zbylí italští vojáci se buď vzdali, nebo uprchli do buše. Hned nato zahájila 1. jihoafrická brigáda rychlý přesun podél východního břehu řeky Džuba na sever, k městu Dželib, důležité křižovatce silnic směřujících jak ze severu na jih, tak i z východu na západ. Nad Dželibem zatím už překročila řeku Džubu i 24. brigáda Zlatého pobřeží a nyní postupovala k městu ze severu.

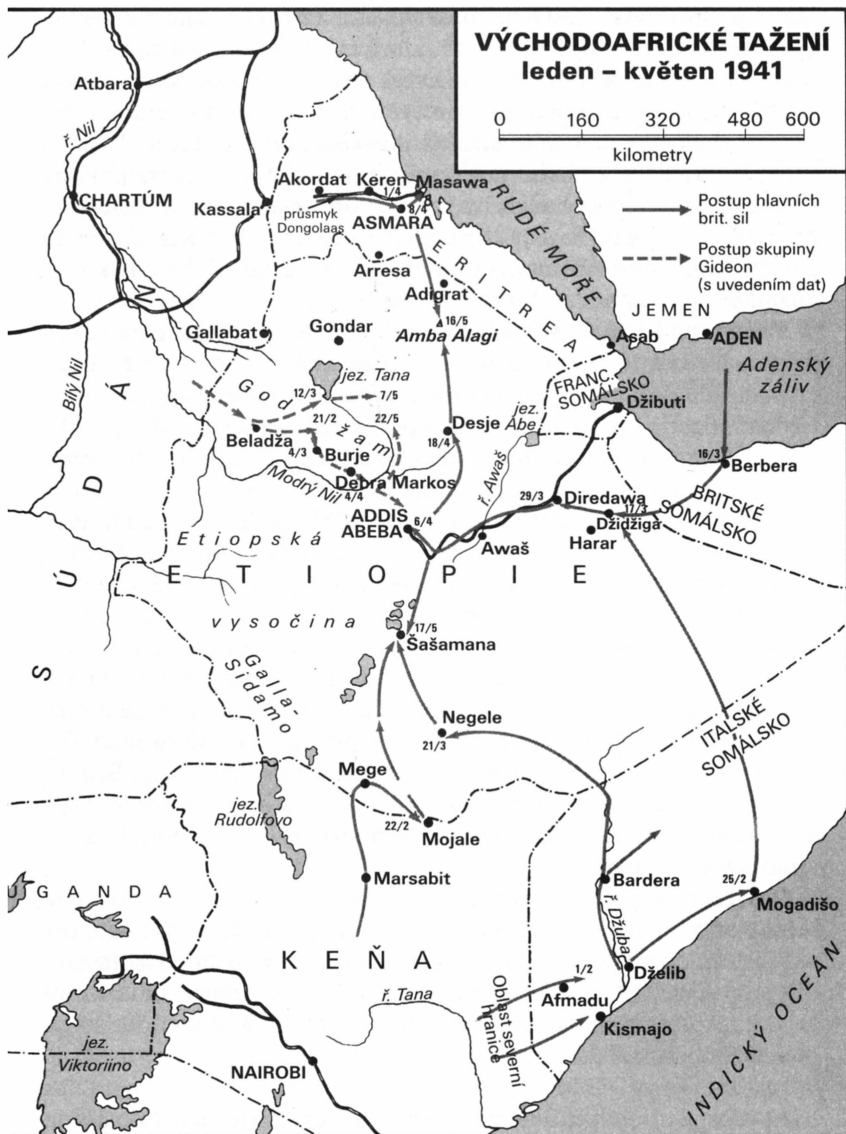
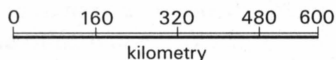
Britové útok na Dželib pečlivě připravovali, neboť předpokládali, že jej Italové budou urputně bránit, protože odtud vedla jediná silnice přímo k Mogadišu. Opět však byli překvapeni: nevýrazná obrana se hned po prvním úderu zhroutila. Od této chvíle bylo zřejmé, že italské

síly v Somálsku nejsou ochotné nebo schopné klást dlouhodobý odpor. Proti sobě stáli velitelé, kteří už zkřížili zbraně: italským jednotkám velel generálmajor de Simone, který si před sedmi měsíci při útoku na Britské Somálsko probojovával u Tug Arganu cestu k Berbeře, Brity vedl generálmajor Godwin-Austen, který tehdy se svými skromnými silami Tug Argan bránil. I nyní měl de Simone početní převahu v pozemních silách: proti třem brigádám útočící africké 12. divize měl na dolním toku řeky Džuby 102. koloniální divizi o dvou brigádách, podporovanou několika „bande“*, a na horním toku řeky 101. koloniální divizi, též se dvěma brigádami a dalšími „bande“, celkem asi 20 000 mužů. Zdálo se však, že se de Simone obává podstoupit rozhodující bitvu, která by s konečnou platností vyjasnila, zda britský pokus obsadit Italské Somálsko uspěje či ne. Je však třeba říci, že i když de Simone disponoval většími pozemními silami, musel se po celou dobu potýkat s některými závažnými problémy. Především neměl dostatek dopravních prostředků, které by mu umožňovaly rychle přesunovat jednotky na místa, která se ocitla v ohrožení. Naopak velká mobilita Godwinových-Austenových brigád, které navzdory těžkému terénu dokázaly ve velmi krátké době překonat značné vzdálenosti, udržovala italského velitele v neustálé nejistotě, odkud přijde další úder, a tím jej zbavovala vši taktické iniciativy. Zatímco postup britských jednotek navíc velmi účinně podporovalo jihoafrické letectvo, italské letectvo v západním Somálsku téměř nezasahovalo, i když v tu dobu ještě mělo ve východní Africe značný počet bojeschopných letounů. Proč tomu tak bylo, nikdo uspokojivě nevysvětlil. A jako velmi nespolehlivé se také ukázaly útvary složené z Etiopanů. De Simone, který zřejmě chtěl chránit italské jednotky a k zadržování postupu nepřítele a odrážení útoků užíval především etiopské oddíly, se musel neustále smířovat s tím, že domorodí vojáci opouštěli svá postavení a mizeli v buši hned poté, co dopadlo prvních několik pum nebo se ozvaly první výstřely. Za těchto okolností muselo dojít k nevyhnutelnému: po pádu Dželibu se integrita italských vojsk v Somálsku začala rychle rozpadat. Britům to neuniklo a okamžitě změnili svoje původní plány založené na předpokladu, že budou nuceni svádět těžké boje provázené velkými ztrátami na lidech i materiálu.

Jednou z nejvýznamnějších skutečností ovlivňujících britskou taktiku bylo rychlé obsazení Kismaja: umožňovalo přivázat značnou část posil, munice a zásob po moři namísto absolvování několika set kilo-

* „Bande“ – malé oddíly domorodých bojovníků bojující na straně Italů. Většinou sice byli nedostatečně vyzbrojeni, ale byli obeznámeni s terénem a velmi pohybliví.

VÝCHODOAFRICKÉ TAŽENÍ leden – květen 1941



metrů po strašlivých cestách. To od základu změnilo situaci Godwinových-Austenových vojsk. Operace, která měla na začátku za úkol zatlačit Italy od keňské hranice a snížit tak možné ohrožení Keni, se nyní změnila v ofenzivu zaměřenou na vyhnání nepřítele z území celého Somálska, což by umožnilo užít jak Italského, tak i Britského Somálska jako základny k útoku na Etiopii z jihovýchodu. Generálporučík Cunningham, který, jak víme, zahajoval somálské tažení se značnými obavami a měl za to, že úspěchem bude už samo dobytí Kismaja, nyní nařídil Godwinovi-Austenovi obsadit v co nejkratší době daleko významnější přístav a hlavní město Mogadišo.

Vzápětí do Kismaja připluly lodi přivážející z Keni 23. nigerijskou brigádu africké 11. divize. Brigáda se okamžitě přesunula do Dželibu a spolu s 22. východoafrickou brigádou začala stíhat ustupující Italy. Čerství Nigerijci zujali místo v čele pronásledovatelů a pod jejich tlakem a za neustálého ostřelování děly britských válečných lodí z moře se italský ústup změnil v útěk, o čemž svědčí fakt, že obě britské brigády překonaly 400 kilometrů dělicích je od Mogadiša ve třech dnech. A tam čekalo generálmajora Godwina-Austena i ostatní britské velitele největší překvapení ze všech, jaká během somálského tažení zažili: nejenže se Italové Mogadišo vůbec nepokusili bránit, ale když 25. února vkročili nigerijští vojáci do města, zjistili, že nejdůležitější přístavní zařízení zůstala nepoškozena, a navíc objevili netknutých 350 000 galonů motorové nafty, 80 000 galonů leteckého benzínu a velké množství zásob všeho druhu. Bylo ironií, že hlavní překážkou okamžitého využití přístavu se stala spousta magnetických min, které sami Britové před pár měsíci položili v pobřežních vodách, a ke všemu bylo třeba ještě několik dní čekat, než byla z Alexandrie přivezena potřebná odminovávací zařízení.

Obsazení Mogadiša, k němuž došlo téměř o dva měsíce dřív, než měla podle původního předpokladu generálporučíka Cunninghama vůbec začít operace proti Italskému Somálsku, v podstatě znamenalo ovládnutí celé této italské provincie. Zbývalo jen zbavit vnitrozemí zbytků rozprášených italských jednotek a tento úkol připadl 24. brigádě Zlatého pobřeží.

16. března připluly k Berbere, hlavnímu městu Britského Somálska, dva britské lehké křižníky Glasgow a Caledon spolu s torpédoborci Kandahar a Kingston. Bojová plavidla doprovázela skupinu dopravních lodí přivážejících z Adenu, ležícího na druhé straně Adenského zálivu, dva prapory britské pěchoty a podpůrné jednotky. Po krátkém ostřelování přístavu a jeho okolí děly křižníků a torpédoborců si vylo-

děná pěchota snadno poradila s minimálním odporem nepřítele a okamžitě zahájila postup na západ, k hranicím Etiopie. Navzdory řadě potíží – nedostatku lehkých plavidel, která by přepravovala náklad z větších lodí k pobřeží, nedostatku vykládacích jeřábů a nefungujícímu elektrickému osvětlení, mimořádnému vedru s poryvy silného větru předcházejícího období dešťů, který vířil mračná písku a vytvářel silný příboj – byl přístav v Berbeře rychle uveden do provozu. Během necelého týdne již bylo možno přes Berberu zásobovat africkou 11. divizi, což zkrátilo cestu zásobovacích konvojů – ve srovnání se situací, kdy se do stejného prostoru přesunovaly po pevnině z Mogadiša – o celých 800 kilometrů. 23. března připlula z keňské Mombasy 2. jihoafrická brigáda (bez jednoho praporu, který s dopravními prostředky brigády dorazil po silnicích až o 14 dnů později) a 8. dubna byl brigádní generál A. R. Chater jmenován vojenským guvernérem znovu-obsazeného Britského Somálska.

Skutečnost, že Italové Mogadišo vyklidili bez boje, napovídala, že se rozhodli nemarnit síly další obranou Somálska a namísto toho odtud stáhnout všechna svá zbývající vojska na etiopské území. Cunningham si plně uvědomoval, že pokud má ofenziva, kterou tak úspěšně zahájil, pokračovat, nelze ztrácet čas a že ustupujícího nepřítele je třeba začít okamžitě pronásledovat. Generálporučík totiž zaprvé nevěděl, kdy se bude muset rozloučit s podstatnou částí svých jednotek, kterých bylo naléhavě třeba na Středním východě. Zadruhé bylo zřejmé, že neúspěch při obraně Somálska a rychlé přesuny britských sil italské velitele zcela vyvádějí z míry a výrazně ovlivňují jejich rozhodování a vůli k odporu; proto by bylo velkou chybou poskytnout jim čas k reorganizaci a vzpamatování. A zatřetí začne koncem dubna nebo začátkem května období dešťů, které podstatně ztíží pohyby vojsk, pokud je úplně neznemožní. Věděl to i generál Wavell, a proto bezprostředně po obsazení Mogadiša zbavil Cunninghama odpovědnosti za závěrečnou fázi somálského tažení a nařídil mu bez otálení překročit etiopsko-somálskou hranici.

První pokus o invazi do Etiopie z jihu, z keňského Marsabitu, dvěma brigádami jihoafrické 1. divize nebyl úspěšný. Britové totiž příliš spolehli na spolupráci s místními etiopskými kmeny – a ty, jak se vzápětí ukázalo, zaujaly jednoznačně protibritský postoj. Až když je pád Kismaja přesvědčil, že Italové nejsou neporazitelní, naopak naplno se projeví jejich velké slabiny, situace se změnila. Druhý pokus, opět prováděný dvěma jihoafrickými brigádami, již měl jiný výsledek. Poté co brigády překročily hranici severně od Marsabitu a překonaly hor-

ský hřeben, ležela před nimi – 65 kilometrů na etiopském území a v nadmořské výšce téměř dvou a půl tisíc metrů – Mega, první město s italskou posádkou. Jihoafričané na ni zaútočili 18. února. Po několika hodinách nevalného odporu se Italové vzdali, do zajetí padlo tisíc vojáků, mezi nimi 26 důstojníků, a bylo ukořistěno 6 děl. Operace prokázala, že invaze do Etiopie přes její jižní hranici je proveditelná a nepřátelská obrana na tomto území trpí stejnými nedostatky, jaké byly zjištěny již za bojů v Somálsku. Postup z Megy dál na sever by však vedl po strmých horských stezkách, proto když už bylo zřejmé, že pád Mogadiša je jen otázkou hodin, rozhodl se Cunningham pro snadnější cestu do Etiopie: v patách nepříteli ustupujícimu přes etiopsko-somálskou hranici. O tom ale neměl tušení vévoda z Aosty, a proto nařídil generálmajoru de Simonovi, aby celou jednu divizi, součást vojsk stahovaných ze Somálska, odklonil více než 700 kilometrů na východ, k městu Negele, kde se měla postavit do cesty Britům postupujícím od Megy. Toto rozhodnutí samozřejmě značně oslabilo de Simonovy hlavní síly.

Úkol pronásledovat de Simona připadl velitelství africké 11. divize, kterému Cunningham 11. března podřídil 1. jihoafrickou a 22. východoafrickou brigádu. Spolu s 23. nigerijskou brigádou a jihoafrickým polním a středním dělostřelectvem teď představovala 11. divize generálmajora H. E. de R. Wetheralla silné bojové uskupení, které okamžitě vyrazilo na sever.

Letecký průzkum hlásil, že Italové se stahují do etiopského vnitrozemí v takovém spěchu, že čelo ustupujících jednotek už dosáhlo města Džidžiga, ležícího na důležité cestě z Berbery v Britském Somálsku k městu Diredawa. Pokud se týkalo Diredawy, Britové předpokládali, že o ni budou muset tvrdě bojovat, neboť to byl významný komunikační uzel, kterým procházela jak strategická železnice, tak i silnice spojující hlavní město Addis Abebu s přístavem Džibuti ve Francouzském Somálsku.

Džidžigu dělilo od Mogadiša více než 1 000 kilometrů. Britské jednotky mohly postupovat na sever za stahujícími se Italy po jediné silnici, z níž pouze třetinu bylo možno považovat za komunikaci jakžtakž vyhovující motorovým vozidlům, zbytek byl ve velmi špatném stavu, některé úseky byly spíš zcela neupraveným terénem než cestou. Prvních asi 650 kilometrů z Mogadiša na etiopskou hranici a pak ještě dalších asi 320 kilometrů na etiopském území tvořila víceméně plochá krajina pokrytá lávou a nízkými keři. Pak cestu přehrazoval horský hřeben, na některých místech dosahující nadmořské výšky přes 3 000 metrů. Nicméně postup africké 11. divize byl tak rychlý, že Italové byli

schopni postavit se na odpor až za Džidžigou. 17. března pronikl do Džidžigy průzkum 23. nigerijské brigády a shledal, že město je vyklizené. Ale už příští den Britové zjistili, že nepřítel zaujal obranná postavení v průsmyku Marda, pár kilometrů za Džidžigou, na cestě vedoucí k důležitému provinčnímu středisku Harar a poté k Diredawě. Silnice začala náhle prudce stoupat a v průsmyku Marda ji po obou stranách svírala linie vysokých hor. Podle informací průzkumu měly průsmyk bránit tři italské prapory se dvěma „bande“ a polním dělostřelectvem, prostor dál k Hararu byl obsazen třemi italskými brigádami. Protože terén v žádném případě neumožňoval použít taktiku bočních obchvatů koordinovaných s čelním útokem, rozhodl generálmajor Wetherall vyčkat příchodu 1. jihoafrické brigády a zejména dalších jednotek dělostřelectva, i když to znamenalo odložit útok téměř o týden. Ale ráno 21. března byl Wetherall informován dezertéry, že nepřátelské oddíly hájící průsmyk Marda nemají chuť klást odpor a jsou připraveny se stáhnout, jakmile „půjde do tuhého“. Wetherall proto neztrácel čas a nařídil nigerijské brigádě, aby s podporou všeho dělostřelectva, které měl v tu chvíli k dispozici (šlo o pouhé tři baterie polních a jednu baterii lehkých děl), zaútočila. Nigerijci vyrazili v poledne. Zpočátku je sice uvítala poměrně hustá palba ručních zbraní a minometů, ale do setmění dosáhli postavení umožňujících ráno v útoku pokračovat. Během noci se však obránci z průsmyku stáhli. Celkové ztráty nigerijské brigády v riskantní, ale nakonec velmi úspěšné akci byly 7 padlých a 37 zraněných.

Po ovládnutí průsmyku Marda Britové pokračovali k Hararu, zdržovaní pouze drobnými šarvátkami a demolicemi, jimiž se italští ženisté snažili znepřůchodnit kdejakou cestu. Dopoledne 26. března se generálporučík Cunningham z vysílání rozhlasové stanice BBC dozvěděl, že ji italské velení uvědomilo o prohlášení Hararu otevřeným městem. Okamžitě nechal nad italskými pozicemi shodit z letadla vzkaz, že Britové budou Harar považovat za otevřené město tehdy, až jej opustí poslední italský voják. Italové si to vyložili tak, že ústup bude plně v jejich režii a nepřítel zůstane po celou dobu pasivní. Generálmajor Wetherall však byl jiného názoru: vyslal do Hararu svá obrněná auta a 572 italských vojáků vzal do zajetí a ukořistil 13 děl. Dosažení Hararu znamenalo, že 23. nigerijská brigáda dokázala v třiceti dvou dnech překonat vzdálenost 1 600 kilometrů.

