

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta filozofická

Diplomová práce

Britské královské námořnictvo (1908–1914)

Jan Chaloupka

Plzeň 2021

Západočeská univerzita v Plzni
Fakulta filozofická

Katedra historických věd
Studijní program Historické vědy
Studijní obor Moderní dějiny

Diplomová práce

Britské královské námořnictvo (1908–1914)

Jan Chaloupka

Vedoucí práce:

Mgr. Martin Boček, Ph.D.

Katedra historických věd

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2021

Prohlašuji, že jsem práci zpracoval samostatně a použil pouze uvedených pramenů a literatury.

Plzeň, duben 2019

Tímto bych rád poděkoval Mgr. Martinu Bočkovi, Ph.D. za odborné vedení práce, cenné připomínky a rady, jež pomohly při jejím vypracování.

Obsah

1 Úvod.....	1
2. Velké změny na počátku století	6
2.1 Námořnictvo admirála Fishera.....	7
2.2 Vznik a rozpoznání německé hrozby	11
3 Období Reginalda McKenny v admiralitě (1908–1911)	17
3.1 Události roku 1908.....	17
3.2 Námořní panika 1909.....	21
3.3 Vyšetřování v admiralitě a Fisherův odchod	30
3.4 Po Fisherově odchodu.....	34
3.5 Agadirská krize	36
4. Období Winstona Churchilla (1911–1914).....	43
4.1 Výměna na postu prvního lorda.....	43
4.2 Churchill v admiralitě	46
4.3 Významné reformy	50
4.4 Haldaneova mise.....	53
4.5 Středomořský problém.....	63
4.6 Námořní výdaje 1913–14 a krize kolem výdajů 1914–15	67
4.7 Předválečné události	72
5. Závěr	78
6. Zdroje.....	83
6.1 Vydané prameny	83
6.2 Periodika	83
6.3 Literatura.....	83
6.4 Internetové zdroje	86
6. Resumé.....	87
7. Seznam příloh	89

1 Úvod

Britské královské námořnictvo, jenž bylo od poloviny 18. století nejsilnějším světovým loďstvem, si po většinu 19. století udržovalo výraznou převahu nad všemi mocnostmi. V roce 1883 mělo k dispozici 38 bitevních lodí,¹ kdežto ostatní velmoci dohromady disponovaly 40. Tento poměr se však koncem století měnil stále více v britský neprospěch. Ještě na přelomu 19. a 20. století mělo královské námořnictvo svou sílu rozmístěnu po celém světě a za potenciální soupeře byly považováno především další evropské námořní mocnosti Francie a Rusko, podle jejichž loďstev se upravoval program stavby nových lodí.

Poté, co se ujal vedení německého námořnictva Alfred von Tirpitz, začala s podporou císaře Viléma II. jeho rozsáhlá výstavba. V Británii si byli již od počátku století někteří členové admirality vědomi potenciálu, jakého může císařské námořnictvo dosáhnout. K vyprofilování Německa do pozice případného protivníka číslo jedna tak vedl, kromě postupného britského urovnání sporů se svými rivaly, především jeho vlastní postup. Od roku 1906 lze pak jednoznačně hovořit o námořním závodě ve zbrojení, který byl doprovázen neúspěšnými snahami o nalezení kompromisu a urovnání vzájemných vztahů. Jednalo se tak o sérii mezinárodních událostí, vnitřních krizí, reforem a politických rozhodnutí, které vedly k vzájemnému konfliktu s vypuknutím první světové války.

Cílem předkládané diplomové práce je analýza admirální politiky ve funkčním období dvou posledních předválečných prvních lordů admirality, Reginalda McKenny a Winstona Churchilla. Téma je tedy vymezeno rokem 1908, kdy do této funkce nastoupil McKenna a zahájením první světové války v roce 1914. Toto období se vyznačuje pravidelným soupeřením o výši námořních výdajů mezi admirality, podporovanou konzervativní opozicí a částí vlády v čele s radikálními liberály. Snaha vlády realizovat slíbené reformy a sociální programy kolidovala s potřebou zajistit dostatečnou námořní ochranu země. Zároveň v probíhající závodě ve zbrojení, jenž se odrážel téměř v každém admirálnímu kroku, nechtěla britská vláda být tím, kdo jej dále eskaluje. Oba první lordi admirality tohoto období byli do této funkce dosazeni proto, aby zajistili

¹ V tomto časovém období se běžně používá pojem obrněnec (ironclad).

snížení námořních výdajů. Na otázku, jak a zda byl tento cíl vůbec naplněn se snaží práce odpovědět.

Diplomová práce je chronologicky členěna do tří hlavních kapitol, které jsou tematicky rozděleny na podkapitoly. První kapitola slouží především k uvedení do problematiky a jako základ pro pochopení souvislostí. Rozdělena je na tři podkapitoly, přičemž první se soustředí na mezinárodní postavení Velké Británie na přelomu 19. a 20. století a na zásadní události tohoto období. Druhá část shrnuje první roky 20. století v královském námořnictvu, které jsou z velké části definovány reformami, jež provedl admirál Fisher během svého působení ve funkcích druhého a prvního námořního lorda. Třetí podkapitola nejprve stručně vysvětluje příčiny a vznik německého námořního zbrojení a následně se podrobněji věnuje rozpoznání a reakcím na německou námořní hrozbu jednotlivými významnými členy admirality až do pomyslného odstartování nového námořního závodu zavedením lodi HMS *Dreadnought* v roce 1906.

Druhá kapitola se věnuje rokům 1908–1911. V úvodní části je nastíněna situace, ve které se námořnictvo nacházelo na počátku roku 1908, stav loďstva, problémy s námořními výdaji a změny v kabinetu, v jejichž důsledku se Reginald McKenna stal prvním lordem. Detailněji je zde objasněn spor mezi admirály Fisherem a Beresfordem, který do značné míry štěpil většinu důstojnického sboru. Nejobsáhlejší část se komplexně věnuje námořní panice v roce 1909, zde je kladen důraz na její příčiny a postoj prvního lorda admirality k celé záležitosti. Následně je pozornost věnována již zmíněnému sporu uvnitř námořnictva, který vygradoval v první polovině roku 1909. Práce se zaměřuje především na vyšetřování obvinění vznesených admirálem Beresfordem než na pozadí celé aféry, která byla hlavním důvodem následného odchodu admirála Fishera z funkce. Následuje popis období do nástupu Winstona Churchilla, které je rozděleno na dvě části. Jedna část se věnuje krátké kabinetní krizi, jež propukla v důsledku navrhovaných úprav dvouletého programu lodní výstavby a opětovnému poplachu v důsledku změn v německém námořnictvu, které se promítly do jednání o námořních výdajích. Druhá část analyzuje postavení Británie za Agadirské krize, která byla velmi důležitou epizodou ve vývoji vztahů k Německu. Pozornost je věnována i tristní reakci námořnictva na probíhající události, která dovedla vládu k přesvědčení, že admirality je potřeba reformovat.

První podkapitola třetí části popisuje výběr nového prvního lorda, kterým se stal Winston Churchill. Tím byl položen základ k druhému předválečnému reformnímu období v královském námořnictvu. Tento časový úsek analyzuje druhá část této kapitoly, přičemž třetí část shrnuje reformy samotné. Velký prostor je zde věnován misi lorda Haldanea, jakožto poslednímu vážnému pokusu o stabilizaci závodu ve zbrojení a určitému urovnání vztahů mezi Německem a Británií. Na pozadí celé události stála novela německého námořního zákona a snaha Německa přimět Británii ke konkrétnímu diplomatickému závazku. Tyto dva cíle, jejichž význam a nemožnost prosazení vedly ke krachu jednání, přivedl Churchilla k radikální odpovědi na německou novelu soustředící se na úpravu vlastního námořního programu. Další část se věnuje Churchillově pokusu o jistou reorganizaci loďstva v domácích vodách a Středomoří. Pasáž rozebírá příčiny a důsledky této události, jež lze považovat za jeden z Churchillových neúspěchů ve funkci prvního lorda. Předposlední část analyzuje situaci kolem posledních dvou předválečných námořních rozpočtů, kdy z důvodu vysokého nárůstu došlo na přelomu let 1913 a 1914 k velké kabinetní krizi. Autor práce se zde zaměřuje především na roli Churchilla v této problematice. Poslední část práce pak shrnuje události léta 1914 a počínání admirality v kontrastu k celkovému postoji Británie v kritických dnech před vypuknutím první světové války.

Diplomová práce byla zpracována na základě nevydaných pramenů a odborné literatury v českém a anglickém jazyce. Mezi nejprínosnější vydané prameny patřila edice *The Naval Route to the Abyss. The Anglo-German Naval Race 1895–1914* zkompleťovaná Matthew Seligmannem, Frankem Näglerem a Michaelem Epkenhansem, především pak části s dokumenty vztahujícími se k rozpoznání německé hrozby a námořní panice v roce 1909. Velmi cenným zdrojem byla též monografie Randolpha Churchilla *Winston S. Churchill. Young Statesman. 1901–1914*, která je prezentována jako oficiální biografie, nicméně pro tuto práci byly použity pouze v ní publikované dokumenty, které autor považoval za velmi užitečné pro celou část zabývající se Churchillovým působením na postu prvního lorda admirality. Nezanedbatelný přínos pro předkládanou diplomovou práci mělo též prostudování zdigitalizovaných parlamentních debat dostupných online. Šlo především o jednání, při kterých byly projednávány otázky ohledně rozpočtu pro námořnictvo nebo významné kroky admirality, které si žádaly souhlas parlamentu. Dále za zmínku jistě stojí Arthurem Marderem zkompleťovaná korespondence admirála Fishera nazvaná *Fear God and Dread Nought*. Pro pochopení některých rozhodnutí

a souvislostí ve spojitosti s Winstonem Churchillem byla nápomocná jeho, do češtiny přeložená kniha, *Světová krise. Kniha I. 1911–1914*. Autor také prostudoval vydané záznamy admirála Fishera, nicméně ty se z větší části soustředí na období jeho působení na postu prvního námořního lorda, které spadá do tématu práce jen částečně. V menší míře též autor pracoval s dobovým tiskem, jako například s vydáním novin *Leicester daily post* z 28. října 1910, který reflektoval význam nových děl pro královské námořnictvo na probíhající zbrojní závod a veřejné mínění ve Velké Británii.

Z odborné cizojazyčné literatury byla pro zpracování této práce stěžejní tato čtyři díla. Prvním je *From the Dreadnought to Scapa Flow. Volume I The Road to War 1904–1914* od historika Arthura Mardera z roku 1961, které zahrnuje popis velké části aspektů dané problematiky ve vymezeném období. Přestože jsou některé jeho závěry dnes považovány za překonané, například až téměř naivní pohled na Mullinerovu aféru v roce 1909, kdy počínání samotného Mullinera motivované spíše obchodními zájmy obhájuje domnělým patriotismem, není toto dílo od A. Mardera dosud z hlediska jeho tematického záběru překonáno, a je proto stále hojně citováno i současnými autory. Druhým dílem je *Churchill and Fisher. Titans at the Admiralty* od Barryho Gougha. Autor se věnuje i událostem s mezinárodním přesahem, především se však soustředí na problematiku uvnitř admirality. Z tohoto důvodu se jednalo o nejužitečnější zdroj pro podkapitoly věnované vyšetřování uvnitř admirality nebo nástupu Churchilla do funkce prvního lorda admirality. Třetí významnou použitou prací je kniha s názvem *Sir John Fisher's Naval Revolution* od Nicholase Lamberta, zaměřující se na všechny změny provedené admirálem Fisherem a Winstonem Churchillem. V období 1911–1914 analyzuje do jaké míry byla jednotlivá Churchillova rozhodnutí ovlivněna Fisherovými teoriemi a proč se v některých otázkách názorově rozcházel. Čtvrtým, pro autora klíčovým zdrojem z řad odborné literatury, je velmi obsáhlá publikace Roberta Massieho s názvem *Dreadnought. Britain, Germany and the Coming of the Great War*. Kniha obsahuje kapitoly věnující se přímo epizodám z anglo-německého zbrojního závodu, ale také jednotlivým vnitřním událostem v obou zainteresovaných zemích majících na probíhající námořní rivalitu vliv, čímž vytváří velice vyvážený a komplexní obraz celé problematiky.