Dalším cílem britského postupu bylo město Diredawa na železnici Addis Abeba–Džibuti, významné administrativní centrum celé oblasti s velkým počtem obyvatel italského původu. Dobytím Diredawy pověřil generálmajor Wetherall 1. jihoafrickou brigádu, která vystřídala

v čele postupujících vojsk 23. nigerijskou brigádu. Britové očekávali, že v Diredawě narazí na tuhý odpor, ale situace se – jako už několikrát – vyvinula zcela jinak. 29. března obdrželi z Diredawy naléhavou žádost o pomoc, neboť skupiny ozbrojených dezertérů z domorodých jednotek začaly útočit na bílé civilisty, loupily, znásilňovaly, zabíjely a mrzačily. Vzhledem k neuvěřitelně špatným cestám, prakticky znemožňujícím použití motorových vozidel, se do Diredawy okamžitě vydaly zrychleným pochodem dvě roty praporu transvaalských Skotů 1. jihoafrické brigády. Ve městě potom byly svedeny jediné pouliční boje, k nimž došlo za celé východoafrické tažení. Etiopské bandy byly dobře vyzbrojeny a Jihoafričanům trvalo den a noc, než je z města vytlačili a obnovili pořádek. Jak italští, tak i britští velitelé byli otřeseni brutálníou vzbouřenců, projevovanou zejména vůči ženám, a tato neblahá zkušenost měla nepochybně značný význam pro osud Addis Abeby. Po obsazení Diredawy se opět změnila dispozice britských sil mířících dál na západ: cestu nyní razila 22. východoafrická brigáda, která v posledních dvanácti dnech postoupila o 1 450 kilometrů. Jak generálmajor Wetherall, tak i generálporučík Cunningham si plně uvědomovali, že v žádném případě nelze ustupujícimu nepříteli dát příležitost k vydechnutí, reorganizaci a k vybudování obrany. Takže nezbylo než namísto odpočinku přidělit Východoafričanům další úkol: napadnout nepřátelské zadržovací jednotky, proniknout k řece Awaš a překročit ji.

Awaš, jedna z největších etiopských řek, představovala v závěrečné fázi postupu k Addis Abebě vážnou překážku. Jak železniční, tak i silniční most vedoucí přes ni ve stejnojmenné vesnici Italové vyhodili do vzduchu a na západním břehu zaujali obranná postavení. Naštěstí pro Brity se však dopustili chyby. Silnici spojující Diredawu s vesnicí Awaš silně poškodili demolicemi a byli přesvědčeni, že tím nepříteli zdrží alespoň několik dnů, což jim umožní stáhnout dostatečné síly k obraně přechodů přes řeku. Současně se domnívali, že Britové na Awaš zaútočí od jihu, o čemž je přesvědčovala skutečnost, že generálmajor Wetherall vyslal z Diredawy na západ – po stezkách vedoucích jižně od neprůchodné silnice – 1. jihoafrickou brigádu. Italští velitelé ale už nic nevěděli o tom, že současně se k řece Awaš blíží 22. východoafrická brigáda postupující severně od silnice, které se navíc dařilo překonávat těžký terén s obdivuhodnou rychlostí. 5. pluk afrických střelců podporovaný 22. horskou baterií Královského dělostřelectva a 7. jihoafrickou brigádou si překvapivým úderem vynutil přechod přes řeku nad vesnicí Awaš a vytvořil na druhém břehu předmostí, které umožnilo rychle vybudovat provizorní most. Tím bylo o zdolání obávané

vodní překážky rozhodnuto. Addis Abeba byla nyní vzdálena pouhých 240 kilometrů.

V tomto stadiu bitvy o Etiopii se vévoda z Aosty rozhodl hlavní město nebránit. Dosavadní vývoj událostí u něj vyvolal hluboký pesimismus a vícekrát se již vzdal naděje, že by jeho armáda mohla nepřátelská invazní vojska alespoň zastavit, když už ne porazit. Ale stále ještě byl přesvědčen, že pokud bude italské vojsko schopno se někde v Etiopii, byť v izolovaných postaveních, udržet, nelze Italskou východní Afriku právně považovat za zcela ztracenou. Je jen třeba vyčkat výsledku války v Evropě: po vítězství sil Osy na tomto rozhodujícím válčišti se i ve východní Africe od základu změní situace. Pokládal proto za nezbytné opustit všechna místa, kde nebyla naděje na vedení úspěšných obranných bojů, a namísto toho soustředit zbývající jednotky a italské civilisty v těžko dostupných oblastech a tam vydržet co nejdéle. V tomto smyslu Aosta informoval Mussoliniho a současně ducemu sdělil, že podle jeho názoru není Addis Abeba uhájitelná a navíc že velký počet italského obyvatelstva už teď znamená neúnosnou zátěž pro jeho zdroje, a pokud by civilisté ustupovali společně s armádou, hrozila by katastrofa. Proto, aby ulehčil svou situaci – ale i v zájmu samotných civilistů –, navrhuje předat je pod ochranu britských vojenských úřadů, zejména po tragických zkušenostech z Diredawy. Mussolini v podstatě neměl námitek. Jen zdůraznil, že k vyklizení Addis Abeby může dojít jen v případě absolutní nezbytnosti, neboť pro světové veřejné mínění to bude znamenat, že Itálie své postavení ve východní Africe de facto ztratila.

I když britští generálové ještě nic nevěděli o tom, že se italský vicekrál a vrchní velitel rozhodl vydat Addis Abebu bez boje, byli si už v posledních dnech měsíce března jisti, že obsazení etiopského hlavního města je otázkou jen krátké doby. Celkový vývoj situace je opravňoval k optimismu zejména poté, co Italové utrpěli vážnou porážku u Kerenu v Eritreji a co úpadek jejich bojové morálky byl stále patrnější i v Cunninghamově operačním prostoru. Po událostech v Diredawě se však Britové obávali nepokojů, které mohou vypuknout v Addis Abebě a které – vzhledem k daleko většímu počtu civilistů ve městě – by mohly být ještě tragičtější. 2. dubna proto shodil britský letoun nad Addis Abebou vzkaz generála Wavella určený vévodovi z Aosty. Wavell navrhoval spolupráci při zajištění bezpečnosti italských civilistů, ale jen do míry, která neohroží pokračování vojenských akcí proti těm italským jednotkám, které nesloží zbraně. Odpověď měla být doručena prostřednictvím generálporučíka Cunninghama a Aosta okamžitě

oznámil, že k němu vysílá svého emisara. Wavell sice Cunninghamovi zaslal depeši s pokyny k jednání, ale ta došla ve zcela nesrozumitelné podobě, a když se 3. dubna dostavil vysoký italský důstojník, Cunninghamovi nezbylo než mu předložit návrhy vlastní. Požadoval, aby odpovědnost Italů za ochranu žen a dětí trvala až do chvíle, kdy budou tuto funkci schopny převzít britské jednotky, aby v Addis Abebě zůstaly plně funkční základní služby a správa města, aby zůstaly nedotčeny zásoby potravin a pohonných hmot a aby železnice Addis Abeba-Awaš zůstala nepoškozena a byla předána Britům i s personálem. Vrchní velení italských vojsk odpovědělo dopisem, v němž se zavazovalo k zajištění péče o obyvatelstvo až do okamžiku, kdy do hlavního města vstoupí Britové, a přislíbilo, že italská civilní správa jim poskytne všechny potřebné informace a bude s nimi ve všech směrech spolupracovat. Další závazky, konstatoval dopis, italské velení na sebe vzít nemůže. Doručitel dopisu také předal Britům ústní vzkaz vévody z Aosty vyjadřující ocenění jejich iniciativy.

V této fázi však do jednání vstoupil londýnský Výbor obrany, který byl o jeho průběhu informován generálem Wavellem. Wavellovi bylo sděleno, že Londýn požadavky vznesené vůči Italům pokládá za zcela nedostatečné a požaduje jejich rozšíření o bezpodmínečnou kapitulaci italských vojsk v celé východní Africe a o předání italských válečných plavidel nacházejících se v přístavu Masawa. Protože v časných ranních hodinách 5. dubna byl dokončen most přes řeku Awaš a generálporučík Cunningham stále ještě neobdržel z Káhiry žádné nové instrukce, nařídil obnovit postup na Addis Abebu s tím, že Wetherallov jednotky nemají do města vstupovat dřív než za čtyřiaadvacet hodin – doufal, že do té doby se s ním generál Wavell spojí a situace se vyjasní. Ale už v 7.45 toho dne kontaktoval čelní jednotky 22. východoafrické brigády italský policejní důstojník. Žádal rychlé obsazení města, neboť jak se regulérní armáda začala stahovat, propuklo masové drancování a další násilnosti. Velitel 22. brigády brigádní generál C. C. Fowkes okamžitě vyslal k Addis Abebě část svých sil, ale rozkaz generálporučíka Cunninghama je zastavil těsně před městem s tím, že do něj mají vstoupit až příští den, po oficiální kapitulaci. V časných ranních hodinách 6. dubna vjela do centra Addis Abeby skupina obrněných aut a generálové Wetherall, Fowkes a Pienaar (velitel 1. jihoafrické brigády) se odebrali k podpisu kapitulčních dokumentů do paláce doneďadna sloužícího za sídlo vévody z Aosty.

Než dosáhli Addis Abeby, museli Britové v tažení trvajícím osm týdnů ode dne překročení etiopsko-somálské hranice překonat 2 800 kilometrů jednoho z nejobtížnějších terénů, jaký lze v Africe najít. Přitom

zničili, zajali nebo rozprášili velkou část nepřátelských pozemních i leteckých sil a za to zaplatili bojovými ztrátami 501 mužů a 8 letadel. Italské velení již na samém začátku bojů ztratilo jakoukoliv iniciativu a pak už byly obranné akce nekoordinované, a proto také neúčinné. A to za situace, kdy Italové měli dostatek příležitosti se nepříteli postavit, způsobit mu citelné ztráty a alespoň jej zdržet, neboť na mnoha místech terén skýtal ideální podmínky k vedení obranných a zadržovacích bojů. Navíc šlo o období těsně předcházející monzunovým deštům a zpomalení postupu bylo pro britské velitele po celou dobu přímo noční můrou. Ale nespolehlivost italských koloniálních jednotek a celková nevůle rozhodně se nepříteli postavit všechny nabízející se příležitosti zmařily.

Od konce léta roku 1940 přicházely do Súdánu z různých částí britského impéria posily. Z Indie přibyla indická 5. divize (generálmajor L. M. Heath), z Egypta smíšený oddíl lehkých a středních tanků a protitanková děla (původně určená k posílení obrany Britského Somálska, kam ale nestačila včas dorazit), z Adenu byl přesunut jeden samostatný prapor indických vojsk. Na súdánská letiště byla z Egypta přemístěna peruť bombardérů typu Blenheim a z Keni průzkumná peruť vybavená zastaralými stíhačkami. Z předchozího líčení britské ofenzivy v severní Africe víme, že v polovině prosince 1940 generál Wavell rozhodl – ke značné nelibosti velitele Západoafrického sboru generálporučíka O'Connora – o odeslání indické 4. divize (generálmajor N. M. de la P. Beresford-Peirse) do Súdánu. Přesun divize byl ukončen začátkem ledna roku 1941.

Již 9. listopadu 1940, po zlomení odporu kladeného jedním koloniálním praporem a několika „bande“, obsadili Britové znovu súdánské pohraniční město Gallabat. Obranu Kassaly, dalšího okupovaného města, tvořily vzhledem k jeho významu větší italské síly: dvě jízdní skupiny, tři koloniální brigády, dvě mechanizované skupiny středního dělostřelectva a dvě roty tanků – celkem asi 13 500 mužů, 60 děl a 30 tanků.

K napadení Kassaly určil generálporučík Platt dvě divize: ze severu měla útočit indická 4. divize a z jihu indická 5. divize. Kassala představovala důležitý komunikační bod na súdánsko-eritrejské hranici: z ní vedly silnice k eritrejským městům Keru, Barentu, Akordatu, Kerenu, Asmaře a nakonec k přístavu Masawa. Vzhledem k nasazení dvou divizí je zřejmé, že Platt očekával, že se při dobývání Kassaly setká se silným odporem. Italové však nečekali, až útok začne, a k velkému údivu britských generálů 19. ledna 1941 město vyklidil bez boje.

Je téměř jisté, že pohroma, která postihla v severní Africe maršála Grazianiho, ovlivnila i rozhodování vévody z Aosty; ani on nechtěl nic riskovat, v nadcházející bitvě o Eritreu dal přednost odporu kladenému z výhodnějších obranných postavení, než jaké představovala Kassala. Nicméně pro Brity tím byl problém Kassaly vyřešen a generál Wavell přikázal generálporučíkovi Plattovi okamžitě začít ustupující nepřátelské jednotky pronásledovat.

K prvnímu bojovému kontaktu s nepřítelem došlo až u malého města Keru vzdáleného 100 kilometrů východně od Kassaly a ležícího už 65 kilometrů na eritrejském území. Italská brigáda měla v Keru Brity zadržet, ale ti město obklíčili a napadli ze stran. A i když se části Italů podařilo uniknout, velitel brigády a 900 jeho mužů padlo do zajetí. 70 kilometrů jihovýchodně od Keru leží Barentu a o dalších 120 kilometrů dál Akordat. V obou případech to byla města střední velikosti, která díky umístění v horském terénu představovala přirozené obranné pozice. V každém z nich byla posádkou italská divize. Postup k oběma městům byl zahájen současně a jako první dorazila po devíti dnech indická 4. divize k Akordatu. Stejně jako při útoku na Keru zvolil generálmajor Beresford-Peirse taktiku obklíčení a bočních úderů podporovaných tanky. Tři dny musela 4. divize o město svádět tvrdý boj, než jej 1. února obsadila. I závěrečná fáze bitvy připomínala situaci v Keru: obráncům se sice podařilo obklíčení prolomit a většina jich unikla na východ, ale za sebou zanechali spoustu válečného materiálu včetně děl a tanků. Postup indické 5. divize k Barentu ztížily zadržovací akce opakovaně podnikané nepřítelem a poté, co divize na město zaútočila, setkala se stejně rozhodnou obranou, s jakou se musela vypořádat 4. divize v Akordatu. Situace se však změnila ve chvíli, kdy do Barentu přišla zpráva o pádu Akordatu. Obránci si uvědomili, že jsou odříznuti od hlavních sil na východě, proto už neztráceli čas dalším odporem a v noci se stáhli na jihovýchod do nepřístupných hor. Za tři dny, po odstranění min a náloží nastražených ustupujícím nepřítelem, zamířily obě indické divize k městu Keren, ležícímu o sedmdesát kilometrů dál na východ. Jak se ukázalo, čekala je dlouhá, těžká a pro obsazení Eritreje rozhodující bitva.

Náhorní plošinu s městem Keren chrání od západu horské pásmo náhle se zvedající téměř 700 metrů nad okolní krajinu. Prochází jím pouze průsmyk Dongolaas, kterým vede silnice a železnice do Kerenu a dál na východ, do města Asmary a do Masawy. K obraně strategického průsmyku italské velení určilo jednu koloniální brigádu a tři prapory 11. granátnického pluku elitní divize Savoia, náležející k zálohám vévody z Aosty; další brigáda byla ze záloh dislokovaných v Addis

Abebě přisunuta k Dongolaasu později, během bitvy. Od severu chránily přístup ke Kerenu dvě brigády I. koloniální divize generálmajora Nicolý Carnimea, pověřeného řízením celé kerenské fronty (podléhal veliteli severní části východoafrického sektoru generálporučík Fruscimu), a dvě brigády se nacházely i na jihu, v oblasti města Arresy. Kromě těchto jednotek měli Italové v záloze ještě zbytky tří brigád, které ustoupily od Keru a Akordatu. Generálporučík Platt by se sice rád vyhnul dobývání průsmyku Dongolaas, ale brzy zjistil, že jiná vhodnější a méně riskantní cesta na východ, k Asmaře a Masawě, nevede. Pokud by chtěl obejít Keren z jihu přes Arresu, tamní terén zcela vylučovat užití vozidel, a pokud by zvolil postup ze severu, tam mohly projít pouze menší diverzní oddíly, ale ne dvě divize se všemi podpůrnými složkami; navíc i v těchto oblastech byly dislokovány značné nepřátelské síly.

Téměř osm týdnů Britům trvalo, než zdolali přírodní bariéru u průsmyku Dongolaas bráněnou jednotkami náležejícími k těm nejlepším, jaké vévoda z Aosty měl, a otevřeli si cestu k pobřeží Rudého moře. Podle přímých účastníků a mnoha historiků byla bitva sváděná na přístupech ke Kerenu jednou z nejtěžších, jakými britská vojska ve druhé světové válce prošla. Postoupit jen o pár desítek metrů mnohdy znamenalo vyvinout obrovské úsilí. V úmorném vedru šplhali vojáci po vyprahlých úbočích kopců přes mohutné balvany, plahočili se přes břidlicová pole, prodírali se trnitým křovím a ostrou nepoddajnou trávou trhající oděvy a působící krvavé šrámy. Přitom byli obtěžkáni zbraněmi, střelivem a další nezbytnou výstrojí. Do předních linií bylo také třeba dopravovat vodu, potraviny a munici. Všechno se muselo přinášet a běžně se stávalo, že se třetina vojáků změnila v nosiče navzdory tomu, že každého muže bylo třeba pro boj. A nejhorší ze všeho byl odsun trpících zraněných, přestože nosiči podávali nadlidské výkony. To vše se dělo pod palbou a za výbuchů ručních granátů vrhaných dobře chráněnými obránci. Když nakonec britští vojáci dosáhli vrcholu hřebene nebo hory, byli často tak vysílení, že už nedokázali odrazit okamžité a energické italské protiútoky podporované palbou ukrytých minometů. A vyčerpávající dobývání pozice, kterou sice získali, ale vzápětí ztratili, bylo třeba začít znovu.

8. března zahájila indická 5. divize – posílena třetí brigádou, která jí zpočátku chyběla – nový útok. Po intenzivním bombardování nepřátelských postavení britskými letouny a ostřelování divizním dělostřelctvem vyrazila 15. března i indická 4. divize. Boje byly tak urputné, že v noci z 16. na 17. března byl generálporučík Platt nucen nasadit své poslední zálohy, dva prapory indické pěchoty. Italská obrana však ná-

poru odolala, jednotky indické 5. divize útočící v prvním sledu byly zastaveny a přinuceny kryt se před vražednou palbou. Na několika místech byly dokonce odříznuty a letouny jim musely v improvizovaných kontejnerech shazovat munici, vodu a potraviny. Odrážení útoku však zaměstnalo Italy natolik, že se skupině britských ženistů podařilo 17. března prozkoumat mohutný zátaras přehrazující cestu vedoucí průsmykem. Zjistili, že pokud by měli nezbytnou ochranu, byli by během 48 hodin schopni zátaras uvolnit natolik, aby jím mohla projet pásová vozidla. Generálporučík Platt proto rozkázal 5. divizi za každou cenu dosáhnout postavení, z nichž by bylo možno ženisty pracující na demolici zátarasu účinně chránit. Po jeho odstranění měla divize vyslat oddíl tanků a obrněných aut ke Kerenu vzdálenému už jen pár kilometrů. Aby poskytl veliteli 5. divize generálmajoru Heathovi čas k přeskupení sil a k doplnění munice a zásob vody, stanovil Platt termín zahájení operace na 25. března.

Italové pochopili, že teď už jde o všechno, uvědomovali si, že jakmile Britové prorazí Dongolaaským průsmykem, už je nebude možno zastavit. Ve dnech 18. až 22. března proto podnikli sedm protiútoků, ve všech případech však byli s velkými ztrátami odraženi; padl i velící důstojník 2. koloniální brigády brigádní generál Raimondo Lorenzini, jeden z nejschopnějších italských velitelů. Generálporučík Luigi Frusci, přímo odpovídající za obranu Eritreje, informoval už 20. března vévodu z Aosty, že současný početní stav jeho jednotek je třetinou původního stavu, a denně podával hlášení o dalších ztrátách působených zejména nepřátelským bombardováním a dělostřelbou.

25. března časně ráno začaly dvě indické pěší brigády pronikat průsmykem: 9. brigáda po jeho pravé straně, 10. brigáda po straně levé. Navzdory silné dělostřelecké, minometné a kulometné palbě postoupily obě brigády až za silniční zátaras a přitom zajaly téměř 500 nepřátelských vojáků. Do odpoledne následujícího dne ženisté a minéři zátaras rozrušili natolik, že se takzvaná „Fletcherova skupina“ – speciální jednotka 5. divize nazvaná podle jejího velitele plukovníka B. C. Fletchera – měla už za rozbřesku 27. března pokusit průsmykem projet, a pokud by se věci vyvíjely dobře, měla pokračovat ke Kerenu.

Už odpoledne 26. března byl na italské straně patrný útlum aktivity. Generálporučík Frusci oznámil vévodovi z Aosty, že situace je kritická a že po likvidaci zátarasu jeho jednotky nebudou s to obrněným vozidlům nepřítele zabránit v dalším postupu. V noci z 26. na 27. března Italové boj o Dongolaaský průsmyk vzdali. Třeba říct, že většině obránců se i s mnoha děly podařilo ustoupit a za sebou zanechali jen

nepočetné zadržovací oddíly. Když se časně ráno 27. března začala „Fletcherova skupina“, zahrnující prapor tanků matilda a 50 obrněných aut, prodírat zátarasem vyhozeným do vzduchu, objevily se nad posledními italskými postaveními bílé vlajky. Hlídky indické 4. divize postupující za obrněnými vozidly nyní bez potíží procházely terénem, o který se po dva měsíce nelitostně bojovalo. Už kolem sedmé hodiny ranní hlásil letecký průzkum, že nepřítel opouští i Keren. Fletcherovy tanky vjely do města o hodinu později. Bitva o Keren trvající osm týdnů skončila. Britové zaplatili vítězství 536 padlými a 3 229 zraněnými; Italové měli podle vyjádření generálporučíka Frusciho 3 000 padlých. Ukázalo se, že měl naprostou pravdu generálporučík Platt, když na počátku bojů prohlásil: „Bude to krvavá bitva... svádná jak s nepřítelem, tak s terénem. Zvítězí v ní strana, která vydrží déle.“ Bitva o průsmyk Dongolaas nebyla poslední, která se odehrála na území Eritreje před jejím úplným obsazením, ale nepochybně byla rozhodující. Italové už nikdy ve východní Africe nebojovali s takovou houževnatostí jako při obraně Dongolaaského průsmyku.

Po pádu Kerenu ustupovaly italské kolony, denně bombardovány a ostřelovány letouny britského letectva, na jihovýchod, k eritrejskému hlavnímu městu Asmaře, vzdálenému 70 kilometrů. Generálporučík Frusci si dobře uvědomoval, že padne-li Asmara, je pro Italy ztracena celá Eritrea, neboť směrem na východ, k Masawě, už není terén vhodný k vedení obranných bojů. Proto učinil poslední pokus zastavit Brity zhruba v polovině cesty mezi Kerenem a Asmarou. Hřeben, který Frusci zvolil za hlavní obrannou baštu, však indická 9. brigáda dobyla 31. března, přičemž ukořistila 67 děl a zajala 460 Italů. Příští den Asmara kapitulovala.

Po obsazení Asmary obdržela indická 4. divize od generála Wavella rozkaz k návratu do Egypta. V Eritreji zůstávala jen jedna její brigádní skupina, která byla připojena k indické 5. divizi generálmajora Heatha pověřené obsazením Masawy. Než Heath na přístav zaútočil, odeslal veliteli masawské posádky admirálu Bonettimu výzvu ke kapitulaci. Učinil to dost neobvyklým způsobem: prostě admirálovi zatelefonoval stále fungující telefonní linkou. Současně Heath požadoval, aby bylo vydáno šest italských torpédoborců nacházejících se v přístavu a aby nebyla zničena obchodní plavidla, jinak, jak tvrdil, nemůže převzít odpovědnost za výživu a evakuaci italského obyvatelstva jak z Eritreje, tak i z Etiopie. Po stejné telefonní lince však přišla záporná odpověď: Bonetti sděloval, že vévoda z Aosty nařídil přístav bránit a neposkytovat žádnou záruku ohledně lodí.

Italské torpédoborce opustily Masawu večer 31. března. Supermari-na nařídila, aby pronikly Rudým mořem do Suezského zálivu a tam způsobily co největší škody; pak měly posádky svá plavidla zničit. Ale jeden torpédoborec najel krátce po vyplutí z přístavu na mělčinu a následující den ráno se potopil. Nato byla operace proti Suezu zrušena. 2. dubna se zbývajících pět torpédoborců vydalo k Port Súdánu, důležité britské základně na súdánském pobřeží Rudého moře. Úkol byl stejný jako při zamýšleném nájezdu na Suez: posádky měly napadnout nepřátelská plavidla a přístavní zařízení a pak torpédoborce potopit. Plavba malé flotily však nezůstala Britům utajena, už její vyplutí ohlásil průzkumný letoun. 3. dubna za rozbřesku ji asi 20 mil od Port Súdánu zahlédly swordfishe letadlové lodi Eagle, které před několika dny přelétly do Port Súdánu z Alexandrie. Ve spolupráci s pěti blenheimy dva z italských torpédoborců potopily. Další dva jejich posádky opustily u pobřeží jižně od Port Súdánu a tam je zničil útok bombardérů typu Welesley z portsúdánského letiště a torpéda britského torpédoborce Kingston. Poslední z italských torpédoborců měl poruchu na stroji a posádka jej potopila sama.

Po odmítnutí první výzvy ke kapitulaci postoupila 7. brigádní skupina indické 4. divize až těsně k italským obranným postavením v severní části Masawy. Obklíčení města a přístavu ukončila 5. dubna Brigade d'Orient, jednotka tvořená dvěma prapory Svobodných Francouzů generála de Gaulla, bojující v sestavě 7. brigádní skupiny. Admirál Bonetti byl znovu vyzván ke kapitulaci, ale po poradě s Římem opět odmítl. Nato dal generálmajor Heath rozkaz k útoku. Obránci podporovaní poměrně početným dělostřelectvem kladli zpočátku tuhý odpor, ale ten začal slábnout poté, co na dělostřelecká postavení zaměřily pozornost dvě britské bombardovací perutě. 8. dubna odpoledne kapituloval admirál Bonetti s 9 590 muži a 127 děly. Ke svému velkému rozladění Britové zjistili, že před kapitulací Italové způsobili na přístavních zařízeních rozsáhlé škody, potopili všechny lodi a naházeli do moře velké množství zásob a válečného materiálu. Nicméně okamžitě byly zahájeny rekonstrukční práce. Železniční trať Masawa–Asmara byla uvedena do provozu v neuvěřitelně krátké době devatenácti dnů a stejně tak i masawský přístav: od 1. května už v něm byly vykládány lodi přivážející zásoby pro indickou 5. divizi.

Dobytím Masawy skončil organizovaný odpor italských ozbrojených sil na území Eritreje. Současně byla odstraněna hrozba námořní plavbě v Rudém moři, což mělo pro Brity dalekosáhlý význam, neboť již 11. dubna prezident Roosevelt prohlásil, že nadále nepovažuje Rudé moře a Adenský záliv za válečnou zónu. V praxi to znamenalo, že od

té chvíli mohly do těchto vod vplouvat americké lodi, a tím se velmi ulehčilo přetíženému britskému obchodnímu loďstvu.

Už v červenci roku 1939, krátce po příchodu na Střední východ, přikázal generál Wavell svému štábu prozkoumat možnost vyvolání velkého povstání v Etiopii obsazené Italy. Shromažďováním potřebných informací byl pověřen plukovník D. A. Sandford, který byl po italské invazi v roce 1936 nucen po mnoha letech pobytu v Etiopii zemi opustit. V květnu roku 1940 začali Britové v Súdánu – v tu dobu ještě tajně – organizovat takzvaný Pohraniční prapor súdánských ozbrojených sil, což měl být útvar, který se v případě vypuknutí války s Itálií přesune do Etiopie a jeho příslušníci budou řídit centra protiitalského odporu. Hned 10. června 1940, v den, kdy Itálie vyhlásila válku, vydal generál Wavell pokyn, aby byly podporovány a rozšiřovány existující protiitalské aktivity, jak to jen bude možno; cílem bylo přinutit Italy v Etiopii věnovat převážnou část sil a energie na udržování vnitřní bezpečnosti. V Chartúmu byly současně pod vedením britských důstojníků a poddůstojníků formovány z velkého množství etiopských emigrantů a uprchlíků jednotky, které se měly podílet na osvobození své vlasti. Císař Haile Selassie, který byl v tu dobu v exilu v Anglii, odletěl 24. června do Egypta a 3. července 1940 dorazil do Chartúmu. Byl sice seznámen se záměrem britského velení vyvolat v Etiopii povstání, ale on sám se měl do země vrátit až ve chvíli, kdy to dovolí celkový vývoj situace a bude také možno zajistit jeho bezpečnost.

V polovině srpna 1940 se plukovník Sandford odebral do Etiopie s úkolem jednat s kmenovými náčelníky o jejich účasti na celonárodním povstání a o spolupráci s Brity, především o dodávkách zbraní. Současně měl zmapovat operační prostor Etiopské vysočiny, zejména její jižní část, mezi jezerem Tana a Addis Abebou, nazvanou Godžam. Plukovník měl také najít bezpečné místo pro počáteční období císařova pobytu na etiopském území. Pro tento účel Sandford nakonec vybral Beladžu, rozlehlou náhorní plošinu, přírodou vytvořenou pevnost ležící v nadmořské výšce 2 500 metrů, vzdálenou asi 110 kilometrů od súdánské hranice a 130 kilometrů jihozápadně od jezera Tana. Beladža měla několik nezanedbatelných předností: její posádku prakticky nebylo možno překvapit, byla využitelná jako nástupní prostor k proniknutí do Godžamu, a kdyby se věci přece jen vyvinuly špatně, bylo odtud možno údolím Modrého Nilu uprchnout zpátky do Súdánu.

Od počátku plánování východoafrického tažení hodlal generál Wavell v co největší míře spolupracovat s početnými skupinami Vlasten-

ců, kteří v etiopských horách pokračovali v odporu i poté, co Italové regulérní etiopskou armádu porazili a císař byl nucen zemi opustit; stejně tomu bylo i s tisíci mužů náležejících k soukromým armádám mocných kmenových náčelníků, kteří byli připraveni zahájit boj při první vhodné příležitosti. Wavell se také dvakrát sešel s císařem. Haile Selassie však vyjadřoval značnou nespokojenost jak s dodávkami zbraní, které mu byly slíbeny v Londýně, tak s jejich kvalitou – zejména si stěžoval na zastaralé pušky a nebyl spokojen ani s výcvikem své osobní gardy. Wavell to ale neměl lehké: po obrovských ztrátách ve Francii, kde Britský expediční sbor zanechal prakticky všechnu svoji výzbroj, a za situace, kdy bylo třeba zbraní k obraně metropole ohrožené německou invazí, musel Londýn silně omezit i dodávky určené pro Střední východ. Ale v zájmu udržení dobrých vztahů s etiopským císařem a kvůli významu přikládanému povstání Vlastenců se navzdory potížím Wavell rozhodl stůj co stůj najít nějaké, byť zatím jen částečné řešení. Nakonec získal modernější pušky tím, že je odebral polské brigádě v Palestině, přidal několik lehkých kulometů, k financování Vlastenců určil milion britských liber, dva prapory sestavené v Keni z etiopských utečenců převedel do Chartúmu a nařídil připravit je k nasazení v Etiopii a rozkázal přidělit k etiopským jednotkám větší počet britských instruktorů a urychlit jejich výcvik. Do svého štábu Wavell jmenoval dva důstojníky, kteří se měli starat o všechno, co bude souviset s podporou Vlastenců. Jedním z nich byl major Odre C. Wingate.

20. listopadu odletěl Wingate do Etiopie na schůzku s plukovníkem Sandfordem. Let a zejména přistání v horách bylo nebezpečným dobrodružstvím, ale vše dopadlo dobře a oba důstojníci se setkali. Sandford Wingata seznámil s výsledkem svých jednání s kmenovými náčelníky, s náladou panující mezi Vlastenci, s jejich potřebami a s celkovou situací. Wingate také souhlasil s tím, že Beladža je plně vyhovující místo ke zřízení císařova dočasného hlavního stanu. Po návratu do Chartúmu Wingate podrobně informoval generálporučíka Platta, který hned poté vypracoval plán dalšího postupu. Zpočátku šlo o tři hlavní úkoly: získat v Godžamu operační základnu, instalovat na etiopském území císaře a rozšířit oblast povstání. Bylo rozhodnuto, že Beladžu obsadí a bude chránit Pohraniční prapor, dosud tvořící součást súdánských ozbrojených sil, a do Godžamu se také přemístí malé speciální jednotky britských odborníků, kteří budou těsně spolupracovat s oddíly Vlastenců. Plukovník Sandford dostal rozkaz odeslat do Beladžky k výcviku dobrovolníky pro císařovu osobní gardu a také měl zajistit 3 000 mul, které budou vedle súdánských velbloudů zajišťovat přepravu zbraní a válečného materiálu přes etiopsko-súdánskou hrani-

ci do Godžamu. Zakrátko se ale ukázalo, že muly nelze z různých důvodů v Etiopii opatřit, což byla špatná zpráva. Jestliže velbloudi nebudou schopni v klimatu pro ně nezvyklém a při nevyhovující potravě šplhat po vysokohorských stezkách, mohou být všechny plánované operace ohroženy.

Císař Haile Selassie neustával na Brity naléhat, aby se mohl co nejdříve vrátit na etiopské území; generálporučík Platt jeho požadavek podporoval, neboť si byl dobře vědom, jakým povzbuzením bude pro Vlastence císařova přítomnost. Bylo proto rozhodnuto, že se císař odebere z Chartúmu do Etiopie v polovině ledna 1941. Nakonec překročil hranice 21. ledna a o čtrnáct dnů později dorazil do Beladže. 15. února generál Wavell Haile Selassieho informoval, že podle rozhodnutí, které obdržel z Londýna, bude řízení vojenských operací prováděných na etiopském území průběžně projednáváno na společných poradách císaře a britských velitelů. Plukovník Sandford, povýšený na brigádního generála, bude císařovým osobním poradcem ve vojenských záležitostech a jeho spojovacím důstojníkem pro styk s generály Wavellem, Cunninghamem a Platem. Odre C. Wingate, povýšený na podplukovníka, byl ustanoven velitelem speciální bojové skupiny Gideon, sestávající z Pohraničního praporu, 2. etiopského praporu a dvou oddílů Vlastenců. I Wingate měl udržovat pravidelný styk s císařem prostřednictvím brigádního generála Sandforda. Brzy se však ukázalo, že má-li být přítomnost císaře v Etiopii náležitě využita, je třeba, aby pobýval na místě, jež by bylo méně odlehlé a izolované než Beladža. Proto prvním úkolem, jímž generálporučík Platt pověřil skupinu Gideon, bylo zajištění území v Godžamu, na které by se císař mohl přemístit.

V době, kdy generálporučík Cunningham zahájil z Keni a Somálska tažení k Addis Abebě, razila bojová skupina Gideon císaři cestu k jeho sídelnímu městu rozeklaným horským terénem jihovýchodně od plošiny Beladža. Italové znepokojení náhlým vymožením – domněle početných – britských a etiopských vojsk v blízkosti svých pozic v západní Etiopii, vzrůstajícím nepřátelstvím ze strany domácího obyvatelstva a neúspěchy na ostatních bojištích začali západní část Godžamu vyklízet. K ústupu užili silnici vedoucí od jezera Tana k Addis Abebě: část italských jednotek se po ní stahovala na sever, k jezeru Tana, a část na jih, k silně opevněnému městečku Debra Markos. Britští velitelé předpokládali, že o strategickou silnici budou nuceni tvrdě bojovat, a byli překvapeni, že jim Italové celé dlouhé úseky přenechávají bez boje. K pronásledování italské brigády ustupující k jezeru Tana vyslal podplukovník Wingate jednu rotu (!) Pohraničního praporu a jednu sku-

pinu Vlastenců. S hlavními silami skupiny Gideon pokračoval na jih, kde se nacházela další italská brigáda, které velel plukovník Natale. Jedno městečko Natale před příchodem Britů vyklidil a u dalšího, Burje, se tak dlouho rozhodoval mezi obranou a ústupem, že Wingate zatím provedl obchvatný manévr, a když se Natale začal konečně stahovat, byl z boku tvrdě napaden. Výsledkem bylo téměř 400 zabitých a zraněných italských vojáků, 2 000 zajatců a ukořistění 4 děl a mnoha vozidel a zásob. Poté už mohl císař Haile Selassie opustit Beladžu a přemístit se do oblasti Godžamu. 14. března byl ceremoniálně uvítán v Burje.