Z dalších zdrojů je potřeba zmínit studii Kennetha Molla *Politics, Power and Panic. Britain's 1909 Dreadnought 'Gap'*. Ta se na rozdíl od většiny ostatních publikací více věnuje vlivu veřejného mínění na tuto zásadní událost. Pro podkapitolu o rozpoznání německé hrozby byla nepostradatelnou studií Matthew Seligmanna *Switching Horses*.

The Admiralty's Recognition of the Threat from Germany, 1900–1905. Co se týče vlastního vývoje lodí a technických záležitostí, primárně autor diplomové práce čerpal z knihy Davida Browna *The Grand Fleet. Warship Design and Development 1906–1922*.

Diplomová práce se v podstatě jen minimálně opírá o díla psaná česky či do češtiny přeložená. V českém prostředí není možné dohledat ucelenou publikaci, která by se tématu královského námořnictva ve vymezeném období věnovala. Existuje však řada publikací věnující se osobě Winstona Churchilla, ovšem v tomto případě se povětšinou soustředí výrazně více na jiná období, především na druhou světovou válku. Výjimku tvoří první díl knihy *Válečný vůdce. Život Winstona Churchilla ve válce 1874–1945* od Carla D'Este, ve které je politika vhodně proložena pasážemi z osobního života a mimo jiné barvitě popsán vztah s admirálem Fisherem. Dále je v českém jazyce dostupná také řada titulů zabývajících se mezinárodní politikou. Z těch je možné jmenovat dílo Maxe Hastingse, *Katastrofa 1914. Evropa táhne do války*, detailně popisující události předcházející první světové válce, a Christophera Clarka *Náměsíčníci. Jak Evropa v roce 1914 dospěla k válce* zasazující jednotlivé události konce 19. a počátku 20. století do širších souvislostí a objasňující jejich význam v kontextu blížící se první světové války. Pro potřeby úvodní kapitoly autor také čerpal z knihy Jaroslava Hrbka *Velká válka na moři. 1. díl – Rok 1914*. K dokreslení celé předválečné situace autorovi pak posloužila kniha od autorů Aleše Skřivana a Petra Křivského s názvem *Století odchází. světla a stíny „belle époque“*, která se, byť jen okrajově, věnuje zvolenému tématu.

Na tomto místě autor považuje za nutné čtenáři vysvětlit používání některých pojmů. Termín bitevní loď je v práci použit v případě, že se jedná o období do roku 1906, respektive zavedení do služby lodi HMS *Dreadnought*, nebo není podstatné, zda se jedná o pre-dreadnought, dreadnought či jde o jejich kombinaci. Tento termín je také užíván, pokud jde pouze o rozdělení typů velkých lodí v programech námořní výstavby. Samotný pojem bitevní křižník se pak pro přehlednost používá pro všechny lodě tohoto typu dle dnešní klasifikace bez ohledu na rok zavedení tohoto pojmu ve Velké Británii a odlišnou klasifikaci tohoto typu lodí v Německu. Pro vládní úřady a funkce je v případě jejich existence v práci použito českých ekvivalentů. Dále jsou v práci používány některé specifické termíny, jako například loďstvo/námořnictvo (všechny lodě daného státu, nebo všechny lodě v dané oblasti), flota (větší uskupení lodí, zpravidla s jasně daným účelem nebo oblastí nasazení – Středomořská flota), flotila (skupina menších lodí podobné kategorie), eskadra (menší počet větších lodí operujících nezávisle).

2. Velké změny na počátku století

Do 20. století vstupovalo Britské impérium stále jako nejmocnější koloniální říše, nicméně určité události konce 19. století postupně vedly k ukončení politiky známé jako skvělá izolace, kterou ostrovní říše prováděla po většinu 19. století. Prvním výrazným otřesem, který narušil vídeňský systém z roku 1815, byla již prusko-francouzská válka, jejímž důsledkem bylo rozvrácení dosavadní rovnováhy na kontinentě a vyvázání se Ruska z podmínek Pařížské smlouvy z roku 1856.² Když po vzájemném sblížení Ruska a Francie došlo v roce 1894 ke vzniku aliance, vnímala to Británie jako pakt namířený proti ní, jelikož prakticky ve všech významných koloniálních oblastech jako severní Afrika, Persie nebo Čína, měla s těmito velmocemi spory.

Na přelomu století došlo k několika událostem, které vedly k přesvědčení, že politika skvělé izolace nebude v novém století vyhovující. Na obzoru se totiž začala rýsovat moc nových velmocí. Spojené státy americké smetly zbytky španělské koloniální říše krátkou válkou v roce 1898 a v rozporu se svou oficiální politikou si některé její državy podržely. Německé císařství se poměrně rychle vyprofilovalo na mocnost prvního řádu s velmi vyspělým průmyslem a koloniálními ambicemi. V roce 1899 vypukla pro Brity zpočátku nepříliš úspěšná druhá búrská válka, která světovou pozici impéria oslabila.³ Zároveň se po roce 1901, kdy došlo k potlačení Boxerského povstání v Číně, začalo Rusko více angažovat v dálnovýchodní politice a zajišťovat si zde svůj vliv.

Velká Británie, uvědomující si svou již nevýhodnou pozici v izolaci, začala hledat spojence. Byla zde možnost spojit se s Japonskem, čímž by došlo k zajištění Dálného východu a zároveň by nedošlo k mocenské změně v Evropě. Alternativou bylo spojení s Německem, které sebou neslo problém vazby na Trojspolek. Poslední možností bylo urovnání koloniálních třenic s Ruskem. V Japonsku i Německu existoval směr podporující vazby na Británii. V průběhu roku 1901 došlo k britsko-německým jednáním, která však skončila nezdarem. Naopak jednání vedená v Londýně japonským velvyslancem hrabětem Hajašim byla zakončena podepsáním alianční smlouvy 30. ledna 1902.⁴

² CLARK, Christopher, *Náměsíčníci. Jak Evropa v roce 1914 dospěla k válce*, Praha 2014, s. 157.

³ JAMES, Lawrence, *The Rise and Fall of the British Empire*, London 1995, s. 266–268.

⁴ Platnost alianční smlouvy byla prodloužena v letech 1905 a 1911. KŘIVSKÝ, Petr, SKŘIVAN, Aleš, *Století odchází. Světla a stíny „belle époque“*, Praha 2004, s. 306.

Po podpisu dohody s Japonskem a ukončení búrské války, ke kterému došlo v témže roce, se situace Británie na mezinárodním poli zlepšila. Ovšem vzrůstající síla Německa, jehož politika začala výrazně zasahovat do britských zájmů na Blízkém a Středním východě, vedla Británii dál z izolace, tentokrát k urovnání vztahů s Francií. Dlouhá jednání podpořená velmi úspěšnými návštěvami státníků, které pomohly formovat veřejné mínění, vyvrcholila 8. dubna 1904 podepsáním koloniálního vyrovnání známého jako Srdečná dohoda.⁵ Dne 31. srpna 1907 došlo k podobně formované dohodě i s Ruskem, čímž byly dotvořeny základy pro vznik Dohody.⁶

2.1 Námořnictvo admirála Fishera

Koncem 19. století bylo Britské královské námořnictvo nuceno reagovat na vzrůstající námořní sílu Francie a Ruska, která by potenciálně mohla ohrozit britské zájmy v Persii, Číně, Afganistánu a Osmanské říši. V roce 1889 došlo k přijetí zákona o námořní obraně, který oficiálně zavedl zásadu dvou přídů.⁷ Z vyčleněných financí ve výši 21,5 milionu liber došlo k zahájení stavby prvních deseti lodí, dnes označovaných jako pre-dreadnoughty, a několika desítek menších lodí.⁸

V poslední dekádě 19. století došlo v mnoha státech po celém světě k výrazným investicím do námořní výstavby, což bylo do jisté míry zapříčiněno názory kapitána Alfreda T. Mahana, zastávce velké námořní síly, které měly dopad i na veřejné mínění v Británii. V roce 1894 došlo ke vzniku Námořní ligy ve Velké Británii, jejímž úkolem bylo dohlížet na stav námořnictva a v politické sféře zajistit, aby byl udržen dostatečný náskok před rivaly. Začal totiž převládat názor, že v případě neudržení zásady dvou přídů by mohlo dojít až ke kolapsu celého impéria.⁹

V roce 1899 se viceadmirál sir John Fisher stal vrchním velitelem ve Středomoří.¹⁰ Zde si získal sympatie mnoha mladých důstojníků svou podporou samostatného myšlení u svých podřízených, debat o taktice, strategii a nových

⁵ Vzájemné zlepšování vztahů pokračovalo dále, když v srpnu 1905 došlo k návštěvě francouzského námořnictva v Portsmouthu. Jednalo se o týdenní manifestaci nového anglo-francouzského přátelství. O měsíc později pak proběhla návštěva eskadry královského námořnictva v Brestu. RÜGER, Jan, *The Great Naval Game. Britain and Germany in the Age of Empire*, Cambridge 2009, s. 226–227.

⁶ KŘIVSKÝ, SKŘIVAN, s. 314.

⁷ Bylo nyní zákonem dáno, že síla britského námořnictva musí být větší než dvou následujících námořních velmocí dohromady. Tamtéž, s. 316.

⁸ WILSON, Ben, *Empire of the Deep. The Rise and Fall of the British Navy*, London 2014, s. 503–504.

⁹ FLEMING, N. C., *The Imperial Maritime League. British Navalism, Conflict, and the Radical Right 1907–1920*. In: *War in History* 23, 2016, 3, s.297.