Debra Markos, silný italský opěrný bod tvořený skupinou opevněných obranných postavení, se nacházel zhruba v polovině cesty mezi jezerem Tana a Addis Abebou. Po pádu Burje se stal nejseverněji položeným italským postavením na silnici Tana-Addis Abeba. Podplukovník Wingate se rozhodl užít při jeho dobývání stejnou taktiku, jaká se osvědčila v případě Burje: část svých sil vyslal po silnici prozkoumat situaci a s druhou částí se pokusil Debra Markos obejít zprava údolím Modrého Nilu. Operace sotva začala, když průzkum ohlásil, že se blíží s několika tisíci bojovníků Rás Hailu, jeden z nejmocnějších a nejvlivnějších kmenových náčelníků v Etiopii.* Protože Rás Hailu stál na straně Italů, znamenala jeho přítomnost pro nepočetnou skupinu Gideon velké nebezpečí. V první fázi Wingate jménem císaře náčelníkovi nařídil složit zbraně. To však Rás Hailu stroze odmítl a připojil se k italské posádce v Debra Markosu. Aby se situace ještě víc zkomplikovala, získal velitel italského východního sektoru generálporučík Guglielmo Nasi v tu dobu již informace, z nichž pochopil, jaké jsou ve skutečnosti síly nepřítele, před kterým Italové zatím jen ustupovali. Odebral se do Debra Markosu a ihned zbavil plukovníka Natale velení a nahradil jej plukovníkem Maraventanem. Ten prohlásil, že v nejbližší době získá zpátky Burje, a také v tomto ohledu učinil první kroky obsazením pevnosti ležící na půl cesty mezi Debra Markosem a Burje. Současně italská brigáda, která původně ustoupila na sever, k jezeru Tana, zaútočila na britské jednotky, které ji střežily. Podplukovník Wingate se ocitl před těžkým rozhodováním, které mohlo mít dalekosáhlé následky: má se vrátit k Burje a soustředit se na ochranu císaře, vlastních ústupových komunikací a skladu zásob shromážděných s obrovskými potížemi, nebo napadnout daleko silnějšího nepřítele v Debra Markosu? Zvolil útok a neobvyklou, ale jak se ukázalo, velmi účinnou metodu boje. Britští, súdánské a etiopské vojáky skupiny Gideon začali

* Titul Rás odpovídá titulu vrchního velitele.

na Italy dorážet výpady prováděnými po pečlivém prozkoumání terénu a postavení obránců. Po deset dnů útočili na různých místech a především v noci. Velkou vynalézavostí, statečností, ale současně i disciplínou přitom vynikali zejména příslušníci súdánského Pohraničního praporu. Etiopané Rása Hailu, nezvyklí na noční operace a v podstatě bez jakékoliv obranné taktiky, se rozhodli, že s takovým způsobem boje nechťejí mít nic společného – a Italy opustili. Za této situace plukovník Maraventano 4. dubna Debra Markos vyklidil. 6. dubna, v den, kdy padla Addis Abeba, vkročil do Debra Markosu císař Haile Selassie. Rás Hailu a jeho bojovníci se mu podřídili.

Obsazení Addis Abeby jednotkami generálporučíka Cunninghama a úspěch generálporučíka Platta v Eritreji byly obrovským povzbuzením pro hnutí Vlastenců. Už nešlo o rozptýlené akce odporu, ale mohutné celonárodní povstání a situace Italů se rapidně zhoršovala na všech stranách. Bylo načase, aby se císař vrátil do hlavního města, tam převzal velení svých vojsk, o nichž Britové věřili, že sehraji významnou roli v konečném zúčtování se zbývajících ohnisky italského odporu. Obsazením Debra Markosu splnila skupina Gideon první část svého úkolu a generálporučík Platt mohl provést některá organizační opatření. Protože existovalo podezření, že vévoda z Aosty se bude při ústupu z Addis Abeby na sever snažit shromáždit své rozptýlené jednotky a zaujmout pozice někde v horách, byl podplukovník Wingate pověřen operacemi, které měly zabránit spojení nepřátelských sil. Zajištění další cesty císaře do Addis Abeby připadlo osvědčeným bojovníkům Pohraničního praporu. Ale navzdory tomu, že se italská moc hroutila, trvalo ještě téměř celý měsíc, než mohl Haile Selassie bezpečně vstoupit do svého sídelního města. Stalo se to 5. května 1941, přesně pět roků ode dne, kdy je obsadila italská okupační vojska.

15. května se podplukovník Wingate vrátil k hlavním silám skupiny Gideon snažícím se zabránit zbývajícím jednotkám plukovníka Maraventana v úniku na sever. Maraventanovým cílem byl Gondar, ležící nad jezerem Tana, jedno z míst určených vévodou z Aosty k soustředění posledních italských sil. Wingate byl přesvědčen, že je jeho povinností vyrovnat účet s nepřátelským velitelem, který způsobil skupině Gideon tolik potíží během jejího postupu Godžamem na jih. A to i za situace, kdy rozkazy, které obdržel, mu ukládaly jiné úkoly – ale jak napsal britský oficiální historik generálmajor Playfair: „Wingate byl vždycky šťastnější, když vydával rozkazy, než když je dostával.“ Protože o podplukovníkových mimořádných schopnostech a osobní odvaze, jež prokázal při mnoha příležitostech, nikdo nepochyboval, bylo mu prominuto mnohé, co by méně zasloužilého a méně populárního

důstojníka stálo kariéru. Jakmile Wingate dorazil do operačního prostoru, vyslal část svých vojáků, aby odřízli Italům ústupovou cestu, a sám s oddílem tvořeným třemi sty vybranými Vlastenci a podpůrnými jednotkami začal na Maraventana tvrdě dotírat. 19. května italského plukovníka vyzval ke kapitulaci. Maraventano odmítl; zahájil dokonce protiútok, ale přiznal, že současně požádal své nadřízené o instrukce, jak se má zachovat. Wingate požadavek kapitulace opakoval a doplnil jej sdělením, že jeho bojová skupina dostala rozkaz přesunout se jinam, proto starost o Maraventanovo uskupení převezmou etiopské jednotky, které jsou za tím účelem právě soustřeďovány. Byla to lest, protože vzhledem k zásobovacím potížím bylo etiopské vojsko v tu dobu prakticky bez munice, ale svůj účel splnila beze zbytku. Při představě, že padne do rukou rozzuřených domorodců, Maraventano už neváhal a kapituloval. Wingate vzal do zajetí 1 100 italských a 7 000 koloniálních vojáků bojujících po jejich boku. Pak v Addis Abebě uspořádal pro císaře přehlídku zajatců.

Touto operací skončilo tažení skupiny Gideon. Zbývá jen říci, že v době, kdy byla nejpočetnější, sestávala z pouhých 50 britských důstojníků a 20 poddůstojníků, 800 dobře vycvičených súdánských vojáků Pohraničního praporu a 800 jen částečně vycvičených etiopských bojovníků. K tomu měl Wingate několik moždírů, žádné dělostřelectvo, jen občasnou podporu ze vzduchu. Po celou dobu skupina operovala ve velmi obtížném terénu a natolik vzdálená od zásobovacích základen, že během tažení uhynulo 15 000 velbloudů sloužících k převadě nezbytných zásob, vody a munice. Přesto během tříměsíční operace vyhnala z hornatého Godžamu silné uskupení generálporučíka Nasiho, které bylo vévodou z Aosty pověřeno obranou této oblasti „až do samého konce“. Přitom vzala do zajetí 15 600 italských vojáků a ukořistila množství válečného materiálu a zásob.

Připomeňme si nyní názor vévody z Aosty, s nímž souhlasil i Mussolini: pokud bude mít Itálie ve východní Africe bojeschopné jednotky kladoucí nepříteli odpor, nelze východoafrické impérium považovat za úplně ztracené. Proto po pohromách utrpěných v Somálsku, Eritreji a po kapitulaci Addis Abeby se zbytky Aostovy armády soustředily na etiopském území ve třech lokalitách. Skupina vedená generálem Pietrem Gazerou zaujala postavení v provincii Galla-Sidamo, oblasti v jihozápadní Etiopii, při hranicích s Keňou a Súdánem; druhá skupina se pod velením generálporučíka Guglielma Nasiho opevnila u města Gondar, severně od jezera Tana, a třetí skupina, k níž se 3. dubna připojil sám vévoda z Aosty, se shromáždila u Amba Alagi,

místa na silnici vedoucí z eritrejské Asmary na jih, k městu Desje a pak k Addis Abebě. Do Amba Alagi přivedl Aosta z Addis Abeby své poslední záložní jednotky a ustoupily tam i zbytky poražených eritrejských sil generálporučíka Luigiho Frusciho.

Po dobytí Eritreje neměl generálporučík William Platt dostatečné síly, aby mohl vést současně dvě útočné operace. Proto se rozhodl, že před útokem na Aostovo uskupení v Amba Alagi zbaví Sudán nebezpečí hrozícího ze strany jednotek generálporučíka Nasiho, které se zdržovaly u Gondaru. Než ale stačil operaci připravit, vydal generál Wavell rozkaz uvolnit v co nejkratší době silnici Addis Abeba–Asmara, aby mohla být využívána k strategickým přesunům vojsk. Platt proto nařídil indické 5. divizi vydat se místo ke Gondaru k Amba Alagi. Divize s novým velitelem generálmajorem A. G. O. M. Maynem (generálmajor Heath byl pověřen velením sboru v Malajsku) však ještě musela splnit určité povinnosti související se zajištěním pořádku v právě obsazených městech Asmara a Masawa. Okamžitě proto mohla zamířit na jih jen mobilní skupina plukovníka Fletchera, 29. indická brigáda, jeden prapor z 9. indické a jeden z 10. indické brigády, pluk speciálních úderných jednotek, dva polní pluky a baterie středních děl. Pozemní jednotky podporovala ze vzduchu jedna rhodeská peruť a část bombardovací peruť britského Královského letectva. Mayne mohl počítat i s pomocí početného uskupení Vlastenců, vedeného britským podplukovníkem W. Rankinem.

Zatímco ze severu postupovaly jednotky indické 5. divize, z jihu se k Amba Alagi blížila 1. jihoafrická brigáda brigádního generála Dana Pienaara, která vyrazila z Addis Abeby 13. dubna. Pár kilometrů před Desje, zhruba v polovině cesty k Amba Alagi, se brigáda setkala s překvapivě silným odporem Italů, kteří se ukrývali v linii kopců táhnoucích se podél levé strany silnice. Kromě vynikajícího výhledu Italové disponovali i větším množstvím zakopaných děl. Protože po pravé straně silnice se prostíral bažinatý (začaly první deště) a zcela odkrytý terén, nebylo možno z ní sestoupit a nepřátelská postavení obejít. Generál Pienaar proto pověřil oddíl pěšáků, příslušníků osobního pluku vévody z Edinburghu, obsazením pahorku převyšujícího kopce, na nichž se nacházela nepřátelská postavení; hodlal nepříteli napadnout vražednou palbou seshora a současně zezdola zahájit útok hlavními silami podporovanými 12 děly 4. brigády. Vyslání pěšáci se zátěží zbraní a velkého množství munice namáhavě šplhali v nadmořské výšce přes 2 000 metrů po kamenitých srázích, ale odpoledne 19. dubna již velitel oddílu hlásil, že jsou na místě. Hned jak si Italové hrozící nebezpečí uvědomili, pokusili se Brity z právě obsazeného klíčového posta-

vení vytlačit, ale neuspěli a byli s těžkými ztrátami odraženi. Zároveň z kopců sestoupilo několik desítek italských vojáků, kteří pochopili, že se zřejmě schyluje k bitvě, kterou nemusí přežít; dali přednost zajateckému táboru než pohřbení v etiopských horách.

21. dubna se k 1. jihoafrické brigádě připojila velká skupina Vlastenců vedených poručíkem A. G. S. Campbellem, důstojníkem pluku The Black Watch, a 22. dubna ráno dal generál Pienaar rozkaz k útoku. Krátce po poledni už bylo rozhodnuto. Italové přicházeli o jednu pozici za druhou a trvalo jen pár dalších hodin, než se jejich ústup změnil v útek. Proražení připravené obranné linie mělo za následek, že Desje bylo obsazeno téměř bez odporu. Do zajetí padlo přes 8 000 nepřátelských vojáků, převážně Italů z divize Africa, bylo ukořistěno 52 děl a množství jiných zbraní, nákladních aut, benzínu a zásob a na nedalekém letišti bylo objeveno 19 vyhořelých letounů. 1. jihoafrická brigáda měla 9 padlých a 30 zraněných. Nebylo pochyb o tom, že za úspěch, dosažený vzhledem k okolnostem s neuvěřitelně nízkými ztrátami, vdělila brigáda stejnou měrou jak prozíravému rozhodnutí svého velitele, tak i skupině vojáků z pluku vévody z Edinburghu, kteří dokázali jeho rozkaz splnit. I další postup 1. jihoafrické brigády k Amba Alagi byl úspěšný, přestože jej několikrát bylo třeba přerušit, někdy i na celý den, než byly odstraněny nepřítelem vybudované zátarasy a zneškodněny položené miny.

Opevněný prostor Amba Alagi, v němž vévoda z Aosty zřídil svoje velitelské stanoviště, ležel na půli cesty mezi Desje a Asmarou. Bylo to místo, kde se strategická silnice vyšplhala řadou ostrých zatáček až do výšky 3 300 metrů a kde procházela takzvaným Toselliho průsmykem. Po obou stranách silnici lemovala změt skalnatých kopců, z nichž se dominantní, nazývající se Amba Alagi, vypínal do výšky 3 500 metrů; při postupu z jihu na sever ležel asi 1 500 metrů vlevo od Toselliho průsmyku. Britové odhadovali, že generálporučík Frusci soustředil v obranném prostoru Amba Alagi kolem 5 000 mužů a na 30 děl, později se však ukázalo, že nepřátelské síly byly daleko větší. Italové kopce kolem Amba Alagi opevnili, vybudovali na nich řadu úkrytů a dobře chráněných dělostřeleckých, minometných a kulometných postavení a umístili tam zátarasy z ostnatého drátu. Zásoby potravin jim měly vystačit nejméně tři měsíce, vody sice neměli na plýtvání, ale při rozumném hospodaření jí byl dostatek na řadu týdnů.

Jednotky indické 5. divize postupující ze severu den za dnem zkracovaly vzdálenost dělicí je od Amba Alagi a generálmajor Mayne promýšlel taktiku závěrečného útoku. Byl přesvědčen, že horský hřeben je příliš rozlehlý na to, aby jej Italové dokázali silami, které měli k dis-

pozici, dostatečně zabezpečit na všech stranách. Bylo proto třeba najít skulinu v obraně. Nakonec se Mayne rozhodl předstírat, že útok míří na střed a na východní stranu bráněného prostoru, ale ve skutečnosti měl být hlavní nápor veden proti jeho straně západní. Útočit ze západu znamenalo v první fázi ovládnout několik za sebou ležících a Italy obsazených hor, ale byla to cesta vedoucí přímo k nejvýznamnější z nich, k Amba Alagi, skrývajícím velitelské stanoviště vévody z Aosty. Od počátku však bylo jasné, že půjde o nesmírně namáhavou operaci, kladoucí maximální nároky na fyzickou zdatnost vojáků útočících jednotek, neboť bylo třeba se pod palbou nepřátelských zbraní prodírat v nadmořské výšce přes 3 000 metrů hornatým terénem, kterým nevedly žádné cesty. Mayne však předpokládal, že právě odtud budou Italové útok očekávat ze všeho nejméně.

Akce k odpoutání pozornosti nepřitele byly zahájeny 3. května a následující den vyrazily od západu dva indické prapory podporované prakticky vším dělostřelectvem, které měla 5. divize k dispozici. Obasadily čtyři horské vrcholy bráněné Italy a pak byly zastaveny, přestože jim Mayne postupně vyslal na pomoc celý pluk. Kombinace úzkých soutěsek mezi skalami přehrazených hustými zátarasy z ostnatého drátu s intenzivní obrannou palbou, vedenou z chráněných kulometných a minometných postavení, nedávala žádnou naději, že by pokračování útoku z tohoto směru mohlo přinést úspěch; jediným jistým výsledkem by byly neúnosné ztráty. Ve stejnou dobu si však překvapivě dobře vedla mobilní skupina plukovníka Fletchera postupující od východu. Mayne proto změnil plány, přidělil Fletcherovi celou 9. indickou brigádu a nařídil soustředit ofenzivní úsilí do tohoto prostoru. Ale aby byl nepřítel stále udržován v nejistotě, zaútočily po celonočním přesunu uskutečněném za hustého deště na jeho postavení z jihu jednotky 29. indické brigády. Ve stejnou dobu dostal generálmajor Mayne zprávu, že 1. jihoafrická brigádní skupina brigádního generála Pienaara postupující od jihu, od Desje, je již od pevnosti Amba Alagi vzdálena pouhých 30 kilometrů. Aby umožnil koordinaci bojového úsilí jednotek blížících se jak ze severu, tak z jihu, rozhodl generálporučík Cunningham dát pro závěrečnou fázi dobývání Amba Alagi generálporučíku Plattovi k dispozici i 1. jihoafrickou brigádní skupinu. 11. května proto generálmajor Mayne odletěl na poradu s brigádním generálem Pienaarem: jednali na ní o společné operaci, která měla být zahájena za dva dny.

I když situaci útočících britských jednotek – zejména jejich zásobování – ztěžovaly lijáky provázející začátek obávaného období dešťů, tlak na Amba Alagi nepolevil. Italové, vyklízející jedno postavení za

druhým, učinili tak i v případě staré etiopské pevnosti strážící silnici před horou Amba Alagi. Boj o poslední pozice vojáků vévody z Aosty byl však stejně urputný jako nedávno ukončená bitva o Keren v Eritreji. Ale jeden významný rozdíl zde přece jen byl: u Amba Alagi měli Britové daleko větší manévrovací prostor, mohli podle vývoje situace měnit plány a dotírat na Italy z několika stran současně. Jak se zužoval obranný perimetr, zvyšovala se úměrně tomu na zmenšujícím se prostoru stále ještě drženém nepřitelem intenzita bombardování a ostřelování britským dělostřelectvem. Také dezerce Aostových vojáků nabývala masových rozměrů a vše nasvědčovalo tomu, že i morálka mužů uzavřených v obležené pevnosti se definitivně hroutí.

Dne 16. května začali Italové jednat o příměří. Od počátku bylo jasné, že se především snaží vyhnout ponížení a eventuálnímu násilí ze strany domorodých bojovníků (některé oddíly Vlastenců vůbec nebraly zajatce a například generál Volpini, první vyjednávač vyslaný do Maynova štábu, tam vůbec nedorazil, neboť byl cestou zavražděn). Italští emisáři proto požadovali, aby po zastavení bojových akcí bylo vicekrálovi a zbytku posádky umožněno ponechat si zbraně a zůstat v Amba Alagi. Tento neobvyklý způsob „domácího vězení“ byl samozřejmě odmítnut a krátce nato Italové souhlasili s kapitulací. 19. května italská posádka, stále ještě čítající kolem 5 000 mužů, složila zbraně. Britové vzdali poraženému nepříteli poctu postavením čestné jednotky. Následující den přijal generálmajor Mayne oficiální kapitulaci vévody z Aosty a příslušníků jeho štábu. Poté byl kapitulací akt stvrzen generálporučíkem Platem.

Ze zhruba 350 000 mužů, s nimiž Italové ve východní Africe vstupovali do války, nyní zůstávala v bojeschopném stavu jen posádka obranného komplexu kolem města Gondar a pak zbytky sedmi koloniálních divizí (včetně zachráněných jednotek generálmajora de Simona) v oblasti Galla-Sidamo, u etiopských hranic s Keňou a Súdánem.

Po splnění svých hlavních úkolů začala britská vojska z východní Afriky odcházet. Jako první odplula z Mombasy do Egypta 5. jihoafrická brigáda, 2. jihoafrická brigáda očekávala nalodění v Berbeře, 1. jihoafrická brigáda se přesunovala do Masawy, odkud měla též odplout do Egypta. Indická 4. divize již teritorium opustila a velitel indické 5. divize obdržel rozkaz připravit se k odchodu. Úkol vypořádat se se zbytkem italských vojsk stále ještě zůstávajících v Etiopii připadl africké 11. a africké 12. divizi. Protože šlo o početná uskupení, zaměstnávala jejich likvidace obě africké divize až do podzimu, ale ze strany italských generálů už šlo jen o zbytečné prodlužování prohrané války. Marně doufali, že Velká Británie neodolá tlaku mocností Osy, a tím

bude vyřešena i jejich kritická situace. Nakonec se pro italské vojáky, kteří přežili vyčišťovací operace, staly konečnou stanicí – stejně jako pro jejich spolubojovníky od Kerenu a Amba Alagi – britské zajatecké tábory. Sám vévoda z Aosty byl po kapitulaci v Amba Alagi převezen do Keni a jako válečný zajatec byl umístěn do vily poblíž hlavního města Nairobi. Tam tento voják, respektovaný oběma válčícími stranami, neboť se nikdy nezpronevřil pověsti šarmantního, velkomyslného a mimořádně civilizovaného muže, zemřel 3. března 1942 na tuberkulózu.

Poslední fázi bojů ve východní Africe představovaly dvě samostatné operace. První bylo tažení jednotek generálporučíka Cunninghama proti silám italského generála Gazzery v provincii Galla-Sidamo, jihozápadně od Addis Abeby. Druhou byla ofenziva generálporučíka Platata proti vojskům generálporučíka Nasiho soustředěným v oblasti města Gondaru, severně od jezera Tana.

Generál Gazzera, který zřídil svoje velitelství ve městě Džima, ležícím 320 kilometrů jihozápadně od Addis Abeby, disponoval asi 38 000 muži, zásobami na několik měsíců, 200 děly a asi 30 lehkými a středními tanky. K jeho jednotkám se připojily tisíce uprchlíků ze Somálska, z Hararu a Addis Abeby, ti ale v naprosté většině nepředstavovali posily, naopak velkou starost, neboť vojenské jednotky se s civilisty musely dělit nejen o potraviny a vodu, ale například i o léky. Po pádu Amba Alagi a kapitulaci vévody z Aosty byl Gazzera jmenován vrchním velitelem a hlavou civilní správy v Etiopii. Ve skutečnosti však měly obě funkce čistě formální význam, neboť italská správa už přestala existovat a organizovat rozptýlené, stovky kilometrů od sebe vzdálené zbytky italských vojsk nebylo v generálových silách.

Generálporučík Nasi s velitelstvím v Gondaru měl více než 41 000 vojáků a kolem 80 děl rozmístěných ve výhodných obranných postavech v horách, ale jeho zásobovací situace byla podstatně horší, než tomu bylo u jednotek generála Gazzery. Celkem tedy měl italský generální štáb v Etiopii stále na 80 000 vojáků schopných klást odpor, ale jejich velitelé se potýkali se zásadním problémem: po katastrofálních porážkách ztráceli vojáci italského původu chuť a sílu bojovat a propadali depresi a příslušníci koloniálních jednotek, kteří tvořili většinu jak v Gazzerově, tak v Nasiho vojsku, byli stále nespolehlivější, houfně opouštěli svá stanoviště a dezertovali.

V době italské okupace bylo Galla-Sidamo s městem Džimou jako administrativním centrem jednou z pěti etiopských provincií. Z hlavního města Addis Abeby vedly do Galla-Sidama tři silnice vhodné pro

motorová vozidla: jedna na západ, do městečka Lechemti, druhá na jihozápad, do Džimy, a třetí na jihovýchod, do městečka Modžo. Z Modža pokračovala silnice daleko horší kvality podél pásu jezer k městu Šašamana, kde se dělila: jedna její větev směřovala dál na jih, k Wondu, Wadaře a Negele, druhá větev mířila na západ, k Sodu, Sciole a Džimě. Sedm koloniálních divízi generála Gazzery (všechny ani zdaleka nedosahovaly příslušného početního stavu) se v Galla-Sidamu nacházelo ve třech hlavních oblastech. Čtyři divize kryly přístupy do provincie z východu a z jihu: 25. divize byla v Šašamaně, 101. v Sodu, 24. ve Wadaře, 21. v Alge, západně od Wadary, 22. divize chránila Džimu, 26. byla v Lechemti a 23. v Gambele, u súdánských hranic. Rozkazy od vévody z Aosty, později potvrzené i Římem, přikazovaly generálu Gazzerovi prodlužováním odporu vázat britské síly, jak nejdéle to bude možné. Gazzerova taktika tedy byla výlučně obranná.

Podle prvního plánu vypracovaného generálporučíkem Cunninghamem už v dubnu 1941 měly na Džimu útočit tři proudy britských vojsk: jeden měl postupovat ze severu, z Addis Abeby, druhý z jihovýchodu, z Negele, a třetí z jihu, z Džavela. Pak ale přišel rozkaz generála Wavella uvolnit silnici Addis Abeba–Asmara a následovala operace proti Amba Alagi. Cunningham si už nemohl dovolit vést útok proti Džimě současně ze tří stran. Proto vyslal 22. východoafrickou brigádu africké 11. divize z Addis Abeby kolem řetězce jezer na jih, k Šašamaně, a africkou 12. divizi z Džavela a Negele na sever, k vesnici Dale. Až se jednotky obou divízi mezi Šašamanou a Dale setkají, hodlal Cunningham rozhodnout o dalším potupu podle celkové situace. Obrovský problém představovalo od samého počátku zásobování. Zásoby pro 11. divizi byly vykládány v přístavu Berbera, pak po železnici a silnicích převáženy do Addis Abeby, vzdálené 900 kilometrů, a odtud po silnicích podřadné kvality k postupující 22. brigádě. Africká 12. divize se nacházela v ještě horší situaci. Do začátku období dešťů jí přicházely do Negele zásoby po silnici z Mogadiša. Jakmile se však spustily lijáky, silnice byla neprůjezdná. Vše, co divize potřebovala, bylo třeba přepravovat do Negele z Keni po cestách vedoucích přes Marsabit a Megu. I tato trasa se však za dešťů stávala těžko průjezdná, neboť vyschlé říčky či potoky se ze dne na den měnily v rozvodněné řeky. Konvoje nákladních aut se sunuly krokem a docházelo ke všem možným poruchám; 500 kilometrů dlouhá cesta mohla při obrovské spotřebě pohonných hmot trvat i dva týdny.

Africká 11. a 12. divize dosáhly prostoru mezi Wondo a Šašamanou až ve druhé polovině měsíce května. Protože 12. divize nemohla přes

veškeré úsilí postupovat v záplavách a moři bláta dostatečně rychle, změnil generálporučík Cunningham plán. Nařídil 22. východoafrické brigádě 11. divize pokračovat na západ, k Sodu a Džimě, samostatně, zatímco 12. divizi připadla starost o týlové oblasti. 23. května pronikla 22. brigáda do Soda a zajala velitele a štáby 25. a 101. italské koloniální divize. Generál Gazzera poté nařídil 21. a 24. koloniální divizi stáhnout se na západ, za přirozenou obrannou linii tvořenou řekou Omo. Tento záměr se ale nepodařilo uskutečnit. 21. divize byla obklíčena a 24. divize řeky Omo sice dosáhla, ale nedokázala ji překročit a v polovině června se vzdala. Od 1. května padlo v prostoru východně od řeky Omo do zajetí 18 396 italských vojáků.

Při dalším postupu k Džimě byla 11. divize generálmajora Wetheralla (ve skutečnosti stále ještě šlo jen o její 22. východoafrickou brigádu) posílena 23. nigerijskou brigádou a větší částí dělostřelectva 12. divize. Před 11. divizí totiž stál těžký úkol: překročit rozvodněnou řeku Omo. Za normální situace byla Omo 100 metrů širokým mělkým tokem, nyní se však jejím korytem valily vířící a na své cestě vše ničící spousty špinavé vody. Betonový most v Abalti, po němž vedla silnice z Addis Abeby do Džimy, Italové vyhodili do vzduchu. Asi 70 kilometrů jižněji, u vesnice Sciola, překlenoval řeku jednoduchý most pro pěší. Britové postavili během svého východoafrického tažení kolem 70 mostů a teď už jim chyběl materiál pro stavbu dalších a měli jen několik útočných člunů. Navíc se domnívali, že most ve Sciole je hájen nejméně jedním praporem Černých košil a třemi bateriemi dělostřelectva. První pokus o jeho dobytí byl 30. května odražen. V noci Italové most zničili a většinu pěchoty stáhli do postavení asi pět kilometrů proti proudu. Na původním místě zanechali pouze děla, neboť předpokládali, že se tam Britové pokusí řeku znovu překročit. To se skutečně stalo 1. června a ani tento pokus o překonání rozvodněného toku se nezdařil. Pak bylo nalezeno vhodnější místo, kde 2. června dosáhly druhého břehu dvě čety v útočných člunech. Všechny čluny se však v divoké vodě poškodily a celý prapor byl přepraven až po jejich opravě, 4. a 5. června. Následoval útok na italská postavení, jehož výsledkem bylo zajetí 1 100 italských vojáků, zničení 9 děl a ukořistění dalších 9 děl.

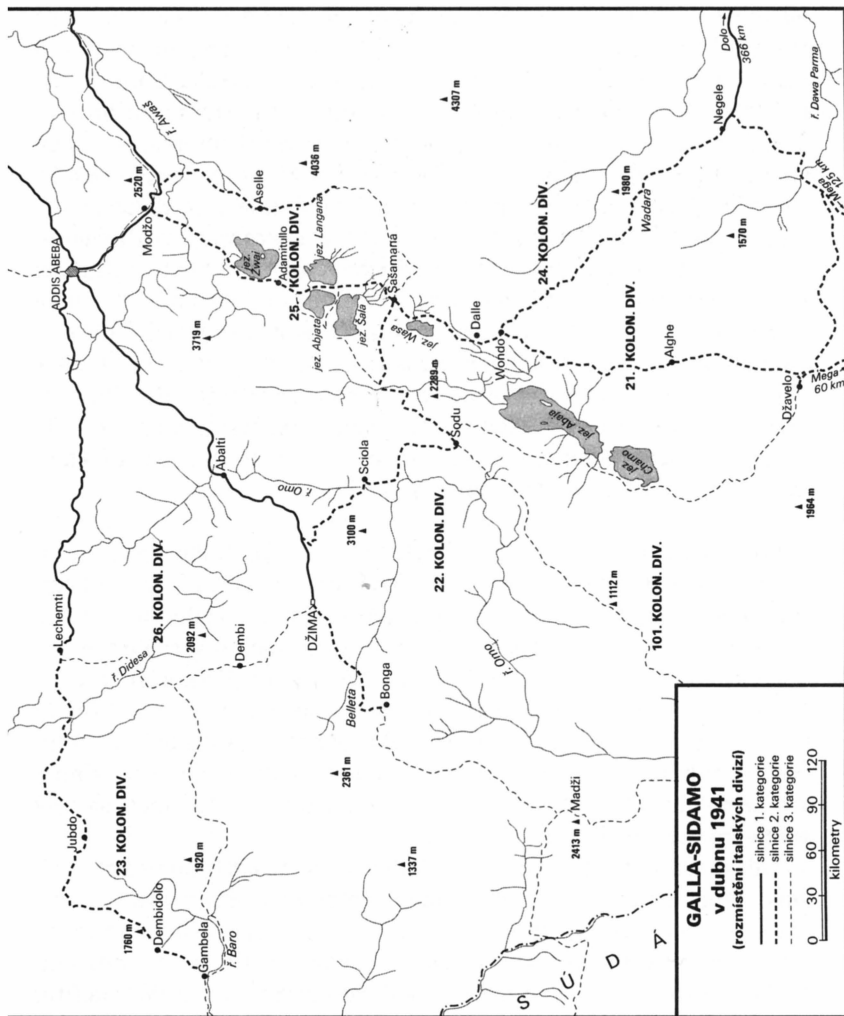
Obdobná situace jako u Scioly nastala i u vesnice Abalti. 3. nigerijský pluk se tady pečlivě připravoval k překročení řeky Omo v místě, kde původně stál silniční most zničený Italy. Operace měla být provedena 31. května. Noc předtím se však hladina zvedla o více než dva metry. Akci bylo třeba zrušit a vojáky, municí, čluny i materiál pro stavbu nového mostu přesunout na jiné, vhodnější místo. Odpoledne

4. června přivalové deště polevily a průtok vody se snížil. Po intenzivním leteckém bombardování a ostřelování nepřátelských pozic Nigrijci spolu s jedním praporem Královských afrických střelců v noci vyrazili a na útočných člunech se přeplavili na druhou stranu řeky. Boj o předmostí trval celý den, ale poté, co ženisté zbudovali provizorní most pro pěši s pontonovým převozem a Omo překročily posily, ztrácel odpor na síle a ráno 6. června již Italové prchali na jihovýchod, k Džimě. Do zajetí jich padlo 850.

Generálporučík Cunningham věděl, že po zdolání řeky Omo jsou jeho vojska schopna zahájit útok na Džimu během několika dnů, ale nespěchal. Už teď se Britové museli starat o spoustu italských civilistů a bylo známo, že v Džimě jsou jich tisíce. Proto raději soustředil pozornost na postup 23. nigerijské brigády (brigádní generál G. R. Smallwood) po silnici z Addis Abeby na východ, k Lechemti, proti postavením italské 26. a 23. koloniální divize. K Džimě se zatím přibližovala pouze 22. východoafrická brigáda (brigádní generál C. C. Fowkes) využívající posledního úseku relativně dobré silnice Addis Abeba–Džima. Italové ale Brity zaskočili tím, že prohlásili Džimu otevřeným městem. Cunningham ji však stále váhal obsadit a převzít zodpovědnost za civilisty, i když prohlásil, že v případě potřeby jsou jeho jednotky připraveny tak učinit. Ukázalo se však, že 22. brigáda musí Džimou projít, aby navázala kontakt s 23. nigerijskou brigádou, dotírající v tu dobu na italské zadní sledy u řeky Didesa, západně od Lechemti. 21. června Britové do Džimy vstoupili. 12 000 italských vojáků a 3 000 příslušníků koloniálních jednotek se vzdalo, generál Gazzera uprchl v poslední chvíli.

Od 27. června se italská 23. a 26. koloniální divize ocitly pod tlakem 23. nigerijské a 22. východoafrické brigády. Italové se před Brity stahovali na západ k súdánské hranici, k městečkům Jubdo a Dembidolo. Netušili však, že míří do pasti.

V operačním prostoru severní Etiopie zaměstnal prakticky všechny síly generálporučíka Platta květnový postup k Amba Alagi. Jen pár jednotek zůstalo k dispozici pro akce menšího rozsahu, mezi nimi i kontingent belgických vojáků z Konga dislokovaný v Súdánu, tvořený velitelstvím, 5. pěším plukem o dvou praporech, rotou těžkých minometů a přiřčeněným praporem 22. východoafrické brigády. Již na konci března Belgičané překročili etiopskou hranici a obsadili město Džambela na řece Baro. Pak se přiblížili k Dembidolu a tam hodlali vyčkat a svůj další postup koordinovat s operacemi jednotek generálporučíka Cunninghama. 27. června však dal generálporučík Platt Belgičanům pokyn udeřit na nepřítele při první vhodné příležitosti. U 5. pluku se právě



zdržoval velitel belgických vojsk v Kongu generálmajor Gilliaert, který nařídil vyrazit 3. července. Čirou náhodou se Belgičané nacházeli přesně v tom prostoru, do kterého mířili ustupující Italové. Italský velitel generál Gazzera už neměl sílu ani odvalu pustit se do nového boje, tentokrát s čerstvými a dobře vyzbrojenými jednotkami. 3. července proto rádiem oznámil britskému velení v Addis Abebě, že odesílá k Belgičanům své zástupce k jednání o kapitulaci italských jednotek v oblasti Galla-Sidamo. Současně žádal generálmajora Gilliaerta, aby byly jeho vojákům poskytnuty všechny vojenské počty náležející poraženému po čestném boji. Belgický velitel souhlasil a 6. července byla podepsána kapitulace Gazzerových 2 944 italských a 1 535 koloniálních vojáků a asi 2 000 příslušníků domácích „bande“. To byl konec operací v Galla-Sidamu, o nichž historik generálmajor Playfair poznamenává, že na nich byl pozoruhodný především zápas se živly a terénem. Generálporučík Cunningham mohl oznámit, že úkol, který mu připadl ve východoafrickém tažení, splnil.