¹⁰ Druhým mužem ve velení byl lord Charles Beresford, který se v budoucnu stal Fisherovým úhlavním nepřítelem.

technologiích. Do Británie se Fisher vrátil v roce 1902, aby převzal úřad druhého námořního lorda. Tento úřad zodpovídal za personální záležitosti námořnictva, a právě zde začal svou reformní činnost. Snížil věk k přijetí o jeden až o dva roky na 12,5 až 13 let a počáteční výuku přesunul ze starých dřevěných lodí do dvou nově vybudovaných škol. Kadeti se na cvičnou loď dostali po čtyřech letech studia a následně tam strávili necelý rok. K podobné změně došlo i u výcviku řadových námořníků, kteří se nyní netísnilí v zakotvených vyřazených lodích, ale byli ubytováni v nově postavených kasárnách. Ve výcviku důstojníků pak provedl ještě jednu významnou změnu. Do té doby měli důstojníci, kteří se měli stát inženýry, oddělený výcvik, což byl důsledek přetrvávající sociální propasti v námořnictvu. Fisher zavedl jednotný výcvik, ve kterém se jednotlivé specializace začaly cvičit až později.¹¹

V tomto období se začaly formovat uvnitř námořnictva dvě skupiny. První z nich tvořili ti, kteří stáli za Fisherem, zpravidla mladší důstojníci, které si získal během své kariéry, a kteří byli nazýváni jako „Rybník“ (*Fishpond*). V opozici k nim stála skupina vedená především staršími konzervativními admirály, které sám Fisher nazýval „Syndikátem nespokojenosti“ (*Syndicate of Discontent*) nebo „Žlutými admirály.“¹²

V roce 1904 se Fisher vrátil po svém relativně krátkém působení jako vrchní velitel v Portsmouthu do admirality jako první námořní lord.¹³ Jedna z prvních změn, kterou prosadil, byla výrazná redukce typů lodí a odeslání mnoha zastaralých plavidel k sešrotování. Cílem bylo zbavit se postupně všech pomalých lodí na nižší úrovni než křižník první třídy.¹⁴ Jeho list zahrnoval 154 lodí všech typů, z nichž bylo 17 bitevních. Z tohoto seznamu bylo šedesát nejzastaralejších plavidel sešrotováno. Při této reorganizaci zároveň provedl reformu rezerv. Do té doby byly rezervní lodě obsazeny pouze muži, kteří dbali o údržbu. V novém systému měla každá loď v rezervě stále dvě pětiny posádky, pro které se vžil výraz *nucleus crew*, ale co bylo důležitější, v těchto dvou pětinách byl zahrnut kapitán, vyšší důstojníci či dělostřelci. Tyto lodě pak byly rozděleny

¹¹ KEMP, Peter, *The Navy of Sir John Fisher*, 169–170.

¹² Tamtéž.

¹³ Podle předpisů by odešel do výslužby v roce 1906, jeho povýšení do hodnosti admirála loďstva mu umožnilo ve službě setrvat.

¹⁴ FISHER, John Arbuthnot, *Records by Admiral of the Fleet, Lord Fisher*, London, New York, Toronto 1919, s. 130.

do eskader v Portsmouthu, Plymouthu a Chathamu, protože v těchto přístavech byla mobilizační centra.¹⁵

Aby Fisher vyšel vstříc požadavkům na snižování výdajů a zároveň adekvátně reagoval na změny, ke kterým došlo na mezinárodní scéně,¹⁶ rozhodl o redislokaci loďstva. Nejdůležitější zahraniční uskupení, Středomořská flota, byla zredukována z dvanácti bitevních lodí na osm. Zároveň byla vytvořena nová Atlantská flota o síle osmi bitevních lodí, které měly být schopny podpořit jak Středomoří, tak domácí vody. Deset nejmodernějších bitevních lodí pak bylo zformováno v Kanálové flotě s domovským přístavem v Doveru. Nezávislé eskadry pancéřových křižníků soustředil do Alexandrie, Kapského Města a Singapuru.¹⁷ Ostatní eskadry menších křižníků, které byly rozmístěny na mnoha místech ve světě jako součást imperiální politiky, byly staženy a prodány do šrotu.¹⁸ Tyto menší jednotky byly nahrazeny zavedením námořních uhelných stanic, které byly rozmístěny na strategicky významných místech, kam se v případě potřeby mohly lodě královského námořnictva bezpečně přesunout.¹⁹

Tato reorganizace doznala později jistých úprav a spolu se založením Domácí floty byla představena admirálitou v roce 1907. Právě z důvodu vytvoření Domácí floty došlo ke snížení počtu bitevních lodí ve Středomoří, na Gibraltaru i u Kanálové floty. Zároveň byly v rámci Domácí floty v Chathamu soustředěny i všechny nové dreadnoughty. Toto nové uskupení bylo alespoň zpočátku prezentováno jako rezervní, aby nepůsobilo provokativně vůči Německu.²⁰

Pravděpodobně nejznámější Fisherovou reformou bylo zavedení nových typů lodí. V době, kdy působil v Portsmouthu, sepsal italský důstojník Vittorio Cuniberti pro známé britské periodikum *Jane's Fighting Ships* článek o ideální bitevní lodi. Tato loď nesla pouze dvanáct 12palcových děl, oproti zažitému standartu kombinace čtveřice těchto děl doplněných zpravidla o 9.2palcová děla, žádnou sekundární výzbroj a pouze několik menších děl terciální výzbroje. Pancéřová ochrana kryla všechny sklady munice

¹⁵ FISHER, *Records by Admiral of the Fleet. Lord Fisher*, s. 131.

¹⁶ Porážka carského loďstva v rusko-japonské válce a podpis Srdečné dohody s Francií fakticky eliminovaly dva hlavní soupeře královského námořnictva. Na druhé straně rostoucí síla Německa vyžadovala větší koncentraci v domácích vodách. Tento aspekt však nebyl oficiálně nikde prezentován a vyplývá tak spíše z kontextu těchto soudobých ale i budoucích událostí.

¹⁷ HRBEK, Jaroslav, *Velká válka na moři. 1. díl – Rok 1914*, Praha 2001, s. 25.

¹⁸ MARDER, Arthur J., *The Anatomy of British Sea power. A History of British Naval Policy in the pre-Dreadnought Era, 1880–1905*, New York 1940, s. 489.

¹⁹ KEMP, s. 171.

²⁰ Tamtéž, s. 171–172.

a strojovny. Jako pohon byla použita parní turbína umožňující rychlost až 20 uzlů.²¹ V Británii začala podle tohoto vzoru stavba nové bitevní lodi počátkem října 1905. Do služby byla uvedena za rekordních 16 měsíců jako HMS *Dreadnought*. Oproti svému vzoru nesla o dvě děla méně a byla o něco necelý uzel rychlejší.²²

Se zavedením této revoluční lodě se ale zvedla i vlna kritiky, a to především od „Syndikátu nespokojenosti“, který kromě nesouhlasu s koncepcí zavrhuje střední dělostřelectvo, kritizoval především to, že ze všech soudobých bitevních lodí udělala zastaralé (lodí, ve kterých mělo královské námořnictvo značnou převahu). Tento argument byl validní pouze částečně, vzhledem k již rozpracovaným projektům dalších zemí. Na druhou stranu nesporným faktem zůstává, že HMS *Dreadnought* poskytl Británii dvouletý náskok,²³ který bylo nutné v rodícím se zbrojním závodě udržet.

Británie se tedy uchýlila v letech 1906–1908 k zahájení stavby dvou nových tříd bitevních lodí *Bellerophon* a *St. Vincent* koncepčně odpovídajících HMS *Dreadnought*.²⁴ Souběžně s projektem na bitevní loď probíhal vývoj nového pancéřové křižníku s podobnou velikostí a výtlakem, který by na úkor slabší pancéřové ochrany a částečně výzbroje, dosahoval rychlosti 25,5 uzlu. Výsledkem pak byla třída *Invincible*. V roce 1912 bylo rozhodnuto o změně názvosloví a vznikl tak pojem bitevní křižník.²⁵ Fisher se mimo jiné zasadil o výrazný rozvoj ponorkového loďstva, když apeloval na změnu doktríny počítající s ponorkou pouze jako prostředkem pobřežní obrany. Právě díky jeho přičinění vznikly v Británii takzvané oceánské ponorky s možností samostatně operovat na větší vzdálenosti.²⁶

Budoucnost spatřoval Fisher také v použití nafty jakožto paliva, kterým by bylo možné nahradit uhlí. Tento návrh předložil tehdejšímu prvnímu lordu admirality Williamu Palmerovi, druhému hraběti Selbornovi, který jej však považoval za neproveditelný. Fisher se ovšem svého cíle nemínil vzdát, a rozhodl se postupovat

²¹ MARDER, *The Anatomy of British Sea power*, s. 519.

²² Přestože Fisher byl právě za zavedení bitevních lodí nového typu nakonec oslavován, rozhodně to nebyla cesta, kterou se chtěl vydat. Ovšem jeho strategický koncept, ve které rozsáhlým vodním plochám dominují bitevní křižníky a uzavřená bojiště jako Severní moře a Středomoří jsou zajištěna ponorkami a torpédoborci (koncept takzvané „flotilní obrany“), ve kterém tedy pro pomalé bitevní lodi nebylo místo, neměl nejmenší šanci na to být zrealizován. FREEMAN, Richard, *Tempestous Genius. The Life of Admiral of the Fleet Lord Fisher*, London 2018, s. 258–260.

²³ KEMP, s. 172–173.

²⁴ HRBEK, s. 27.

²⁵ ROBERTS, John, *British Battlecruisers 1905–1920*, Barnsely 2016, s. 7–9.

²⁶ FREEMAN, s. 265–268.

pozdvolna. Díky tomu bylo mezi lety 1906 a 1908 36 nových torpédovek a celá třída torpédoborců *Tribal* postavena s kotli spalujícími naftu.²⁷

2.2 Vznik a rozpoznání německé hrozby

V roce 1890 vydal kapitán námořnictva Spojených států Alfred T. Mahan knihu *The Influence of Seapower Upon History: 1660–1783*. Podle Mahana byla tajemstvím úspěchu všech velkých říší v dějinách námořní dominance. Nejúspěšnější národy dominovaly mořím v dobách míru, získaly svobodu a zabezpečení svého obchodu a v době války kontrolovaly neutrální obchod a nepřátelům odepřely k moři přístup. Mahan tedy považoval britské koloniální a obchodní úspěchy za přímo závislé na jejich námořnictvu, konkrétně na mocné bitevní flotě.²⁸ Myšlenky obsažené v knize měly velký dopad na Německo, sám císař Vilém II. se prý dokonce učil celé pasáže nazpaměť.

V 90. letech 19. století bylo německé námořnictvo něčím, co nehrálo v kalkulech britské admirality prakticky žádnou roli. V roce 1894, kdy britské loďstvo disponovalo 130 křižníky, mohlo Německo nasadit pouze čtyři. Ovšem německé obchodní loďstvo rostlo závratným tempem a objem zámořského obchodu se mezi lety 1873–1895 zdvojnásobil. Díky tomu se začalo objevovat stále více zastánců námořního zbrojení, které by zajistilo bezpečí pro rostoucí obchodní loďstvo.²⁹

V červnu 1897 předložil kontradmirál Alfred von Tirpitz, nastupující tajemník úřadu císařského námořnictva, memorandum obhajující program výstavby válečných lodí, který by umožnil vznik takové námořní síly, jež by fungovala jako politický faktor na mezinárodní politické scéně především proti největší námořní hrozbě dané doby Velké Británii. Oficiálně však německé námořní zbrojení bylo zdůvodňováno potřebou ochrany obchodních zájmů.³⁰

Základními kameny moderního německého námořnictva se staly námořní zákony z let 1898 a 1900, (obsah zákonů viz příloha 1 a 2). Tirpitz propočítal svůj program, a tedy i celou výzvu britskému námořnictvu na základě toho, že se mohl omezit na soupeření

²⁷ BROWN, David K., *The Grand Fleet. Warship Design and Development 1906–1922*, London 1999, s. 21–22.

²⁸ WILSON, Ben, s. 507.

²⁹ KŘIVSKÝ, SKŘIVAN, s. 316.