Po kapitulaci generála Gazzery bylo nutno se vypořádat s posledním větším uskupením italských vojsk ve východní Africe – s jednotkami generálporučíka Nasiho okupujícími město Gondar a jeho okolí. Gondar, správní středisko oblasti Amhara, leží v horách severně od jezera Tana v nadmořské výšce přes 2 300 metrů. Prochází jím několik cest, ale sjízdná za každého počasí byla jen silnice mířící na sever, k Asmaře v Eritreji. Asi 115 kilometrů severně od Gondaru, v lokalitě Wolchefit, překonávala tato silnice fantastickým hadem ostrých zatáček, vinoucím se po úbočí horského hřebenu, stoupání téměř 1 400 metrů a celý jeden její úsek byl vytesán do skály.

Italové si samozřejmě dobře uvědomovali jak význam silnice procházející Wolchefitem, tak i mimořádné možnosti její obrany. Ve Wolchefitu udržovali početnou posádku, menší oddíly byly umístěny ve vesnicích Dabat a Amba Giorgis, ležících mezi Wolchefitem a Gondarem. Podle informací, které se Britům podařilo získat, se ve Wolchefitu, v úseku dlouhém pět kilometrů, nacházelo nejméně tucet obranných postavení hájených asi 3 000 Italů a 2 000 vojáků koloniálních jednotek s 30 děly a množstvím kulometů a minometů. Generálporučík Platt měl v úmyslu v každém případě napřed vypudit Italy z Wolchefitu a teprve poté napadnout Gondar; pokud by strategická silnice zůstala blokována italskou posádkou ve Wolchefitu, bylo by samotné obsazení Gondaru jen polovičním úspěchem. Platt však nehodlal útok na Wolchefit uspěchat, byl si vědom toho, že za každou ukvapenost a chybu by jeho muži zaplatili těžkými ztrátami. Proto přisunoval posily, shro-

mažďoval oddíly Vlastenců, kteří se obtížným terénem dokázali pohybovat snadněji než vojáci regulérních jednotek, a postupně likvidoval menší ohniska nepřátelského odporu v okolí Gondaru. Silnému uskupení Vlastenců, k němuž byl jako poradce přidělen britský major B. J. Ringrose, se podařilo už v polovině dubna obsadit vesnici Dabat a oddílnout Wolchefit od hlavních sil a velitelství generála Nasiho v Gondaru. To natolik povzbudilo generálporučíka Platta, že přiměl Vlastence k pokusu proniknout do italských postavení ve Wolchefitu. Dva neúspěšné útoky byly provedeny v květnu a jeden se stejným výsledkem v červnu. Pak se Platt vrátil ke svému původnímu názoru, že na Wolchefit není radno spěchat, a následovaly jen drobnější akce. Za výrazného přispění bojovníků podléhajících místním kmenovým náčelníkům bylo 6. července dobyté městečko Debra Tabor, ležící jiho-východně od Gondaru. Italský velitel v Debra Taboru, vystaven ničivému bombardování a bez jakékoliv naděje na pomoc, se rozhodl kapitulovat s 2 553 italskými a 2 800 domorodými vojáky. Skutečnost, že prakticky dennodenně přilétaly britské letouny a zasahovaly všude, kde nepřítel kladl odpor, přičemž italské letadlo se prakticky už vůbec neobjevilo, snad ze všeho nejvíc přesvědčovala Vlastence, že dny italské nadvlády jsou sečteny; současně také dodávala odvalu všem dosud váhajícím, aby se už konečně rozhodli, na kterou stranu se v závěrečné fázi bojů postaví.

Již nějakou dobu se v Londýně diskutovalo o vytvoření samostatného Východoafrického velitelství, které by bylo podřízeno přímo ministerstvu války. Cílem navrhovaných změn bylo zbavit vrchního velitele britských pozemních sil ve Středomoří a na Středním východě generála Wavella starostí o východní Afriku; mělo mu být umožněno se plně věnovat řízení operací na středomořském válčišti. Ale vzhledem k tomu, že tažení proti Italské východní Africe bylo v tu dobu v plném proudu, nepovažoval Londýn za dobré měnit v takové chvíli strukturu velení. Až když bylo jasné, že je v Africkém rohu rozhodnuto, vydalo ministerstvo války 2. září pokyn ke zřízení Východoafrického velitelství se sídlem v keňském hlavním městě Nairobi. Činnost mělo zahájit 15. září a do jeho čela byl postaven generálporučík William Platt s tím, že mu budou podléhat britská pozemní vojska v Etiopii, Eritreji, Italském a Britském Somálsku, Keni, Zanzibaru, Tanganice, Ugandě, Niasse a severní Rhodesii. Nebyla to ale jediná organizační a personální změna. 29. srpna opustil Etiopii generálporučík Cunningham, aby převzal velení nově zřízené 8. armády v Západní poušti, následoval jej generálmajor Godwin-Austen jako velitel XIII. sboru a z Egypta dora-

zil generálmajor Noel Beresford-Peirse, aby se ujal velení britských vojsk v Súdánu.

Vyčkávací taktika generálporučíka Platta, pokud se týkalo útoku na Wolchefit, byla prozíravá. Dezertéři přinášeli zprávy o tom, že se posádce tenčí zásoby a že italští velitelé mají u svých domorodých jednotek stále víc starostí s udržením posledních zbytků disciplíny. Na východoafrickém válčišti však už došlo k tolika překvapením, že se Platt neodvážil spoléhat jen na postupující rozklad italských sil a ještě v polovině září byl přesvědčen, že přes všechny jejich potíže bude ke zlomení odporu obránců Wolchefitu třeba dobře připravené útočné operace, podporované silným dělostřelectvem a letectvem. Proto když 15. září dorazila po moři do Masawy 25. východoafrická brigáda, okamžitě se začala přesunovat na jih k Wolchefitu. 20. září povolal generál Platt velitele africké 11. a africké 12. divize generálmajorů Wetheralla a Fowkese k poradě o dalším postupu. Wolchefit byl považován za tak obtížně překonatelnou překážku, že Platt už netrval na svém rozhodnutí zaútočit na Gondar až po jeho obsazení. Bylo dohodnuto, že v říjnu, po skončení období dešťů, kdy už bude použitelná silnice Debra Tabor–Gondar, se po ní vydají dvě brigády ke Gondaru. Přípravy byly v plném proudu, když došlo k zásadní změně situace. 25. září se italský velitel Wolchefitu plukovník Felice Gonella obrátil na majora B. J. Ringrose se žádostí o příměří. Gonellova situace se stala kritickou: neměl pro své muže už skoro žádné jídlo a dezertovalo nejen mnoho koloniálních vojáků, ale i Italů. 27. září se Gonella s 1 631 Italy a 1 450 koloniálními vojáky vzdal veliteli 25. východoafrické brigády brigádnímu generálovi W. A. L. Jamesovi.

Čtrnáct dnů trvalo odstraňování demolic na silnici ve Wolchefitu; teprve pak zahájila 25. brigáda postup ke Gondaru. Britové ale neočekávali, že italský velitel generálporučík Nasi kapituluje, jakmile spatří jednu blížící se nepřátelskou brigádu. Bylo daleko pravděpodobnější, že ji napadne mobilní skupinou, kterou podle získaných informací v Gondaru vytvořil. Brigádní generál James proto dostal pokyn, aby sice pokračoval v postupu a spolupracoval s místními oddíly Vlastenců, ale aby nepodstupoval žádné riziko. Hlavní nápor na Gondar měl být veden z jihovýchodu, z Debra Taboru, kde se připravovala 26. východoafrická brigáda. Ale ani v polovině měsíce října ještě nic nenažnačovalo, že období dešťů je u konce. To znamenalo, že silnice Debra Tabor–Gondar bude pro těžká motorová vozidla sjízdná později, než se předpokládalo. Velitel africké 12. divize generálmajor Fowkes proto začal uvažovat, zda přece jen nebude výhodnější vést hlavní ná-

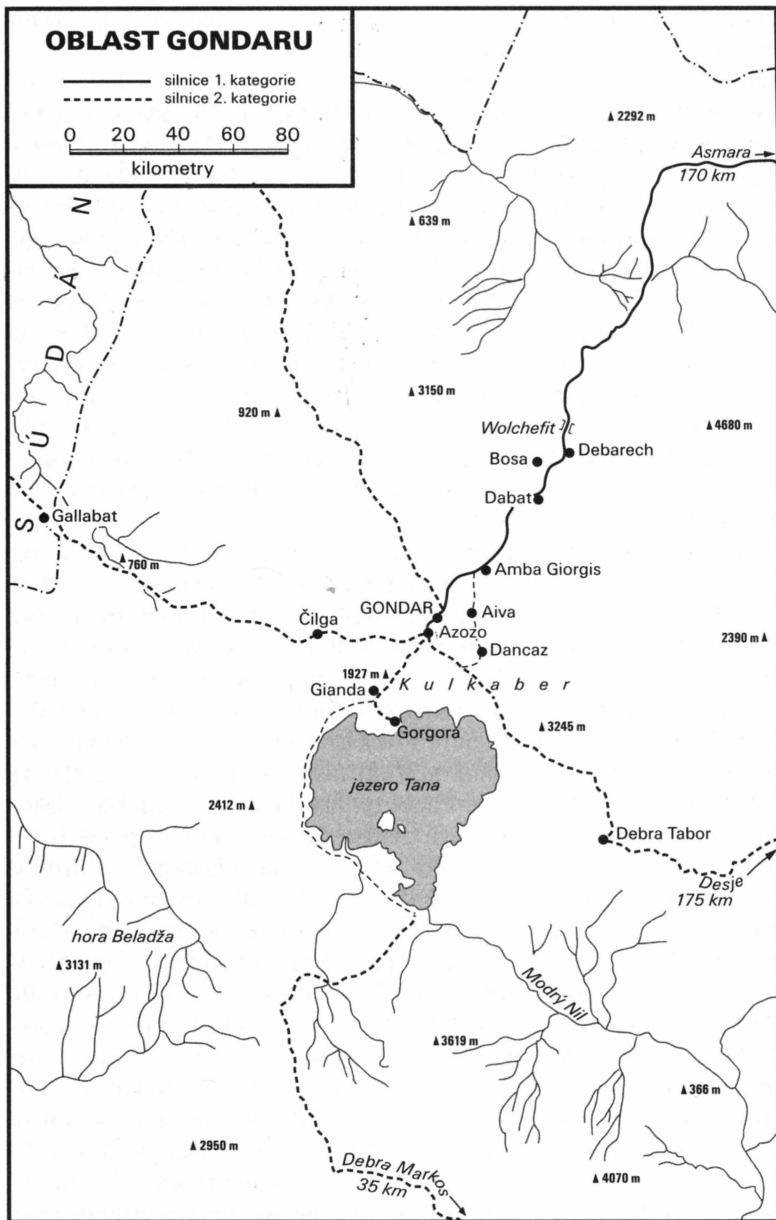
OBLAST GONDARU

———— silnice 1. kategorie

----- silnice 1. kategorie
- - - - - silnice 2. kategorie

0 20 40 60 80

kilometry



por ze severu, kde už zkoumala možnosti 25. východoafrická brigáda generála Jamese; navíc v tomto prostoru mohly útočící jednotky využít silnice nepodléhající rozmarům počasí. Se změnou plánů souhlasil i velitel africké 11. divize generálmajor Wetherall. 27. října proto generál Fowkes vydal 25. východoafrické brigádě rozkaz zahájit kolem 9. listopadu útok a připravit se na vstup do Gondaru. Jakmile se to stane, napadne 26. východoafrická brigáda jižně od Gondaru poslední nepřátelská postavení. Z jednotek africké 11. divize byla vytvořena pod velením podplukovníka R. G. T. Collinse takzvaná Jižní skupina, zahrnující jeden prapor Královských afrických střelců a několik početných oddílů Vlastenců, prapor obrněných aut, dva prapory východoafrických ženistů, baterii středních děl a kulometnou rotu. Collinsovým úkolem bylo obsadit oblast Kulkaber, prostírající se mezi severovýchodním okrajem jezera Tana a Gondarem, a pak zamířit ke Gondaru. Současně budou od západu, z pohraničního Gallabatu, postupovat k městečku Čilga a ke Gondaru súdánské jednotky a značné síly Vlastenců.

Jižní skupina byla připravena k akci 11. listopadu a o dva dny později zaútočili jako první Vlastenci. Podařilo se jim sice vrazit do obrany Kulkaberu klín, ale obránci vedení plukovníkem Ugolinim bojovali mimořádně houževnatě. A protože spolupráce Vlastenců s britskými jednotkami nebyla dobře koordinována a také podpora ze strany letectva neměla předpokládaný účinek, počáteční úspěch se nakonec změnil v debakl. Pro generálmajora Fowkese to bylo velké zklamání, ale současně i poučení: uvědomil si, že nemá-li se postup jeho divize ke Gondaru změnit v dlouhotrvající urputný zápas, je především třeba zajistit si dostatečnou podporu dělostřelectva – kromě polních děl musí mít k dispozici i děla těžká. Od místních Vlastenců se Britové také dozvěděli, že Italové před lety, když dobývali Etiopii, vybudovali cestu spojující silnici z Gondaru k Wolchefitu se silnicí Gondar–Debra Tabor. Nikdo ale nevěděl, kudy přesně tato cesta vede. Ženisté vyslaní na průzkum ji nakonec objevili: vedla od Amba Giorgisu na jih, přes Dancaz, a skutečně ústila na silnici Gondar–Debra Tabor. 14. listopadu nařídil generálmajor Fowkes 25. východoafrické brigádě přesunout se do Dancazu a 19. listopadu zahájit útok na Kulkaber od severu, zatímco Jižní skupina (která při té příležitosti přejde pod velení brigádního generála Jamese) zaútočí z jihu. 25. brigáda však zjistila, že nalezená, ale léta neudržovaná cesta je za Dancazem v naprosto nepoužitelném stavu, a tak ženisté ještě se dvěma prapory pěchoty museli začít s opravami. To znamenalo odložit zahájení útoku na Kulkaber o dva dny, na 21. listopad. Britské letectvo po celou tu dobu napa-

dalo italské pozice v celé oblasti, například jen 17. listopadu útočilo 45 letounů, které ostřelovaly cíle z kulometů a svrhly téměř 6 tun pum. Pokud se týkalo italského letectva, poslední osamoceně italské letadlo bylo ve východní Africe zahlédnuto 20. listopadu.

Síť se stahovala. Od západní strany jezera Tana úspěšně postupoval na sever, ke Gondaru, 2. etiopský prapor, který 11. listopadu obsadil vesnici Gianda. Kolona mířící ke Gondaru ze súdánského Gallabatu zaútočila 20. listopadu na městečko Čilga. Vzhledem k urputné obraně je sice nedobyla, ale vážala čtyři nepřátelské prapory tvořící jeho posádku. Podle generálmajora Fowkese už záležel osud Gondaru pouze na tom, kdy se podaří ovládnout prostor Kulkaberu, bráněného dvěma prapory Černých košil, jedním koloniálním praporem a dvěma rotami karabiniérů. Italská postavení chránily na řadě míst vybudované okopy, překážky z ostnatého drátu, položené miny a nastražené výbušné systémy. Brigádní generál James se rozhodl zaútočit na východní sektor Kulkaberu dvěma prapory své brigády ze severu a Jižní skupinou podplukovníka Collinse z jihu. 20. listopadu svrhly britské letouny na italská postavení 9 tun pum a následujícího dne za rozbřesku útok začal. Italové plukovníka Ugoliniho opět bojovali statečně, nemohli však dlouho odolávat náporu vedenému z několika stran. Odpoledne se začaly v obraně objevovat první trhliny a brzy se rozpadla úplně. V boji o Kulkaber padlo 107 Vlastenců, Britové měli celkem 99 padlých a zraněných. Zajato bylo 1 648 italských a 775 domorodých vojáků.

Na Gondar hodlal generálmajor Fowkes zaútočit z východu 26. východoafrickou brigádou a z jihu, po silnici od Debra Taboru, 25. východoafrickou brigádou; mezi oběma brigádami měly postupovat hlavní síly Vlastenců. Začátek operace Fowkes stanovil na 27. listopadu a letectvo přislíbilo podporovat útočící jednotky po celý den. Vzhledem k tomu, že terén pokrytý strmými hřebeny a roklinami byl neprůchodný pro vozidla, bylo k zajištění dopravy munice a zásob pro každý prapor opatřeno z místních zdrojů 150 mul a oslů.

27. listopadu v 5.30 ráno oznámila dělostřelecká palba zahájení útoku. V první fázi bylo třeba dobýt nepřátelská postavení chránící přístupy ke Gondaru a teprve potom zaútočit na samotné město. V severním operačním sektoru 26. brigády se útočící jednotky ocitly pod palbou děl a kulometů a musely překonat i rozsáhlé minové pole. Nicméně ve dvě hodiny odpoledne už byla italská obrana rozvrácena a obránci začali ustupovat na jih, kde však narazili na hlavní síly Vlastenců. Třeba říci, že při dobývání Gondaru ve dnech 26. a 27. listopadu sehrály významnou roli oddíly etiopských Vlastenců. Už v noci provedly překva-

pivý útok na italská postavení jihovýchodně od města, obsazená příslušníky Černých košil. Rozpoutal se nelítostný boj: itaľští vojáci věděli, že bojují o holý život, neboť z předchozích zkušeností jim bylo dobře známo, že pojem slitování se ve slovníku Vlastenců prakticky nevykytuje. Početní převaha Vlastenců však byla příliš velká a do 8 hodin ráno byli téměř všichni Italové zabiti. Tím se uvolnil koridor vedoucí přímo ke Gondaru: jedna skupina Vlastenců jej okamžitě využila a ve 2 hodiny 45 minut odpoledne vstoupila do města. I když těsně před nimi dosáhly Gondaru hlídky keňského pluku obrněných vozidel, prvními pěšáky, kterým se to podařilo, byli etiopští Vlastenci.

25. východoafrická brigáda postupující od jihozápadu se setkávala s jen nevýrazným odporem a do poledne 27. listopadu dosáhla všech svých cílů. Ve 3.40 odpoledne se dostavila na velitelství brigády italská delegace k jednání o ukončení bojů. Důstojník keňského pluku obrněných vozidel major J. L. Yeatman byl pak vyslán se všemi dostupnými tanky a obrněnými auty zpět do Gondaru, aby přivezl generálporučíka Nasiho k podpisu kapitulace. Po krátkém váhání Nasi souhlasil a následující den britský letoun shodil italským jednotkám dosud se bránícím v městečku Čilga a ve vesnici Gorgora na severním břehu jezera Tana generálův rozkaz ke kapitulaci. Za dobytí Gondaru britské síly zaplatily 32 padlými, 182 zraněnými a 6 nezvěstnými, do zajetí padlo 10 000 italských a 12 000 domorodých vojáků.