³⁰ SELIGMANN, Matthew S., *The Anglo-German Naval Race, 1898–1914*. In: MANHKEN, Thomas (ed.), MAIOLO, Joseph (ed.), STEVENSON, David (ed.), *Arms Races in International Politics: From Nineteenth to the Twenty-First Century*, Oxford 2016, s. 21.

pouze v jediném aspektu, a to v počtu bitevních lodí. Tento koncept pak závisel na čtyřech vzájemně propojených předpokladech.³¹

Prvním předpokladem bylo, že Británie musí v důsledku své potřeby chránit imperiální zájmy po celém světě udržovat značnou část své síly mimo domácí vody a že tento stav je v zásadě neměnný. Německo by tudíž mohlo najednou cvičit celou svou bitevní flotu a i ji použít. Naproti tomu Británie svou drtivou převahu nemohla shromáždit na jednom místě. Zadruhé Tirpitz věřil, že z operačních důvodů sice musí Německo stavět křižníky a torpédoborce srovnatelné se zahraničními, ne však lodě bitevní. Jelikož německá bitevní flota měla plnit jedinou úlohu, tedy vytvářet tlak na Británii a operovat pouze v jediné, a to menší oblasti – v Severním moři, mělo být možné ušpóřit finance například snížením dosahu lodí, který nebyl potřebný. Třetím předpokladem bylo, že loďstvo, budované především pro politické účely, kde hlavní páku představují bitevní lodě, není třeba udržovat ve stálé bojové pohotovosti. Navíc systém posádek z velké části založený na odvedencích, který fungoval v německém námořnictvu, platil za velice úsporný. Nakonec byl Tirpitz ochotný slevit z výtlatku a především ráže hlavních děl. Existovala důvěra ve vysokou kvalitu a balistické vlastnosti zbraní firmy Krupp a možné výhody vyšší kadence. Primárním faktorem přesto byla nižší pořizovací cena lehčích děl.³²

Tyto předpoklady vedly Tirpitze k přesvědčení, že Německo bude mít v budoucím závodu nesporné výhody. Samozřejmě že kdyby došlo k výrazným změnám v konstrukci bitevních lodí, které by měly značný vliv na velikost a cenu, tyto kalkulace by nebyly relevantní. Ovšem provedení jen marginálních změn ve vývoji bitevních lodí od založení britské třídy *Majestic* v roce 1894, udržovalo Tirpitze v přesvědčení, že jeho plány jsou realistické.³³

Do roku 1900, kdy vstoupil v platnost druhý německý námořní zákon, nevěnovala Británie německému loďstvu příliš pozornosti. Od roku 1890, kdy Německo začalo se stavbou moderních bitevních lodí, se sice bylo možné setkat s novinovými články zmiňujícími jeho rostoucí námořní vliv, ale v polovině 90. let se z hlediska síly loďstva nacházelo na pátém místě a nepředstavovalo pro Británii ohrožení jejich zájmů.³⁴

³¹ SELIGMANN, Matthew S., *The Anglo-German Naval Race, 1899–1914*, s. 23.

³² Tamtéž, s. 23–24.

³³ Tamtéž, s. 24.

³⁴ KŘIVSKÝ, SKŘIVAN, s. 316.

Asi nejvýraznější postavou, která upozorňovala na rostoucí sílu německého námořnictva, byl William Palmer, druhý hrabě Selborne, první lord admirality v letech 1900–1905. První dochovaný dokument, ve kterém zmiňuje německý program, je kabinetní memorandum z 16. listopadu 1901, ve kterém upozorňoval na rétoriku a ochotu německého císaře prosazovat německé zájmy silou, což musí nevyhnutelně vést k posílení námořní moci.³⁵ Z textu je patrné, že se nejedná o nahodilou poplašnou zprávu, ale že se touto problematikou Selborne začal zabývat do hloubky. V dubnu 1902 v korespondenci s Arthurem Balfourem byl již konkrétními německými kroky znepokojen a vyjádřil přání zahrnout Německo do plánování námořních výdajů. Své obavy sdílel i s ministrem zahraničí markýzem Landsdownem.³⁶

V červenci 1902 si Selborne jako podmínku setrvání v úřadě pod novým ministerským předsedou Balfourem stanovil zahrnutí „*rychlé expanze německého námořnictva*“ do plánu námořní výstavby. Ideálně by to znamenalo deset bitevních lodí nad zásadu dvou přidí, ale jak poznamenal, souhlasil by i se šesti.³⁷ V říjnu pak v dalším kabinetním memorandu již zaujal varovný postoj. Upozorňoval na „*pozoruhodný jazyk*“ německého námořního zákona z roku 1900, jenž v zásadě definoval teorii rizika (*Risikogedanke*),³⁸ která mohla být mířena pouze na Británii.³⁹ Dalo by se říci, že pomyslným vrcholem jeho snažení bylo memorandum z června 1904 tehdy ještě budoucímu prvnímu námořnímu lordovi Fisherovi, ve kterém uváděl: „*Námořní zpravodajské oddělení [v originále Naval Intelligence Division – dále jen NID] musí vypracovat plány vedení boje pro každou možnou námořní válku – proti Francii, proti Rusku, proti Francii a Rusku, proti Německu samostatně nebo v jakékoliv kombinaci [...]*“.⁴⁰

Hugh Oakley Arnold-Forster zastával v admiralitě post parlamentního a finančního tajemníka. V září 1902 publikoval výsledky „*obecných pozorování*“ ze své

³⁵Memorandum lorda Selborna o námořním rozpočtu a vzrůstajících výdajích, 16. 11. 1901, Londýn, In: SELIGMANN, Matthew (ed.), NÄGLER, Frank (ed.), EPKENHANS, Michael (ed.), *The Naval Route to the Abyss. The Anglo-German Naval Race 1895–1914*, London 2017, s. 119.

³⁶SELIGMANN, Matthew S., *Switching Horses. The Admiralty's Recognition of the Threat from Germany, 1900–1905*. In: *The International History Review* 30, 2008, 2, s. 243.

³⁷Tamtéž, s. 244.

³⁸Tirpitzova námořní strategie, při níž mělo být německé loďstvo dostatečně silné, aby pro případný střet s britským loďstvem představovalo značné riziko. Počítající pak s velkým využitím min, ponorek a torpédovek měla být německá bitevní flota schopna ve velké bitvě britské loďstvo v Severním moři porazit.

³⁹Memorandum lorda Selborna k námořním výdajům 1903–4, 10. 10. 1902, Londýn. In: SELIGMANN (ed.) a kol., s. 137.

⁴⁰Memorandum lorda Selborna, 9. 6. 1904, Londýn, In: SELIGMANN (ed.) a kol., s. 148.

návštěvy Kielu a Wilhemshavenu uskutečněné v srpnu téhož roku. Zde si sám položil otázku, zda je rozumné považovat Německo za možného nepřítele. Dle jeho závěrů ano, jelikož Německo může námořní válkou mnoho získat, ale jen velmi málo ztratit. Dychtí po rozšíření svého koloniálního území a vysokým tempem značně rozšiřuje své námořnictvo.⁴¹ Ohledně hrozby německého námořnictva s Arnold-Forsterem souhlasil ředitel lodní výstavby (Director of Naval Construction) sir Philip Watts. Nicméně názorově se rozcházeli v některých aspektech problematiky, jelikož Watts vzhledem ke své znalosti koncepce německého loďstva odmítal názor, že by mohlo jako takové být použito k získání kolonií.⁴²

Významnou osobou, která se podílela na válečném plánování a celkovém strategickém pohledu, byl ředitel námořní rozvědky (Director of Naval Intelligence). Tento post zastával mezi lety 1899 a 1902 kontradmirál Reginald Custance, který už v roce 1900 předpovídal: „V roce 1906 bude Německo v bitevních lodích rovno Rusku za předpokladu, že Rusové tempo výstavby neurychlí.“⁴³ V září 1901 prohlásil, že je vzhledem k narůstající německé síle v Severním moři potřeba v této oblasti opakovaně procvičovat bojové taktiky. K tomu později dodal, že se předpokládá takový nárůst německé síly, který sesadí Rusko z pozice mocnosti zahrnuté do zásady dvou přídílí.⁴⁴ K Arnold-Forsterově „obecnému pozorování“ se vyjádřil souhlasně a mimo jiné dodal: „Měli bychom o kontrolu nad Severním mořem bojovat, tak jako v Anglo-nizozemských válkách v 17. století.“⁴⁵ Custance se mimo jiné zasadil o vznik první Domácí floty, která byla vytvořena z lodí střežících větší domácí přístavy a doplněna o menší podpůrná plavidla.⁴⁶

Když byl Custance v listopadu 1902 nahrazen kapitánem princem Louisem Battenbergem, panovaly obavy, že se v jeho postojích projeví vazby na panovnické rody Ruska a Německa. Jak ale dokazují dochovaná strategická hodnocení, tyto předpoklady byly liché.⁴⁷ Považoval za pravděpodobné, že příští válka by nemusela být vedena proti

⁴¹ Poznámky Hugh Oakley Arnold-Forstera k návštěvě Kielu a Wilvelmshavenu a obecné poznámky k německému námořnictvu a námořním zařízení, 15. 9. 1902, Londýn. In: SELIGMANN (ed.) a kol., s. 132.

⁴² SELIGMANN, Matthew S., *Switching Horses*, s. 247–248.

⁴³ Memorandum Reginalda Custance, 19. 12. 1900. In: SELIGMANN (ed.) a kol., s. 115.

⁴⁴ MARDER, *The Anatomy of British Sea power*, s. 463.

⁴⁵ Memorandum Richarda Custance o zprávě finančního tajemníka, 5. 11. 1902. In: SELIGMANN (ed.) a kol., s. 137.

⁴⁶ SELIGMANN, Matthew S., *Switching Horses*, s. 250.

⁴⁷ Tamtéž, s. 250–251.

Rusku a Francii, nýbrž proti Rusku a Německu. Preferoval posílení domácích vod na úkor Středomoří, což odůvodnil tím, že flota v Kielu je nyní výrazně silnější než ta v Toulonu.⁴⁸ Jak ale potvrdil v dopise Fisherovi o týden později, byl zastáncem udržování velké síly na strategicky výhodném Gibraltar, odkud je možné zasáhnout do obou sledovaných oblastí, a doporučoval jeho posílení.⁴⁹ V únoru 1905 nahradil Battenberga kapitán Charles Ottley, který i přes své předchozí působení na postu námořního atašé v Paříži pokračoval v linii nastavené svými předchůdci.⁵⁰

Naopak osobou, která nevnímala nové německé loďstvo jako hrozbu a soustředila pozornost stále na Francii a Rusko, byl lord Walter Kerr, první námořní lord v letech 1899–1904. Jeho pohled nezměnily ani Arnold-Fosterovy poznámky, které označil za divoce a nerozvázně napsané. Jak ale dokládají některé jeho dopisy z října 1904, svůj názor na Německo částečně přehodnotil.⁵¹ Tento osobní posun však přišel těsně před jeho odchodem do výslužby. Dne 20. října 1904 byl nahrazen Fisherem.⁵²

V reformním Fisherově období je možné najít změny, které si lze vyložit jako přímou reakci na německý zbrojní program. Jak ale někteří historici upozorňují, redistribuce loďstva a vývoj nových plavidel neměl žádnou oficiální spojitost s německým loďstvem. Redistribuce byla provedena z důvodu finančních úspor. Vývoj HMS *Dreadnought* začal později než vývoj plavidel podobného typu v Japonsku a Spojených státech. Zde tedy přímou souvislost s Německem také není možné dohledat.

Co se týče zamýšleného účelu pro třídu *Invincible*, zde se názory historiků rozcházejí. Lze se setkat s tvrzením, že byla konstruována za účelem boje s francouzskými pancéřovými křižníky, které by v případě války napadly britské obchodní trasy. Toto ale nekoresponduje s kladným postojem Fishera k Srdečné dohodě.⁵³ Je tedy pravděpodobnější, že cílem měly být německé zaoceánské parníky, které, jak admirálita věděla, měly pro případ vypuknutí války ukrytou výzbroj. Tyto lodě dosahovaly rychlosti 23 uzlů, což byla zároveň rychlost současných britských

⁴⁸ Memorandum prince Battenberga, 7. 11. 1904. In: SELIGMANN (ed.) a kol., s. 152–153.

⁴⁹ Battenberg Fisherovi, 14. 11. 1904. In: SELIGMANN (ed.) a kol., s. 153.

⁵⁰ SELIGMANN, Matthew S., *Switching Horses*, s. 251.

⁵¹ Tamtéž, s. 252.

⁵² FREEMAN, s. 248.

⁵³ SELIGMANN, Matthew S., *Switching Horses*, s. 251.

pancéřových křižníků, odtud tedy pramenila potřeba rychlosti 25,5 uzlu pro tento nový typ lodě.⁵⁴

Fisher dále zahrnul Německo do svého plánu na potenciální rozložení minových polí, kdy měla téměř třetina z 10 000 min zablokovat ústí řek Labe, Vezery a Jade.⁵⁵ Pokud jde o Fisherův osobní názor na německé zbrojení, velmi jasně nám jej zprostředkovává jeho dopis z února 1902 generálnímu konzulovi v Egyptě, jímž byl Evelyn Baring, první hrabě Cromer. V něm upozornil na narušení britského vlivu na Blízkém a Středním východě v důsledku stavby Bagdádské dráhy, či důležitost zisku ostrova Helgoland v roce 1890 pro německé loďstvo.⁵⁶ Z toho je patrné, že Fisher chápal smysl německého loďstva, tak jako Tirpitz, jako prostředek usnadnění koloniální politiky.

⁵⁴ KEMP, s. 173.

⁵⁵ FREEMAN, s.268.

⁵⁶ SELIGMANN, Matthew S., *Switching Horses*, s. 253.

3 Období Reginalda McKenny v admiraltě (1908–1911)

3.1 Události roku 1908

Na počátku roku 1908 se nacházelo královské námořnictvo v dobré kondici. Fisherovy reformy po třech letech probíhaly takřka přesně podle plánu. Přestože došlo ke škrtnům v rozpočtu, britská síla v bitevních lodích a křižnicích byla větší než o dva roky dříve. Měřeno podle systému, kdy byl jeden bod za loď třídy A, 0,5 bodu za třídu B a 0,25 bodu za třídu C, měla Británie v bitevních lodích sílu 56 a v křižnicích 43,5. Dvě další námořní velmoci, Německo a v této době ještě Francie měly dohromady 45,75 v bitevních lodích a 26,5 v křižnicích. Zásada dvou přídí tak byla udržena.⁵⁷

Námořnictvem otřásla aféra kolem memoranda admirála Beresforda, který plánoval „velký otřes“, jímž by donutil Fishera k rezignaci.^{58,59} Toto memorandum, obsahující hanlivé poznámky ohledně Domácí floty a admirality, nechal kolovat po flotile. Brzy bylo staženo a Beresford byl nucen částečně odstoupit o admirálu Bridgemanovi⁶⁰ a admiraltě odstranit. Po tomto incidentu začal ve svém přístupu k problémovému admirálovi Fisher přitvrzovat. Například byl rozhodnut dále neprodiskutovávat válečné plány i s admirály na moři, protože „C. B. byl z bezpečnostního hlediska nespolehlivý“.⁶¹ Fisherovi bylo navrženo, aby s Beresfordem konzultoval plány, které však nebudou skutečné a Fisher s tím souhlasil. Toto rozhodnutí je považováno za zlom v jeho přístupu k Beresfordovi. Tento postup nebyl příliš úspěšný, jelikož Beresford nevěřil v pravost plánů pro rok 1908 a využil toho o rok později, když předložil oficiální obvinění vůči admiraltě.⁶²

Největší obavy na počátku roku měla admiraltě z rozpočtu. Od listopadu 1907, kdy byl návrh zamítnut vládou, nedošlo k žádnému posunu vedoucímu k dohodě. Na druhou stranu v listopadu došlo opětovně k navýšení v německém programu. Počátkem roku 1908 tak Británie začala pociťovat tlak vycházející ze setrvání v čele závodu ve stavbě dreadnoughtů a tisk začal útočit na vládu. Objevovaly se titulky jako tento z Daily Mail: „*Chystá se Británie vzdát své námořní nadvlády kvůli zajištění starobních*

⁵⁷ FREEMAN, s. 310.

⁵⁸ PADFIELD, Peter, *The Great Naval Race. Anglo-German naval rivalry 1900–1914*, London 2013, s. 208.

⁵⁹ Admirál Beresford bojoval proti Fisherovi již od prosince 1905. Časté konflikty a neakceptovatelné Beresfordovo chování postupně vygradovaly i přes Fisherovu snahu určitým způsobem vzpurného admirála tolerovat a částečně jeho výpady ignorovat.

⁶⁰ Od roku 1907 vrchní velitel Domácí Floty.

⁶¹ FREEMAN, S. 311.

⁶² LAMBERT, Nicholas A., *Sir John Fisher's Naval Revolution*, Columbia 2002, s. 189–190.

důchodů?“.⁶³ Admiralita panice nepodléhala, ale požadovala v rámci programu pro roky 1908–9 zvýšení programu stavby lodí na čtyři dreadnoughty. Liberálové však byli neústupní. David Lloyd George (ministr financí) a Lewis Harcourt (ministr veřejných prací) pohrozili demisí v případě, že výdaje na námořnictvo pro rok 1908 budou vyšší než v roce 1907. Vznikla tak vážná kabinetní krize.⁶⁴

Dne 4. února obdržel Fisher telefonát od Harcourta, který jej požádal, aby k němu do sněmovny okamžitě přišel. Zde se Fisher od Harcourta dozvěděl o prohlášení šéfa liberální strany, že námořní rozpočet nebude schválen a na jednání vlády bylo rozhodnuto o jeho snížení o 1,34 milionu liber. Fisher namítl, že rozpočet již byl schválen a je na nejnětějším minimu. Harcourt odpověděl, že bylo nutné se rozhodnout mezi rezignací admirální rady, nebo pěti ministrů. Na námitku, že radu by bylo těžké nahradit, Harcourt odpověděl, že Beresford je připraven přijmout úřad prvního námořního lorda. Podobně téhož dne u večere, na kterou byl Fisher pozván, hovořili i Lloyd George a Winston Churchill. Když přišla řeč na Beresforda, Lloyd George řekl, že je dokonce připraven výdaje snížit o celé dva miliony liber. Fisher však odmítl ustoupit.⁶⁵ Následující den pozval Fisher Lloyda George na jednání admirality, aby ho přesvědčil o správnosti svého postoje. Lloyd Georgův názor zůstal nezměněn, ale první lord admirality Edward Marjoribanks, druhý baron Tweedmouth se zde jednoznačně postavil za námořní lordy, čímž podtrhl jednotné stanovisko admirality.⁶⁶

Fisher se rozhodl jednat. Do Downing Street 10 vyslal poslance Edmunda Robertsona, parlamentního tajemníka admirality, o němž věděl, že je dobrým přítelem ministerského předsedy, aby mu vysvětlil důvody pevného postoje admirální rady.⁶⁷ Poté, co Robertsona vyslechl, nechal si ministerský předseda Henry Campbell-Bannerman zavolat tehdejšího ministra financí Herberta Asquitha, aby jej informoval, že námořní výdaje seškrtnány nebudou a není nutné o tom nyní informovat žádného člena vlády. Rozhodnutí pak představil v parlamentu Asquith, přičemž zdůraznil, že vláda může zbrojní program dále rozšířit v případě, že by existovaly přesvědčivé důkazy o dalším

⁶³ MOLL, Kenneth L., *Politics, Power and Panic. Britain's 1909 Dreadnought 'Gap'*. In: *Military Affairs*, 29, 1965, 3, s. 136.

⁶⁴ MARDER, Arthur J., *From the Dreadnought to Scapa Flow. Volume I The Road to War 1904–1914*, Annapolis 2013, s. 137–139.

⁶⁵ Je potřeba zmínit, že jak Harcourt, tak Lloyd George ohledně Beresforda blafovali, jelikož ten již několik let označoval rozpočet pro admirality za nízký a není žádný důkaz o tom, že by s ním o postu prvního námořního lorda někdo vůbec jednal.

⁶⁶ FREEMAN, s. 312–314.

⁶⁷ FREEMAN, s. 315.

urychlení německého programu. Parlament rozhodnutí schválil a až na několik radikálních plátků přijal toto rozhodnutí kladně i tisk. Lloyd George ani Harcourt demisi nepodali.⁶⁸

Dne 5. dubna rezignoval smrtelně nemocný ministerský předseda Campbell-Bannerman a na jeho místo nastoupil téhož dne Herbert Asquith. V důsledku toho došlo k několika dalším změnám ve vládě, například na post ministra financí nastoupil David Lloyd George. Změna se chystala i na postu prvního lorda, kterou Asquith konzultoval s Fisherem, přičemž nový ministerský předseda naznačil, že by na tomto postu rád viděl Reginalda McKenna. Fisher řekl, že s McKennou by byl ochoten souhlasit, ale preferoval by Churchilla, kterému Asquith tuto pozici údajně nabídl.⁶⁹ Asquith nakonec nabídl Churchillovi post předsedy obchodní komory a ten okamžitě přijal.⁷⁰ Prvním lordem se tak stal Reginald McKenna a Fisher si díky přízni krále Eduarda VII. udržel post prvního námořního lorda. Asquith věřil, že Fisher a McKenna dokáží spolupracovat i přes to, že v minulosti McKenna často zastával k Fisherovým rozpočtovým návrhům odmítavé stanovisko. Brzy se začalo ukazovat, že spolupráce je (z Asquitova pohledu) až příliš dobrá. McKenna byl na tento post dosazen především proto, aby snížil výdaje, které dlouhodobě vytvářely na politické scéně problémy.⁷¹ Nicméně během několika týdnů se ukázalo, že z McKenny se stal Fisherův člověk.⁷²

Dne 27. března vešel v platnost dodatek k německému námořnímu zákonu, který sice neměnil výslednou velikost flotily, ale stáří lodí určených k nahrazení snížil na dvacet let. Dodatek též umožňoval místo plánovaných velkých křižníků postavit křižníky bitevní.⁷³ V této době se zároveň zvýšila rychlost, se kterou dokázalo Německo velké lodě stavět. Širší veřejnost byla přesvědčena, že Německo získává nad britským loďstvem náskok. Jednání v admiraltě vyvrcholila 4. května, kdy byla McKennovi předložena

⁶⁸ MOLL, s. 137.