Ukončení operací v oblasti Galla-Sidamo a kolem Gondaru znamenalo konec italské vlády ve východní Africe. Není obtížné rozpoznat hlavní důvody katastrofy, která Italy ve východní Africe postihla. Stručně lze říci, že především to byla již několikrát zmíněná skutečnost, že v červnu 1940 Itálie nebyla připravena na velkou válku. Mussolini uvažující pouze politicky vycházel z předpokladu, že vojska Osy si v krátké době podmaní Velkou Británií stejně, jako se to stalo s Francií. Když se ale situace začala vyvíjet jinak, ukázalo se, že italské vrchní velení nemá připraveny strategické plány pro typ války, v jaké se na jednou ocitlo. Následovala řada chybných rozhodnutí učiněných jak v Západní poušti, tak i ve východní Africe. Ve východní Africe však měla ještě závažnější následky - vzhledem k její izolovanosti nebylo možno tamní armádu podporovat či v případě nezbytnosti evakuovat. Přesně 17 měsíců a 17 dní po Mussoliniho vyhlášení války přestalo jeho východoafrické impérium existovat.

Po devíti měsících

V polovině března roku 1941 uplynulo devět měsíců od vstupu Itálie do války a od začátku bojů ve Středomoří. Italské ozbrojené síly však už postihly tři velké porážky. Začátkem února 1941 byla italská 10. armáda přinucena vyklidit libyjskou Kyrenaiku, přičemž utrpěla obrovské ztráty na lidech i na materiálu. 9. března zahájili Italové na albánsko-řecké frontě takzvanou jarní ofenzivu, která však po deseti dnech skončila ostudným neúspěchem, kdy byli útočníci nejen odrazeni, ale i zahánáni hluboko do albánského vnitrozemí. V tu dobu se také už jasně rýsovala nevyhnutelná katastrofa italských vojsk ve východní Africe. Kromě těchto pohrom přišli Italové i o polovinu svých bitevních lodí při útoku britských palubních bombardérů na Taranto a Britové mohli pociťovat uspokojení i z toho, že se jim podařilo dopravit nejpotřebnější posily, zásoby a zbraň na ohroženou Maltu. Ale i když šlo o významné úspěchy britských pozemních vojsk, námořnictva a letectva, tak kromě východní Afriky nebylo ani v severní Africe, ani na Balkáně či v samotném Středozemním moři o ničem rozhodnuto s konečnou platností.

Neuspokojivý vývoj událostí ve Středomoří sledovali s velkým znepokojením v Berlíně. Adolf Hitler nakonec došel k závěru, že nemůže svého partnera z Ocelového paktu nechat se dál blamovat, neboť by to mohlo mít neblahé následky pro existenci samotného italsko-německého spojení. Padlo rozhodnutí a v lednu 1941 se na Sicilii objevila luftwaffe a v únoru v Africe generálporučík Rommel a první jednotky Afrika Korpsu, představující daleko hrozivější nebezpečí, než jakým byla před několika měsíci 10. armáda italského maršála Grazianiho. Pokud se týkalo Balkánu, britští náčelníci štábů nepochybovali o tom, že soustředování německých vojsk v Rumunsku a Bulharsku je předzvěstí útoku na Řecko. Britové měli brzy dojít k trpkému poznání, že taktika a strategie, které jim přinášely úspěchy ve válce proti Italům, nejsou zdaleka tak účinné proti vojskům a leteckým svazům nacistického Německa; wehrmacht byl nepřítelem, s nímž bylo nutno vést válku jinými prostředky a jinými metodami.

Příchod luftwaffe a vyrazení moderní letadlové lodi *Illustrious* na začátku ledna 1941 zbavily britské Královské námořnictvo ve východním

Středomoří jeho dosavadní značné operační volnosti. A nejen to: více než 500 letounů německého X. leteckého sboru se během několika týdnů stalo smrtelnou hrozbou pro celou oblast od Sicilského průlivu až k Suez. Britové se ocitli pod obrovským tlakem, neboť tomuto nebezpečí mohli čelit pouze náročnými opatřeními, jako zvýšením počtu stíhaček na letadlových lodích i na pozemních základnách, instalováním radaru na větším počtu bojových plavidel, zlepšením protiletadlové obrany přístavů a umístěním protiletadlových zbraní i na obchodních lodích, aby byly schopny samostatné obrany. Přitom letounů a protiletadlových děl stejně jako radarových aparatur měli nejen v té době, ale ještě mnoho měsíců zoufalý nedostatek.

I v severní Africe, navzdory velkému úspěchu operace COMPASS, bylo nebezpečí hrozící Egyptu a Suezskému průplavu zažehnáno jen dočasně. Zatímco Britové odtud stahovali vojska k podpoře Řecka, přivázely italské lodi do Tripolisu německé tankové a motorizované jednotky. Už necelé dva týdny po Rommelově příchodu do Afriky došlo k prvním srážkám německých průzkumných oddílů s obránci britských předsunutých postavení u Al Aghajly. Široce pojatý útok zahájil Rommel 24. března, v době, kdy se také už jasně rýsovalo neodvratné střetnutí se silami Osy na Balkáně. Celkově tedy třeba říci, že navzdory řadě nezanedbatelných úspěchů se v březnu roku 1941 britské ozbrojené síly ve Středomoří ocitly na počátku období, které, jak se ukázalo, náleželo k nejkrušnějšímu, jakým museli britští pěšáci, námořníci i letci projít. K odvrácení katastrofy bylo třeba sáhnout až na samé dno lidských a materiálních rezerv britského impéria.

O urputném zápase probíhajícím v následujících měsících a letech ve Středomoří na pevnině, na moři i ve vzduchu bude pojednáno v dalších svazcích takzvané „středomořské“ řady. Než ale přikročíme k popisu událostí na Balkáně souvisejících s obsazením Jugoslávie, Řecka a Kréty německými vojsky a než se seznámíme s průběhem bojů sváděných v Západní poušti, zaslouží si zvláštní pozornost námořní bitva, která se odehrála v posledních dnech března 1941 u mysu Matapan, jižní výspy řeckého poloostrova Peloponés. Bylo to nejvýznamnější střetnutí britského a italského loďstva za celou válku. A protože k němu došlo v době, kdy se v tomto strategicky důležitém prostoru začala rovnováha sil nebezpečně vychylovat ve prospěch mocnosti Osy, byl jeho výsledek o to cennější a silně ovlivnil celkovou situaci. Vylíčení bitvy u Matapanu bude obsahem druhého dílu historie druhé světové války ve Středomoří.

Tabulka hodností námořních důstojníků

Velká Británie	Itálie	Český název	Odpovídající armádní hodnost
Admiral of the Fleet	Ammiraglio di Armata	admirál loďstva (velkoadmirál)	maršál (armádní gen.)
Admiral	Ammiraglio di Squadra designato di Armata	admirál	genplk.
Vice-admiral	Ammiraglio di Squadra	viceadmirál	genpor.
Rear-admiral	Ammiraglio di Divisione	kontradmirál	genmjr.
Commodore	Contrammiraglio	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 (j. g.)	nadporučík
Midshipman	Guadiamarina	námoř. podpor. (nebo praporčík)	poručík

Základní technicko-taktické údaje letounů zmíněných v textu

BRITSKÉ

Gloster SS.37 Gladiator – jednomotorový jednomístný stíhací dvou-plošník. Max. rychlost 407 km/h ve výšce 4 420 m; max. dolet 689 km. Výzbroj: 4 kulometry ráže 7,7 mm.

Fairey Fulmar – jednomotorový dvoumístný palubní stíhací letoun. Max. rychlost 397 km/h ve výšce 2 740 m; max. dolet 1 280 km. Výzbroj: 8 kulometů ráže 7,7 mm. Fulmary obdrželo britské námořní letectvo v květnu roku 1940 a jako první jimi byla vyzbrojena letadlová loď Ark Royal svazu „H“.

Hawker Hurricane – jednomotorový jednomístný stíhací letoun. Max. rychlost 510 km/h ve výšce 5 400 m; max. dolet 965 km. Výzbroj: 8 kulometů ráže 7,7 mm.

Fairey Swordfish – jednomotorový dvoumístný až třímístný torpédo-vý/bombardovací palubní dvouplošník. Max. rychlost 240 km/h ve výšce 1 500 m; max. dolet 880 km (resp. 1 657 km s přídavnou nádrží 314 litrů) s nákladem 680 kg. Výzbroj: jeden pevný a jeden pohyblivý kulomet ráže 7,7 mm; jedno torpédo ráže 457 mm o hmotnosti 730 kg, nebo pumy či hlubinné pumy do hmotnosti 680 kg.

Blackburn B.24 Skua – jednomotorový dvoumístný palubní střem-hlavý bombardér. Max. rychlost 362 km/h ve výšce 2 040 km; max. dolet 1 223 km. Výzbroj: 4 pevné a jeden pohyblivý kulomet ráže 7,7 mm; jedna puma o hmotnosti 227 kg, nebo osm 13,6kg pum, nebo dvě 113kg pumy na závěsnících pod křídlem.

Westland Lysander – jednomotorový dvoumístný bombardér. Max. rychlost 340 km/h ve výšce 1 500 m; max. dolet 2 250 km. Výzbroj: 4 kulometry ráže 7,7 mm; 250 kg pum.

Vickers Wellesley – jednomotorový dvoumístný bombardér. Max. rychlost 367 km/h ve výšce 6 000 m; max. dolet 4 635 km se zátěží 480 kg pum při rychlosti 214 km/h ve výšce 4 572 m. Výzbroj: jeden pevný a jeden pohyblivý kulomet ráže 7,7 mm; 908 kg pum ve dvou vnějších pumovnicích zavěšených pod křídly.

Vickers Wellington Mk.IC – dvumotorový bombardér s osádkou 6 až 7 mužů. Max. rychlost 378 km/h ve výšce 4 724 m; max. dolet

2 905 km (s přidavnými nádržemi 4 104 km). Výzbroj: 6 kulometů ráže 7,7 mm (2 v přední střel. věži, 2 v zadní střel. věži, 2 v bočních oknech); pumy do hmotnosti 2 041 kg.

Bristol Blenheim Mk.I – dvoumotorový dvoumístný až třímístný bombardovací a stíhací letoun. Max. rychlost 426 km/h ve výšce 4 575 m; max. dolet 2 480 km. Výzbroj: jeden pevný a jeden pohyblivý kulomet ráže 7,7 mm; až 454 kg pum v pumovnici. U stíhací verze (typ Mk.IF a posléze Mk.IVF) byly v kontejneru pod trupem instalovány další 4 kulometry ráže 7,7 mm.

Glenn Martin 167 Maryland – dvoumotorový třímístný bombardér americké konstrukce a výroby. Max. rychlost 485 km/h ve výšce 4 000 m; max. dolet 2 070 km, bez nákladu 2 896 km. Výzbroj: 6 kulometů ráže 7,7 mm; 1 000 kg pum. Letouny typu Maryland sloužily především k dálkovému průzkumu.

Walrus – jednomotorový dvouplošník, průzkumný a záchranný létající člun s osádkou tří mužů. Max. rychlost 215 km/h ve výšce 1 600 m; max. dolet 960 km. Výzbroj: jeden kulomet ráže 7,7 mm; 250 kg pum, nebo dvě hlubinné pumy.

Short Sunderland Mk.I – čtyřmotorový průzkumný a záchranný létající člun s osádkou 10 mužů. Max. rychlost 300 km/h ve výšce 2 160 m; max. dolet 3 000 km se zátěží 950 kg pum a 3 900 km bez zátěže. Výzbroj: 7 kulometů ráže 7,7 mm; 950 kg pum.

ITALSKÉ

Macchi Castoldi MC.200 – jednomotorový jednomístný stíhací letoun. Max. rychlost 496 km/h ve výšce 5 000 m; max. dolet 912 km. Výzbroj: 2 kulometry ráže 12,7 mm.

Fiat CR.42 – jednomotorový jednomístný stíhací dvouplošník. Max. rychlost 430 km/h ve výšce 4 300 m; max. dolet 856 km. Výzbroj: 2 kulometry ráže 12,7 mm.

Reggiane Re2000 – jednomotorový jednomístný stíhací letoun. Max. rychlost 512 km/h ve výšce 5 000 m; max. dolet 1 800 km. Výzbroj: 2 kulometry ráže 12,7 mm.

Savoia Marchetti SM.79 – třímotorový bombardér s osádkou 4 až 5 mužů. Max. rychlost 408 km/h ve výšce 4 330 m; max. dolet 1 900 km. Výzbroj: 3 kulometry ráže 12,7 mm a 2 kulometry ráže 7,7 mm; 1 375 kg pum.

Cant Z.1007 – třímotorový bombardér s osádkou 4 až 5 mužů. Max. rychlost 448 km/h ve výšce 5 000 m; max. dolet 2 640 km. Výzbroj: 2 kulometry ráže 12,7 mm a 2 kulometry ráže 7,7 mm; 550 kg pum.

Cant Z.506 – třímotorový bombardér hydroplán s osádkou 4 až 5 mužů. Max. rychlost 368 km/h ve výšce 4 330 m; max. dolet 1 800 km. Výzbroj: 3 kulomety ráže 7,7 mm a jeden kulomet ráže 12,7 mm; 875 kg pum.

Meridionali Ro.43 – jednomotorový dvoumístný průzkumný dvouplošník hydroplán. Max. rychlost 303 km/h ve výšce 2 000 m; max. dolet 1 092 km. Výzbroj: 2 kulomety ráže 7,7 mm.

NĚMECKÉ

Messerschmitt Bf 110 – dvoumotorový dvoumístný stíhací letoun. Max. rychlost 550 km/h ve výšce 6 980 m; max. dolet 900 km (s přídatnými nádržemi 1 300 km). Výzbroj: dva 30mm kanony v přídi, dva 20mm kanony pod trupem, jeden vzhůru střelející pohyblivý dvojkulomet ráže 7,9 mm v zadní části kabiny.

Heinkel He 111 – dvoumotorový bombardér s osádkou 5 až 6 mužů. Max. rychlost 405 km/h ve výšce 6 000 m; max. dolet 2 060 km. Výzbroj: jeden kanon ráže 20 mm v přídi, jeden kulomet ráže 13 mm ve hřbetním střelišti, dva kulomety ráže 7,9 mm na spodku trupu a po jednom kulometu ráže 7,9 mm v obou bočních střelištích; 2 000 kg pum.

Junkers Ju 87 (štuka) – střemhlavý jednomotorový dvoumístný bombardér. Max. rychlost 410 km/h ve výšce 4 100 m; max. dolet 1 535 km při ekonom. rychlosti 185 km/h ve výšce 5 100 m, normální dolet 820 km. Výzbroj: 2 pevné dopředu střelející kulomety ráže 7,9 mm a pohyblivý dvojkulomet ráže 7,9 mm v zadní části kabiny; pod trupem jedna 1 800kg puma, nebo jedna 1 000kg, 500kg nebo 250kg puma a pod křídly čtyři 50kg nebo dvě 250kg pumy.

Junkers Ju 88G – dvoumotorový bombardér (těžký dálkový stíhací letoun) s osádkou 4 mužů. Max. rychlost 647 km/h ve výšce 9 100 m; dolet 2 100 km. Výzbroj: 4 pevné dopředu střelející a 2 pevné vzhůru střelející kanony ráže 20 mm a jeden dozadu střelející pohyblivý kulomet ráže 13 mm; 2 000 kg pum.

Použitá literatura

- Antier, Jean-Jacques: *Drama v Mers-el-Kebíru*. Mustang, Plzeň 1996.
- Barnet, Correlli: *The Desert Generals*. Kimber, Londýn 1960.
- Belot, Raymond de, Rear Admiral: *The Struggle for the Mediterranean 1939-1945*. Princeton University Press, New Jersey 1951.
- Briggs, Ted: *Flagship Hood*. 1985.
- Brown, Eric: *Křídla luftwaffe*. Laser, Plzeň 1998.
- Buckley, Christopher: *Greece and Crete 1941*. Efstathiadis Group, Attikis 1993.
- Cunningham, Andrew B., Admiral of the Fleet: *A Sailor's Odyssey*. Hutchinson & Co. Ltd., Londýn 1951.
- Deighton, Len: *Blood, Tears and Folly*. Random House, Pimlico Edition, Londýn 1995.
- Fergusson, Bernard: *Wavell: Portrait of a Soldier*. Collins, Londýn 1961.
- Hart, Lidell: *History of the Second World War*. Pan Macmillan Publishers Ltd., Londýn 1992.
- Hibert, Cristopher: *Benito Mussolini (The Rise and Fall of il Duce)*. Penguin Books Ltd., Harmondsworth England 1965.
- Horne, Alistar: *To Lose a Battle (France 1940)*. Penguin Books, Londýn 1988.
- Hrbek, Ivan, Hrbek, Jaroslav: *Salvy nad vlnami*. Naše vojsko, Praha 1993.
- Chapman, Guy: *Why France Fell: The Defeat of the French Army in 1940*. Rinehart and Winston, New York 1968.
- Churchill, Winston S.: *Druhá světová válka, I., II. díl*. Lidové noviny, Praha 1992, 1993.
- Ireland, Bernard: *The War in the Mediterranean 1940-1943*. Cassell, Arms & Armour Press, Londýn 1993.
- Irving, David: *Hitler's War*. The Viking Press, New York 1977.
- Jackson, W. G. F.: *The North African Campaign 1940-43*. B. T. Batsford Ltd., Londýn & Sydney 1975.
- Keegan, John (editor): *Churchillovi generálové*. Dobrovský-Beta & Ševčík, Praha-Plzeň.
- Macintyre, Donald: *The Battle for the Mediterranean*. Norton, New York 1965.