⁶⁹ Randolph Churchill se o tom v oficiálním životopise svého otce nezmiňuje. Asquithova dcera tvrdila že k oné nabídce skutečně došlo a v jednom dopise admirálu Fisherovi Churchill napsal, že měl možnost stát se prvním lordem. Je tedy otázkou, zda Asquith tento post jasně nabídl, či to bylo pouze naznačeno v rámci konverzace.

⁷⁰ D'ESTE, Carlo, *Válečný vůdce. Život Winstona Churchilla ve válce 1874–1945, I. díl*, Praha 2012, s. 184.

⁷¹ SELIGMANN, Matthew, *Intelligence Information and the 1909 Naval Scare. The Secret Foundations of a Public Panic*. In: *War in History*, 17, 2010, 1, s. 53.

⁷² FREEMAN, s. 320.

⁷³ V zásadě tak posílil váhu dodatku z roku 1906, který umožňoval stavbu celkem šesti pancéřových křižníků a 48 torpédovek. SIEHE, Erwin, *Germany*. In: GARDINER, Robert (ed.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1906–1921*, London 1985, s. 134–135.

zpráva, která doporučovala následující rok zahájení stavby čtyř, respektive šesti dreadnoughtů. V dopise Reginaldu Brettovi, druhému vikomtu Esherovi z 5. května 1908 Fisher toto jednání shrnul takto „*Včera za přítomnosti všech námořních lordů, McKenna formálně souhlasil pro příští rok se čtyřmi dreadnoughty, a v případě nutnosti šesti (pravděpodobně největší triumfvůbec!)*“.⁷⁴ Později téhož měsíce proběhlo bouřlivé vládní jednání, kde na jedné straně Lloyd George a Churchill zastávali stanovisko, že čtyři lodě za rok jsou dostatečné, na druhé straně McKenna a ministr zahraničí Edward Grey pohrozili rezignací v případě, že nebude schválen program 4-6, k čemuž předběžně došlo. Mohlo se zdát, že boj o rozpočet na další rok byl úspěšně dobojován, nicméně Fisher byl rozhodnut pokračovat a v tomto duchu se nesl jeho dopis McKennovi z července 1908, ve kterém se mimo jiné vyjádřil: „*Podal jsem jasně důkazy, že jsem pro ekonomické úspory, [...] ale [...] obezřetnost velí spustit ŠEST dreadnoughtů příští rok, ne čtyři.*“⁷⁵

Pro vládu bylo nesmírně náročné schválit dodatečné výdaje pro námořnictvo, nicméně veřejné mínění a německá hrozba vytvářely ovzduší, ve kterém bylo ještě náročnější je neschválit. V listopadu Asquith potvrdil, že zásada dvou přídí je stále v platnosti, což obě strany ve sněmovně uvítaly. Zastánci námořnictva však byli obezřetní, jelikož oficiálně ještě navýšení ve výstavbě schváleno nebylo a vláda rozpočet pro roky 1909-10 držela v tajnosti až do března.

McKenna byl v průběhu roku nucen řešit i problém uvnitř admirality s admirálem Beresfordem. Jeho nepřijatelné chování k nadřízenému Fisherovi již překročilo únosnou mez. Jednalo se především o několik incidentů na veřejných setkáních. Beresford, od roku 1907 vrchní velitel kanálové floty, však měl silnou pozici a nebylo možné jej jen tak odvolat.⁷⁶ Koncem května ale Fisher odeslal McKennovi dopis, ve kterém žádal o Beresfordovo propuštění z funkce. Jako hlavní důvody uváděl Beresfordovo selhání ve vytvoření válečných plánů a jeho obecně neposlušné chování. O dva dny později McKenna požádal vládu o svolení Beresforda propustit. Byl však vyzván, aby k případu předložil více informací.⁷⁷ V průběhu roku došlo ještě k několika incidentům,⁷⁸ nicméně

⁷⁴ Fisher Esherovi, 5. 5. 1908, Londýn. MARDER, Arthur J (ed.), *Fear God and Dread Nought. The Correspondence of Admiral of the Fleet Lord Fisher of Kilverstone*, London 1952, s. 175.

⁷⁵ MARDER (ed.), *Fear God and Dread Nought*, s. 185.

⁷⁶ MORGAN-OWEN, David G., *The Fear of Invasion. Strategy, Politics, and British War Planning, 1880–1914*, New York 2020, s. 163.

⁷⁷ FREEMAN, s. 323.

⁷⁸ Například představil válečný plán, který v základu nebyl realizovatelný. Admirál zde počítal s nasazením více než 230 lodí, což bylo o mnoho více, než s čím mohla kanálová flota operovat. Dále se během

19. prosince odeslal McKenna dopis, ve kterém Beresforda informoval, že jeho velení bude ukončeno 24. března 1909.

V průběhu tohoto roku došlo i k významnému kroku na poli techniky. Opět přišla na řadu otázka výzbroje, konkrétně ráže děl hlavní baterie, projednávaná již v roce 1906, kdy bylo rozhodnuto zůstat u ráže 12 palců.⁷⁹ Ke změně situace došlo ve chvíli, když vešlo ve známost, že Německo mělo pro novou třídu *Helgoland* připraveno nová 12palcová děla, a tak by královské námořnictvo u nejnovějších lodí přišlo o jednu z výhod. V říjnu 1908 byla proto oslovena firma Vickers, aby vypracovala návrhy pro děla ráže 13, 13,5 a 14 palců. V lednu 1909 byl pak Vickers pozván do tenderu na výrobu zkušebního děla. Ještě koncem téhož roku byl s dobrými výsledky testován prototyp děla 13,5in MkV. První lodí, na niž byla tato nová děla instalována, byl HMS *Orion*, spuštěný na vodu v roce 1910 a zavedený do služby v roce 1912.⁸⁰

Z velkého množství technických inovací se jen velmi málo dostalo k širší veřejnosti a jen absolutní minimum mělo vliv na veřejné mínění. Jak ale dokazuje úryvek z článku Leicester Daily Post z října 1910, ráže hlavních děl byla jednou z nich. „*Pokud jsou tvrzení námořního korespondenta vycházející z listiny lorda Burnhama pravdivá, je zde konec námořní paniky, která byla začátkem soustředění sil, a my bychom měli být schopni pokračovat bez obrovských dodatečných výdajů národních peněz, které si doted lidé představovali jako nutné k udržení náskoku v dreadnoughtech nad německým loďstvem. Zdá se, že nyní se jako klíčový faktor, který prakticky zastavil německé loďní stavitelství, jeví příchod nových 13,5palcových děl, kterými by měly být vyzbrojeny nejnovější typy dreadnoughtů.*“⁸¹

3.2 Námořní panika 1909

Začátek roku 1909 mohl působit relativně poklidným dojmem. Parlament byl zahlcen běžnými problémy, jako byly otázka irské samosprávy, debaty o školství, cla na lihoviny

rozsáhlého cvičení zaměřil na admirála Percyho Scotta, jednoho z podporovatelů Fishera, kterého se snažil zdiskreditovat.

⁷⁹ Když v roce 1906 probíhala jednání o designu pro program 1907-8, nabízely se pro hlavní výzbroj alternativy ve formě 12palcových a 13,5palcových dvoudělových nebo 12palcových třídělových věží. Admirál Jellicoe se rozhodl doporučit děla 12in/50cal v dvoudělových věžích z těchto důvodů: 1) Zavedení 13,5palcových děl bez dostatečného testování by bylo zbytečně riskantní. 2) Zavedení větší ráže se nezdálo potřebné s ohledem na to, že nejnovější německé lodi jsou vyzbrojeny 11palcovými děly. 3) Předností 13,5palcových děl byla průbojnost a dostřel. Jenže soudobé systémy řízení palby nebyly na takové úrovni, aby bylo možné využít právě tohoto potenciálu. 4) Bylo požadováno, aby se současné lodi výrazněji nezvětšovaly, což by vedlo k redukci děl hlavní baterie. ROBERTS, s. 85.

⁸⁰ ROBERTS, s. 86–88.

⁸¹ Leicester Daily Post, 28. 10. 1910, XXXVIII/8281.

a tabák a také postup hnutí sufražetek a jejich vzrůstající nepřátelství vůči vládě. V pozadí ovšem stále visely obavy ze vzrůstající síly německého námořnictva.⁸² Jenže liberální politika slibovala utrácet méně finančních prostředků za zbrojení a více na sociální reformy. Liberální poslanci viděli dreadnoughty jako příšernou formu rozmařilosti a bitevní lodě podle nich reprezentovaly ohromné sumy peněz vyplývané na plující hory oceli.⁸³

Již 8. prosince 1908 však informoval McKenna vládu, že námořnictvo bude v březnu následujícího roku žádat o šest nových dreadnoughtů, což byla pro většinu ministrů nečekaná zpráva, jelikož po předchozích jednáních se počítalo se čtyřmi.⁸⁴ McKenna zároveň dodal, že šest bude potřeba i v následujících letech. Argumentoval možnostmi Německa stavět dreadnoughty stejně rychle jako Británie. Skupina vedená Lloydem Georgem a Churchillem odmítala navýšení výdajů, načež McKenna a námořní lordi pohrozili, že nezůstanou ve svých úřadech v případě, že nedojde ke schválení programu šesti.⁸⁵ McKenna jednal na základě již dříve objevených se informací o německém zbrojení. O průběhu jednání Asquith 18. prosince informoval krále.⁸⁶

V rámci dvou let, počínaje létem 1907, Německo založilo kým nebo objednalo 9 dreadnoughtů. Všechny čtyři lodi třídy *Nassau* již byly spuštěny na vodu (SMS *Nassau*, SMS *Westfalen*, SMS *Rheinland*, SMS *Posen*). Tři dreadnoughty z programu 1908–9 již byly založeny (SMS *Ostfriesland*, SMS *Helgoland*, SMS *Thüringen*) a dvě lodi z programu 1909–10 byly zadány loděnicím. Na prvním bitevním křižníku (SMS *Von der Tann*) byly zahájeny práce v březnu 1908 a dokončení se předpokládalo na konci roku 1910. Kým druhého bitevního křižníku byl založen v září 1908 a dokončení se očekávalo v létě 1911.⁸⁷ Od roku 1905 Británie objednala dvanáct dreadnoughtů za čtyři roky. V případě, že by německý i britský program pro rok 1909 obsahovaly čtyři nové lodi, disponovala by Británie v roce 1912, kdy měly být všechny kompletní, šestnácti a Německo třinácti novými loděmi. To výrazně znepokojovalo admirálnítu, jelikož se to zásadně neshodovalo s politikou námořní nadvlády a především se zásadou dvou předí.

⁸² GOUGH, Barry, *Churchill and Fisher. Titans at the Admiralty*, Barnsley 2017, s. 130.

⁸³ MASSIE, Robert K., *Dreadnought. Britain. Germany and the Coming of the Great War*, London 2004, s. 609.

⁸⁴ GOUGH, s. 130.

⁸⁵ MASSIE, s. 609.

⁸⁶ MARDER (ed.), *Fear God and Dread Nought*, s. 206.

⁸⁷ Záznamy o Německu ve zprávách o zahraničních námořních záležitostech, 1908–1909. SELIGMANN (ed.) a kol., s. 377–378.

Spojené státy americké se staly po Německu druhou nejsilnější zahraniční námořní velmocí. Ovšem pravděpodobnost války s nimi byla prakticky nulová.⁸⁸ Došlo tak k úpravě zásady dvou přídí, veřejně oznámené dne 28. dubna. „*Odpovídaje na dotaz ve sněmovně (pan McKenna, jménem ministerského předsedy pana Asquitha) uvedl, že pro všechny praktické účely nebude americké námořnictvo zahrnuto do vládního výpočtu, a to z důvodu nutnosti udržení zásady dvou přídí.*“⁸⁹ I přes vyřazení amerického námořnictva se realističtěji jevílo udržovat loďstvo o 60 % silnější než německé, což bylo oficiálně přijato parlamentem až v březnu 1912.⁹⁰

Asquithovi se dostávalo stále více znepokojivých informací z admirality, která podezřívala Německo z tajného urychlování námořní výstavby. Do Londýna přicházely zprávy, že kýly nových dreadnoughtů jsou zakládány o celé měsíce dříve než podle oficiálního plánu. Zároveň bylo evidentní, že německé kapacity na výrobu velkých lodí se výrazně zvětšují. Do roku 1908 bylo již sedm loděnic schopných stavby dreadnoughtů.⁹¹ Nejnovější zprávy tvrdily, že Němci jsou schopní rok po založení kýlu spustit na vodu kompletní trup, který je následně usazen do doku a vyzbrojován, přičemž na uvolněném místě je okamžitě založen další kýl. Tímto tempem by bylo Německo schopné začít stavbu sedmi nových dreadnoughtů ročně. Klíčovým faktorem ve stavbě dreadnoughtů však nebyl čas potřebný na stavbu trupu, ale čas potřebný na výrobu hlavní výzbroje, uložení a pancéřových plátů. Založení kýlu tak mohlo mít zpoždění, a přesto mohl být plánovaný termín dokončení lodí splněn. Navíc předvýroba těchto komponentů mohla být mnohem snadněji utajena než založení kýlu. Výzbroj a pancíře téměř výhradně vyráběly Kruppovy závody v Essenu. Touto dobou největší podnik v Evropě, který se ze 45 000 zaměstnanců v roce 1902 dostal do roku 1909 na 100 000.⁹² Šířily se zvěsti, že Krupp tajně nakupuje nikl a důležité přísady pro kalení oceli, která měla být použita na děla a uložení. Dále se proslýchalo, že v Essenu jsou celé řady těžkých námořních hlavní čekajících na transport do loděnic.⁹³

⁸⁸ BROWN, s. 10.

⁸⁹ The Argus, 30. 4. 1909, LXI/19587.

⁹⁰ BROWN, s. 11.

⁹¹ Jednalo se o císařské loděnice Wilhelmshaven ve Wilhelmshavenu, WeserWork v Brémách, Vulcan ve Štětíně, Blohm und Voss v Hamburku, Schichau-Werke v Gdaňsku a v Kielu loděnice Germania a Howaldtswerke-Deutsche Werft. SELIGMANN, *Intelligence Information and the 1909 Naval Scare*, s. 42.

⁹² Poznámka sira Charlese Ottleyho, 24. 2. 1909, SELIGMANN (ed.) a kol., s. 372–373.

⁹³ MASSIE, s. 612.

Admiralita však získala další, ještě více znepokojivé informace. Kontrakt na tři německé dreadnoughty pro rok 1909 měl být zadán loděnicím ještě před datem stanoveným námořním zákonem a potvrzením Reichstagu o přidělení financí. V případě, že by tyto zvěsti byly pravdivé, admirality by ztratila možnost dostatečně přesně předvídat, jak bude do budoucna vypadat velikost německého námořnictva. Admirality také do této chvíle kalkulovala s tím, že běžná doba trvání stavby dreadnoughtu je tři roky. Nové důkazy však naznačovaly, že nyní by Německo mohlo být schopno tento čas snížit dokonce i o celý rok, čímž by se dostalo na dva roky, tedy na dobu, kterou na stavbu dreadnoughtu potřebovala Británie.⁹⁴ Pokud admirality vycházela z plánu námořního zákona, poměr dreadnoughtů v roce 1912 byl 16:13. Ovšem pokud by Němci zahajovali stavbu v předstihu a měli dostatek děl, uložení a pancéřových plátů, tvrdila admirality, že téměř s jistotou může mít Německo v roce 1912 sedmnáct dreadnoughtů. Nejčernější scénář počítající s maximálním využitím všech německých loděnic předpokládal dokonce jedenadvacet německých dreadnoughtů v roce 1912.⁹⁵

McKenna ve svém dopise Asquithovi z 3. ledna 1909 napsal, že by se chtěl vyhnout zbytečnému poplachu, ale je nucen sdělit tyto závěry: 1) Německo očekává program stavby lodí stanovený zákonem z roku 1907. 2) Provádí to tajně. 3) S jistotou bude mít na jaře 1911 k dispozici 13 velkých lodí. 4) Na jaře 1912 bude pravděpodobně disponovat jedenadvaceti velkými loďmi. 5) Kapacity na výstavbu dreadnoughtů jsou momentálně rovné s britskými.⁹⁶

S informacemi o akceleraci německého zbrojního průmyslu je spojena tzv. Mullinerova aféra. H. H. Mulliner byl jednatelem Coventry Ordnance Works, která byla novou zbrojní firmou založenou v letech 1904–1905 a vlastněnou třemi velkými loďařskými společnostmi (John Brown, Cammel Laird a Fairfield Shipbuilding). Již v roce 1906 varoval Mulliner admirality, že se výrazně zvyšuje rychlost, kterou rostou německé kapacity na stavbu lodí a především Kruppovy výdaje na výrobu těžkých děl a uložení.⁹⁷ Ovšem nikdy nevydal oficiální prohlášení, že by německý program

⁹⁴ To byl obrovský šok, jelikož Británie platila za nejrozvinutější industriální velmoc, která byla vždy schopna stavět lodě rychleji než kterákoliv jiná země. I v případě, že jiná mocnost přišla s novou koncepcí, dokázala se Británie adaptovat a rychle získat převahu. SELIGMANN, *Intelligence Information and the 1909 Naval Scare*, s. 40.

⁹⁵ Tamtéž, s. 38.

⁹⁶ MASSIE, s. 613

⁹⁷ SUTHERLEY, Sue, *Mulliner & the Big Navy Scare*, online: <https://armingallsides.org.uk/wp-content/uploads/2014/06/Mulliner-the-Big-Navy-Scare-with-references.pdf>

akceleroval, a to ani v období před dubnem 1908, kdy několikrát svoje informace doplňoval. Admiralita však nebrala Mullinera příliš vážně a v letech 1906–1908 program na výstavbu lodí neupravila. Na podzim roku 1908 získala admirality z jiných zdrojů informace potvrzující Mullinerovo prohlášení a změnila svůj přístup. Mulliner navázal kontakt s Charlesem Ottleyem, od roku 1907 tajemníkem Výboru imperiální obrany (v originále Commission of Imperial Defence – dále jen CID).⁹⁸ Mulliner Ottleyho upozorňoval na výrazné rozšíření Kruppových závodů a zvyšování kapacity na výrobu těžkých děl a uložení. Maximální objem výroby těchto klíčových komponentů byl dvakrát vyšší než u tří britských výrobců dohromady (Elswick, Vickers Maxim, Royal Arsenal).⁹⁹ Díky novým technologiím a postupům byly Kruppovy závody schopné snížit čas výroby kompletní zbraně na třetinu, což jim dávalo oproti britským konkurentům nespornou výhodu. Mulliner z těchto informací vydedukoval, že v případě, že se Němci pokusí předejnat Británii ve stavbě lodí, budou je moci i okamžitě vyzbrojovat. Brzy se tak Mulliner stal nejcennějším zdrojem informací o Kruppových závodech a i přesto, že byl manažerem firmy, která by měla z navýšení zbrojních výdajů prospěch, začal být brán stále vážněji.¹⁰⁰

Je možné, že Mulliner postupoval v duchu patriotismu, ale pravděpodobněji za vším stály obchodní zájmy, jelikož jeho informace využily loďařské společnosti k tlaku na vládu, neboť Coventry dosud nemělo žádné zakázky na těžká děla a uložení a ani jedna ze tří partnerských společností neměla zakázky na stavbu lodí. Tento tlak nebyl v Británii ničím novým, loďařské společnosti byly výrazným faktorem ve velké výstavbě námořnictva od 80. let 19. století. Zbrojní průmysl mohl vytvářet nátlak zejména díky tomu, že se na klíčových postech těchto společností angažovaly významné osobnosti soudobé politické scény a byly v nich zaměstnání bývalí vysocí činitelé civilního, námořního i armádního sektoru.¹⁰¹ Vzájemná provázanost s civilním průmyslem, byla především v době ekonomického napětí značná, jelikož výdaje námořnictva poskytovaly práci velkému počtu lidí. Zároveň měla vláda potřebu udržet tyto společnosti v dobrém stavu jednak z důvodu veřejného mínění, ale také pro případ nutnosti rychlého vyzbrojení.

⁹⁸ Právě Ottley ve svých poznámkách odkazuje u informací o německých loděnicích na Mullinera. Poznámka sira Charlese Ottleyho, 8. března 1909, SELIGMANN (ed.) a kol., s. 374.

⁹⁹ Poznámka sira Charlese Ottleyho, 24. února 1909, SELIGMANN (ed.) a kol., s. 374.

¹⁰⁰ SELIGMANN, *Intelligence Information and the 1909 Naval Scare*, s. 44.

¹⁰¹ MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 157–158.

Důležité také bylo, že zbrojní závody dokázaly úspěšně společně postupovat v době potřeby bez ohledu na to, že za normálních okolností si konkurovaly.

Zbrojařské firmy samozřejmě měly přímý zájem na zvýšení armádních a námořních výdajů a jejich tlak mohl být velmi efektivní. Přesto nebyl jejich vliv na zbrojní program vzniklý z námořní paniky 1909 zásadní. Později vznikla fáma, že Mullinerova aféra byla klíčová pro vznik programu na výstavbu osmi dreadnoughtů ročně v letech 1909–10 a Mullinerovo jméno se stalo symbolem vlivu takzvaných „obchodníků se smrtí“. Jak je nám známo, Mulliner byl jediným zástupcem zbrojařských firem, který byl v kontaktu s vládou v průběhu námořní paniky 1909, a jeho informace nebyly zmíněny v oficiálním vyjádření admirality k programu. Přesto hrál významnou roli kvůli osobním rozhovorům s opozicí, které sdělil stejné informace a i to, že je poskytl vládě. Je nutné zmínit, že Mulliner nepodal žádné oficiální prohlášení, vyjma anonymního dopisu otištěného v deníku *Standard* 26. června. Jeho počínání tedy spíše nastartovalo rozruch, který nakonec vedl k novému zbrojnímu programu.¹⁰²

Na základě nových důkazů pak všichni čtyři námořní lordi doporučili McKennovi, aby výdaje na roky 1909–10 umožnily zahájení stavby dvou lodí navíc, které by byly založeny v březnu 1910.¹⁰³ Lloyd George v dopise Churchillovi ze 3. ledna psal o tom, že admirality získala od doby poslední schůze nové zásadní informace od jejich námořního ataše v Německu vlády a že McKenna je nyní přesvědčen, že příští rok by měla být zahájena stavba osmi lodí. Churchill nevěřil, že by Německo stavělo dreadnoughty tajně nad limit svého zákona. Vycházel z toho, že výstavbu vždy musí posvětit Reichstag. V případě, že by námořnictvo tajilo výstavbu před Británií, tajilo by ji i před Reichstagem, což se mu zdálo velmi nepravděpodobné.¹⁰⁴ Faktem však zůstává, že na konci března 1909 učinil admirál von Tirpitz prohlášení v Reichstagu. V něm byl nucen přiznat, že na podzim 1908, několik měsíců před termínem, byly přislíbeny kontrakty na dreadnought a bitevní křižník (budoucí SMS *Oldenburg* a SMS *Goeben*) loděnicím v Gdaňsku a Hamburku. Dle jeho tvrzení nemělo jít o akci, která by měla oklamat Brity, ale pouze o zajištění lepší ceny. Pokud totiž začnou loděnice pracovat

¹⁰² SUTHERLEY, s. 1–2.