- Mitcham, Samuel W. Jr.: *Hitler's Field Marshals and Their Battles*. Guild Publishing, Londýn 1988.
- Molony, C. J. C.: *History of the Second World War. Volume V: The Mediterranean and Middle East*. HMSO, Londýn 1966.
- Newton, Don, Hampshire, A. Cecil: *Taranto*. Naše vojsko, Praha 1994.
- Pitt, Barrie: *The Crucible of War – Western Desert 1941*. Book Club Associates, Londýn 1980.
- Playfair, I. S. O., Major-General: *The Mediterranean and Middle East, Volume I*. HMSO, Londýn 1954.
- Playfair, I. S. O., Major-General: *The Mediterranean and Middle East, Volume II*. HMSO, Londýn 1956
- Purnell's History of the Second World War, Volume 1, 2*. Purnell & Sons Ltd., Londýn 1966.
- Roskill, Stephen W.: *The War at Sea, Volume I*. HMSO, Londýn 1954.
- Sadkovich, James J.: *The Italian Navy in World War II*. Greenwood Press, Westport, Connecticut–Londýn 1994.
- Shirer, William L.: *The Rise and Fall of the Third Reich*. Simon & Schuster, New York 1960.
- Schmid, Jaroslav: *Stihací a bombardovací letadla Velké Británie, díl 1, 2*. Fraus, Plzeň 1996.
- Schmidt, Paul: *Paměti Hitlerova tlumočníka*. Barrister & Principal, Brno 1997.
- Schulman, Milton: *Defeat in the West*. Ballantine Books, New York 1963.
- Smith, Denis Mack: *Mussolini's Roman Empire*. The Viking Press, New York 1976.

Rejstřík osob

A

- ALEXANDER, Albert Victor, sir, brit.
politik 22, 55, 64
ANTONESCU, Ion, generál 155
AOSTA, vévoda z, etiopský vicekrál
248–252, 257, 259, 264, 267–268,
270, 272–273, 279–286
ARMELLINI, Quirino, genpor. 156
ATTOLICO, Bernardo, ital. diplomat 13

B

- BABINI, Valentino, brig. gen. 213–214
BACKHOUSE, Roger, admirál 22
BADOGLIO, Pietro, maršál 26–27, 38,
137, 155, 162, 249
BALBO, Italo, maršál 138–139
BANFITO, Alberto, fregat. kpt. 146
BARBINI, Giovanni, námoř. por. 181
BARONI, Enrico, námoř. kpt. 97–98
BARRIOS, námoř. kpt. 72
BAYLEY, Gerald, námoř. por. 176
BELL, námořník, signalista 71–72
BELOT, Raymond de, kontradm. 46,
246
BERESFORD-PEIRSE, Noel M. de la
P., genmj. 269–270, 292
BERGONZOLI, Annibale („Elektrická
brada“), genpor. 208–209, 211, 216–
–217
BERNOTTI, R., admirál, námoř. historik
244
BERTI, Mario, generál 206, 208–209
BIGGS, H. W., fregat. kpt. 122
BLAMEY, Thomas, sir, genpor. 218
BOGENHARDT, baron, poručík 17
BONETTI, admirál 273–274
BONHAM-CARTER, Charles, sir,
generál 99

- BOYD, Denis W., námoř. kpt. 170, 172,
175–177, 230
BRAGADIN, M., námoř. kpt., historik
46
BRIGGS, Ted, námořník, signalista 71–
–72, 82

C

- CAMPBELL, A. G. S., poručík 282
CAMPBELL, J. C. („Jock“), plk. 215–
–216
CAMPIONI, Inigo, admirál 100–101,
103–104, 106–110, 112–114, 133–134,
180, 192–196, 198, 200–201, 245
CARNIMEO, Nicolo, genmj. 271
CASARDI, Ferdinando, kontradm. 117–
–120, 124–126
CAUNTER, J. S. L., brig. gen. 216
CAVAGNARI, Domenico, admirál 95,
201
CAVALLERO, Ugo, generál 162
CERNUSCHI, Enrico, ital. autor 111–112
CIANO, Galeazzo, hrabě, ital. politik 12,
14, 18, 22, 26–28, 109, 140, 153, 155,
157, 159, 162, 221
CLIFFORD, Edward, námoř. por. 172,
175–177
COLLETT, brit. námoř. důstojník 57
COLLINET, Louis, námoř. kpt. 75
COLLINS, John A., námoř. kpt. 117–
–122, 124–125
COLLINS, R. T. G., pplk. 294–295
COLLISHAW, R., komodor letectva 50
COMBE, John F. B., brig. gen. 214, 216
CONA, Fernandino, generál 217
CORK a ORREY, hrabě z, admirál 201
COULONDRE, Robert, franc. diplomat
17

COWAN, Walter, sir, admirál 21
 CREAGH, Michael O'Moore, genmjr.
 204, 213–215
 CUNNINGHAM, Alan G., genpor. 250,
 257–259, 262–268, 277, 279, 283,
 285–288, 290–291
 CUNNINGHAM, Andrew Browne, sir,
 admirál 13, 15, 18–24, 31, 33, 36–37,
 40, 42–43, 48, 50–51, 84–91, 93, 95–
 –96, 98–99, 101–103, 106–111, 113–
 –116, 118–119, 124–125, 127–135,
 142, 144–146, 148–149, 151–152,
 164–167, 169–170, 172–173, 180–181,
 183–188, 197–198, 201–202, 208,
 211–212, 222–224, 226–234, 236,
 240–241, 246, 257

D

D'ALBIAC, J. H., vicemaršál letectva
 162
 DARLAN, Jean L. Xavier François,
 admirál 34, 41, 53, 55–57, 67, 69, 74,
 82–84
 DAVIES, G. P. S. A., korvet. kpt. 60–61,
 65, 68, 76
 DeANGELIS, Francesco, fregat. kpt.
 181
 DELLA MURA, Vincenzo, brig. gen.
 211
 DEIGHTON, Len, brit. autor 217
 DICK, Royer M., fregat. kpt. 86
 DILL, John Greer, sir, maršál 214, 254–
 –256
 DORMAN-SMITH, Eric, brig. gen. 214,
 220
 DÖNITZ, Karl, admirál 139
 DUFAY, Vaisseau de, námoř. por. 65–67
 DUPLAT, admirál 41

E

EDEN, Anthony Robert, brit. státník
 204
 EISENHOWER, David Dwight, amer.
 generál 31, 91
 ESTEVA, Jean Pierre, admirál 34, 56, 79

F

FLETCHER, B. C., plk. 272–273, 281,
 283
 FOCH, Ferdinand, maršál 29
 FORBES, Charles, sir, admirál 24, 61
 FORD, Wilbraham T. R., sir, viceadm.
 102, 113, 236
 FOWKES, C. C., genmjr. 268, 288, 292,
 294–295
 FRANCO, Francisco, španěl. generál
 a státník 7, 114, 156, 247
 FRASER, Bruce A., sir, admirál 24
 FRUSCI, Luigi, genpor. 271–273, 281–
 –283

G

GARIBOLDI, Italo, generál 208, 214
 GARSIDE, F. R., námoř. kpt. 102
 GAULLE, Charles André Joseph Marie
 de, franc. generál a státník 82–83, 93–
 –94, 274
 GAZZERA, Pietro, genpor. 280, 285–
 –288, 290
 GEISSLER, Hans, generál letectva 222
 GENSOUL, Marcel Bruno, viceadm.
 eskadry 34, 55–57, 60–62, 64–70, 72,
 74–76, 78, 82–83, 85, 91
 GILLIAERT, generál 290
 GLENNIE, I. G., námoř. kpt. 58, 63
 GODFROY, R. E., viceadm. 24, 33, 55,
 84–91
 GODWIN-AUSTEN, A. R., genmjr.
 252–255, 257, 260, 262, 291
 GOEBBELS, Joseph, německý politik 16
 GOING, George Robert Marshal,
 námoř. por. 170–172, 175–177
 GONELLA, Felice, plk. 292
 GOODWIN, D. G., námoř. por. 174
 GÖRING, Hermann, říšský maršál 16,
 122
 GOTT, W. H. E., brig. gen. 214–215
 GRAZIANI, Rodolfo, maršál 27, 137,
 139–142, 144, 154, 156, 203–204,
 206, 210, 212, 214, 220, 270, 297
 GRAZZI, Emmanuel, hrabě, ital.
 diplomat 156–157

H

HAILE SELASSIE I., etiopský císař 6,
249–250, 275–279
HALE, J. W., korvet. kpt. 175–177
HARDING, John, brig. gen. 214
HARWOOD, Henry, sir, admirál 91
HEATH, L. M., genmj. 269, 272–274,
281
HENDERSON, Neville, sir., brit.
diplomat 16
HENNESSY, E. C., por. 211
HITLER, Adolf, němec. diktátor 5, 7, 11,
13–14, 16–17, 22–23, 25, 27, 29, 41,
53–55, 128, 138–139, 153–157, 162–
–163, 165, 221, 297
HOARE, Samuel, sir, brit. politik 6
HOLDING, námoř. pěšák 71–72
HOLLAND, C. S., námoř. kpt. 60–61,
65–70, 76, 82, 196
HOLLAND, Lancelot E., kontradm.
186, 194–196
HORNE, Alistair, brit. vojen. historik 28
HUNTZIGER, L. C. Charles, generál 29

CH

CHAMBERLAIN, Arthur Neville, brit.
státník 11, 23–24
CHANDESRIS, ppor. 28
CHATER, A. R., brig. gen. 250–253,
263
CHURCHILL, Winston L. Spencer, brit.
státník 22, 24, 51, 54, 56–57, 64, 83,
142, 160, 202, 220, 237, 253–257

I

IACHINO, Angelo, admirál 133, 192–
–194, 201, 244–246
IRELAND, Bernard, brit. autor 150, 220

J

JACOMONI, Francisco, genpor. 12, 155
JAMAMOTO, Isoroku, admirál 184
JAMES, W. A. L., brig. gen. 292, 294–
–295
JEFFERY, E. G., námoř. kpt. 60, 64
JIŘÍ II., řecký král 157

JIŘÍ V., angl. král 20

JIŘÍ VI., angl. král 181

JODL, Ferdinand, genplk. 53, 156

JOHNS, Ned, vrchní signal. poddůst. 70,
72

K

KEEVIL, fregat. kpt. 172
KEITEL, Wilhelm, maršál 29, 53
KEITH, Alistair, námoř. ppor. 170–171

L

Le LUC, kontradm. 67
Le PIVAIN, Louis, námoř. kpt. 71
LEATHAM, R., viceadm. 31
LEBRUN, Albert, franc. prezident 28–
–29
LEOPOLD III., belgický král 25
LLOYD, lord z Dolobranu, brit. politik 55
LONGMORE, Arthur M., sir, hlavní
maršál letectva 144, 181
LORENZINI, Raimondo, genmj. 272
LYSTER, Adrian Lumley George St.,
kontradm. 130, 135, 165, 170, 173,
176, 181

M

MACKAY, Iven G., sir, genmj. 210
MALETTI, Pietro, brig. gen. 206
MANELLA, Enrico Petassi, genpor.
209–210
MARAVENTANO, plk. 278–280
MARGOTTINI, Carlo, námoř. kpt. 146,
148
MATTEUCCI, Pellegrino, viceadm.
192–193
MAYNE, A. G. O. M., genmj. 281–284
McCARTHY, E. D. D., námoř. kpt. 146–
–147, 151
MEISEL, Wilhelm, námoř. kpt. 225
METAXAS, Johannis, řecký generál
a státník 156–159
MILCH, Erhard, maršál letectva 221
MITCHELL, William, maršál letectva 31
MOLOTOV, Vjačeslav Michailovič,
sovět. státník 13

MOORE, Henry R., sir, admirál 19, 24
MORFORD, Sam, námoř. por. 175
MORIONDO, Marenco di, kontradm.
104

MUSSOLINI, Benito, ital. státník 6–7,
10–11., 13–14, 19, 22–23, 26–28, 36,
38, 41, 95–96, 137–142, 153–159,
162–163, 208, 214, 220–221, 247–
–250, 252, 255, 267, 280, 296

N

NARDI, korvet. kpt. 43
NASI, Guglielmo, genpor. 252, 278, 281,
285, 290–292, 296
NATALE, plk. 278
NELSON, Horatio, lord, admirál 104,
201
NICHOLSON, H. St. L., fregat. kpt.
117–122, 125
NORTH, Dudley, sir, admirál 56–57, 60,
67, 83, 93
NOVARO, Umberto, námoř. kpt. 122, 124

O

O'CONNOR, Richard Nugent, genpor.
141, 203–207, 209, 212–215, 217–218,
269
O'CONOR, Rory, námoř. kpt. 103
OLLIVE, viceadmirál 13
ONSLow, R. F. J., kontradm. 91
OLRY, René-Henri, generál 27–28

P

PALADINI, Riccardo, viceadm. 112
PALAIRET, Michail, sir, brit. diplomat
158
PAPAGOS, Alexandros, generál 158
PARMEGIANI, Alberto, námoř. kpt.
193
PATCH, O., námoř. kpt. 174
PÉTAIn, Henri Philippe, franc. maršál
a státník 28–29, 53, 55, 57, 92–93,
138, 156, 250
PHILLIPS, Thomas S. V., kontradm. 112
PIENAAR, Dan H., brig. gen. 268, 281–
–283

PIPON, James, sir, viceadm. 239
PITT, Barrie, brit. autor 254
PLATT, William, genpor. 250, 257, 269–
–273, 276–277, 279, 281, 283–285,
288, 290–292
PLAYFAIR, I. S. O., genmj., brit.
historik: 110, 279, 290
PORTAL, R. H., námoř. kpt. 149
POUND, Dudley, sir, admirál 21–22, 51,
55–57, 67, 83, 115, 129, 165, 201–202
PRASCA, Sebastiano Visconti, generál
12, 155, 158–159, 162
PRETTY, F. C., námoř. kpt. 131
PRIDHAM-WIPPELL, H. D., viceadm.
99, 113, 152, 180–181, 187, 223, 227,
233
PRUDHON, ppor. 28
PUCCINI, Giacomo, ital. hudeb.
skladatel 156

R

RANKIN, W. pplk. 281
RÁS HAILU, etiopský kmenový
náčelník 278–279
RAWLINGS, H. B., kontradm. 152, 223,
234
RENOUF, E. de F., kontradm. 227–229,
233
REYNAUD, Paul, franc. státník 26, 28
RIBBENTROP, Joachim, von, němec.
politik 13, 16–17, 22, 154
RICCARDI, Arturo, admirál 21, 201
RINGROSE, B. J., major 291–292
ROATTA, Mario, generál 155
ROBERTSON, H. C. F., brig. gen. 211
ROBERTSON, Ian, fregat. kpt. 171–172,
175
ROMMEL, Erwin, maršál 91, 256, 297–
–298
ROOSEVELT, Franklin Delano, amer.
prezident 13, 256, 274
ROSKILL, Stephen W., námoř. kpt.,
historik 109
ROWLEY, Henry Aubrey, námoř. kpt.
171–172

S

SADKOVICH, James J., amer. námoř.
historik 150, 183
SADLER, brig. gen. 235
SANDFORD, D. A., brig. gen. 275–277
SANSONETTI, Luigi, viceadm. 192
SCARLETT, Norman J., námoř. por.
177–178
SELBY, A. R., brig. gen. 203, 205
SCHMIDT, Paul, Hitlerův tlumočník 14,
16
SIERRA, de la Luis, španěl. historik 180
SIMONE de, genmjr. 252, 260, 264, 284
SLAUGHTER, Henry, námoř. por. 176
SMALWOOD, G. R., brig. gen. 288
SODDU, Ubaldo, generál 155, 158, 162
SOMERVILLE, James F., sir, viceadm.
33, 59–64, 66–70, 72–75, 77–81, 83–
85, 88–89, 93, 114, 127–129, 167,
183, 185–186, 188–189, 193–197,
201–202, 224–226, 240–246
SPEARMAN, A. Y. E., korvet. kpt. 60–
61, 65, 76
STALIN, Josif Vissarionovič, sovět.
diktátor 17

T

TELLERA, Giuseppe, genpor. 209, 214,
217
THOMA, Wilhelm, von, genpor. 142
TIBERIO, Ugo, ital. vědec 136
TOVEY, John C., sir, admirál 19, 24, 43,
97–99, 103–104, 106, 108, 113, 125,
152
TRIZZINO, Antonio, ital. námoř.
historik 183, 247
TUCK, fregat. kpt. 177

U

UGOLINI, plk. 294–295

V

VIETINA, Massimiliano, admirál 211
VIKTOR EMANUEL III., ital. král 12,
37
VOLPINI, generál 284

W

WALLER, H. M. L., námoř. kpt. 211–
212
WARREN, Guy L., námoř. kpt. 194
WAVELL, Archibald Percival, sir, maršál
31, 140, 144, 160, 162, 203–205, 207,
209, 214, 218, 220, 250–258, 263,
267–270, 273, 275–277, 281, 286, 291
WELLS, L. V., viceadm. 60
WETHERALL, H. E. de R., genmjr.
264–266, 268, 287, 292, 294
WEYGAND, Maxime, generál 26, 29
WILLIAMSON, Kenneth, korvet. kpt.
173–174, 176–178
WILLIS, Algernon, kontradm. 86, 88
WILSON, E. C. T., kpt. 252
WILSON, Henry Maitland, genpor. 141,
203–205, 209, 218, 253, 255
WILSON, Thomas Woodrow, amer.
prezident 5
WINGATE, Odre C., pplk. 276–280

Y

YEATMAN, J. L., major 296

Z

ZOGU I., albánský král 12

Obsah

Mračna se stahují - - -	5
Blesková válka - - -	16
Soupeři ve Středomoří - - -	30
Začátek války na moři - - -	40
Malta - ohrožená pevnost - - -	47
Operace CATAPULT - - -	53
Bitva u Punta Stilo - - -	95
Střetnutí u mysu Spada - - -	117
Posily pro Maltu - - -	127
Italská invaze do Egypta - - -	137
Boje na námořních cestách - - -	144
Útok na Řecko - - -	153
Swordfishe nad Tarantem - - -	164
Střetnutí u mysu Spartivento - - -	186
Wavellových třicet tisíc - - -	203
Nastupuje luftwaffe - - -	221
Svaz „H“ míří do Janovského zálivu - - -	240
Italská východní Afrika - - -	248
Po devíti měsících - - -	297
Tabulka hodnotí námořních důstojníků - - -	299
Základní technicko-taktické údaje letounů zmíněných v textu - - -	300
Použitá literatura - - -	303
Rejstřík osob - - -	305

Miloš Hubáček

BOJ O STŘEDOMOŘÍ

Prvních devět měsíců

Typografie a technická redakce Petr Čížek

Mapy zhotovil Petr Čížek

Vydalo nakladatelství Ladislav Horáček – Paseka
jako svou 603. publikaci

Odpovědný redaktor Allan Plzák

Výtvarný redaktor Bohuslav Holý

Vytiskla tiskárna FINIDR, s. r. o.,

Lipová ulice, Český Těšín

312 stran textu a 48 stran obrazových příloh

Vydání první. Praha 2003

Knihy nakladatelství Paseka

žádejte u svých knihkupců nebo na adrese:

Nakladatelství 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