¹⁰³ MADRER (ed.), *Fear God and Dread Nought*, s. 207.

¹⁰⁴ MOLL, s. 139–140.

dříve, budou si moci ponechat dělníky, které by jinak byly z důvodu úspory nuceny propustit. Toto prohlášení tak potvrdilo informace, které admirálita získala.¹⁰⁵

Boj pokračoval celý leden a většinu února. Lloyd George a Churchill podporovaní Johnem Morleyem, Johnem Burnsem a dalšími trvali na čtyřech dreadnoughtech. Edward Grey a ministr války Richard Haldane chtěli šest. McKenna požadoval alespoň šest, pokud možno osm, a to i s ohledem na zisk financí od Austrálie a Nového Zélandu na stavbu dvou bitevních křižníků.¹⁰⁶ Na plno se pak rozhořel boj skrze tiskoviny. Liberální plátky varovaly před panikáři a konzervativní listy používaly výrazy jako pacifisté, malí Angličané a ekonomaniaci (*little Englanders and economaniacs*). Vláda byla ve slepé uličce a ministerský předseda čelil možné ztrátě svého ministra zahraničí a prvního lorda, nebo kancléře a předsedy obchodní komory.

Brzy se Churchill pokusil prostřednictvím Greye navrhnout McKennovi kompromis, který však McKenna odmítl. Sám totiž přemýšlel nad plánem, který by mohl zachovat radikálům tvář. Navrhoval, že schválí redukci výdajů zpět na čtyři dreadnoughty v případě, že by se tak vláda v listopadu usnesla. V reakci na to Fisher v dopise McKennovi psal, že pro něj osobně není možné zabývat se ani otázkou šesti dreadnoughtů, jelikož „*my v našich srdcích cítíme, že je to příliš málo, [...] měli bychom postavit osm!*“¹⁰⁷

Byl to však Asquith, kdo musel rozhodnout, jaké bude finální vládní stanovisko a k rozhodnutí došlo 24. února na zvláštním zasedání na ministerstvu zahraničí, kde byli přítomni i námořní lordi. Zde vystoupil Lloyd George a osočil admirálitu z toho, že nepředložila ony klíčové informace z Německa dříve. McKenna vystoupil s tím, že Lloyd George dobře ví, že informace byly postoupeny vládě téměř okamžitě po jejich zpracování admirálitou. V této nepříjemné situaci Asquith přišel s návrhem, který se zdál být vhodným kompromisem pro všechny. Stavba čtyř dreadnoughtů bude zahájena v tomto roce, dva v červenci a dva v listopadu. Stavba dalších čtyř by začala v případě, že jich bude potřeba, ne však dříve než 1. dubna 1910,¹⁰⁸ čímž by i dodatečné čtyři byly kompletní v pro admirálitu krizovém roce 1912.¹⁰⁹

¹⁰⁵ SELIGMANN, *Intelligence Information and the 1909 Naval Scare*, s. 56.

¹⁰⁶ LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 185.

¹⁰⁷ DREYER, Frederic C., *The Sea Heritage. A Study of Maritime Warfare*, London 1955, s. 70.

¹⁰⁸ MARDER (ed.), *Fear God and Dread Nought*, s. 208.

¹⁰⁹ Tato potřeba měla být závislá na informacích o postupu německého námořního zbrojení.

Ačkoli toto datum bylo oficiálně prvním dnem fiskálního roku 1910–11, program potřeboval značné předběžné výdaje v období 1909–10, které by admirálita získala. Navíc plán počítal s tím, že případná stavba oněch extra čtyř by neměla vliv na další čtyři, s kterými námořní program pro rok 1910 kalkuloval. Přestože vláda souhlasila s programem, Lloyd George s Churchillem si uvědomili, že byli „přelstěni“, a pokusili se ještě vrátit k původnímu McKennově plánu na šest dreadnoughtů. Admirálita ale také byla na pochybách. Obávala se, že namísto šesti dreadnoughtů dostanou čtyři a ony extra čtyři poté zablokuje parlament. Fisher podporující výstavbu osmi poslal McKennovi zprávu (který ji přeposlal Asquithovi) z mise argentinského námořnictva, které Němci, snažící se zaujmout možné kupce, ukázali vše. Argentinci, kteří tak prošli několik loděnic a Kruppovy závody, ve zprávě hlásili na dvanáct rozestavěných velkých lodí a sto hlavní o ráži jedenáct a dvanáct palců před dokončením. Stavěje na těchto informacích Fisher tvrdil, že cokoliv méně než osm lodí nebude dostačující.¹¹⁰

Dne 16. března 1909 došlo k představení rozpočtu.¹¹¹ McKenna se ujal slova v dolní sněmovně a jeho proslov v tichosti všichni vyslechli. Ve svém proslovu prohlásil: „*Nevíme, jakou rychlostí Německo dokáže stavět, přestože jsme si mysleli, že to víme.*“¹¹² Poté obsáhle hovořil o všech možných alternativách, které mohou nastat. Zásadní byla možnost, že Německo bude mít v roce 1912 sedmnáct dreadnoughtů proti britským dvaceti, a to při započtení oněch extra čtyřech. Poté, co skončil, nastalo ve sněmovně ticho. Slova se ujal Balfour, který vystoupil za opozici, a prohlásil, že Německo by mohlo mít až jedenadvacet dreadnoughtů a ne sedmnáct.¹¹³ Zbytek jeho proslovu se nesl v duchu podpory McKenny. Námořní výdaje poté prošly prvním hlasováním v poměru 322 ku 83, přestože konzervativci měli pocit, že vláda nedělá dost. Několik protestů z řad radikálů nemělo žádný význam vzhledem k obecnému znepokojení celého národa. Liberální tisk hovořil o nedozírných škodách na sociálním programu v případě, že bude druhá čtveřice objednána, a že musí být zaplácena alespoň z rozpočtu na rok 1910, protože přeci není možné, aby Británie zaplatila osm dreadnoughtů v jediném roce. Nátlak liberálů by Asquith ještě dokázal zvládnout, opravdový útok však přišel od opozice. Ještě před 16. březnem souhlasila s tím, že šest je dostatečných, ovšem nyní, poté co první lord veřejně

¹¹⁰ WOODWARD, E. L., *Great Britain and the German Navy*, Oxford 1935, s. 220–222.

¹¹¹ Avšak vláda již 12. března ohlásila, že dojde k masivnímu nárůstu výdajů pro námořnictvo. FLEMING, s. 311.

¹¹² WOODWARD, s. 223.

¹¹³ MOLL, s. 140.

přednesl tak znepokojivé informace, konzervativní poslanci, lordi i tisk požadovali zahájení stavby všech osmi naráz.

Balfour vyvolal hlasování o nedůvěře vládě 19. března, přičemž uvedl, že vládní politika nedostatečně dbá o bezpečnost říše. Současně došlo k depresi v loďařském průmyslu byly propuštěny a tisíce lidí. Toto jen dávalo opozici další silný argument. Letáky hlásaly, že „*jak námořnictvo, tak i britský dělník hladoví společně.*“ Ani liberální tiskoviny nedokázaly udržet odmítavé stanovisko. Dokonce i pozitivistický filozof Frederic Harrison, známý anti-militarista naspal do The Times dopis, který předpovídal, že „*existence anglického národa může být v nebezpečí za méně než generaci [...]*“,¹¹⁴ tím nebezpečím samozřejmě myslel německé loďstvo.

V této fázi se panika již šířila všemi vrstvami obyvatel. Vláda se však přepočítala. Tak dlouho bojovala s radikální opozicí ve vlastní straně a prosazovala navýšení výdajů, až probudila dlouho vzrůstající veřejný neklid a posílila svou opravdovou opozici, která žádala stále více. Nové heslo užívané konzervativci znělo „*Chceme osm a nebudeme čekat.*“ Deník The Observer nabádal voliče: „*Trvejte na osmi, všech osmi a ničím jiném než osmi.*“ Vláda se ocitla v těžké situaci, ale Asquith tvrdě udeřil zpět, když označil konzervativní úsilí za „*bezohlednou, nevlasteneckou a manipulativní stranickou agitaci.*“ Byl také odhodlaný vyčkat s rozhodnutím o extra čtyřech, čímž výrazně riskoval. Přesto uspěl, 29. března proběhlo hlasování o nedůvěře ve vládní prospěch 353 ku 135.¹¹⁵ Během tohoto jednání McKenna odpovídal na otázky ohledně dodatečné čtveřice dreadnoughtů. Potvrdil, že žádné předběžné objednávky ani zakázky nebyly vytvořeny a že diskuse na toto téma nebude pokračovat dříve než v červenci.¹¹⁶

Rozhodujícím faktorem pro finální verzi programu 1909-10 byly informace ze Středomoří o tom, že rakousko-uherský námořní program zahrnuje i stavbu dreadnoughtů, tuto informaci sdělil Fisher ministerskému předsedovi již počátkem prosince 1908, jenže zpráva upadla v zapomnění až do dubna následujícího roku. Rakousko-Uhersko mělo ve službě devět pre-dreadnoughtů a tři ve výstavbě. Dle nejnovějších zpráv sice nebyl žádný dreadnought založen, nicméně zde byl jasný záměr

¹¹⁴ MOLL, s. 140.

¹¹⁵ Tamtéž, s. 141.

¹¹⁶ Parliamentary Debates, House of Commons (dále jen HC Deb) 29 March 1909 5th series vol 3 cc12. [online], [cit. 2021-02-09]. Dostupné z: <https://api.parliament.uk/historic-hansard/commons/1909/mar/29/additional-dreadnoughts>

tři nebo čtyři postavit a začaly přípravy na stavbu dvou z těchto lodí. Dále existovaly přesvědčivé důkazy o výstavbě velkého plovoucího doku v Pule. Všechny tyto informace na konci července přednesl McKenna v dolní sněmovně.¹¹⁷ Více než v Británii měly informace o novém rakousko-uherském programu dopad na Itálii, přičemž výsledkem byl italský program na výstavbu dreadnoughtů.

Plány středomořských velmocí měly zásadní vliv na britskou námořní politiku. Při jednání v dolní sněmovně 26. července se o německém námořnictvu prakticky nehovořilo, na pořadu dne bylo Středomoří. Itálie již založila kýl prvního dreadnoughtu a předpokládalo se, že druhý bude téhož roku následovat.¹¹⁸ McKenna ve svém projevu oznámil, že první lodi z programu 1909-10 byl založen kýl, druhá ji bude následovat za několik dnů a zbylé dvě poté v listopadu. Na druhé čtveřici nebudou práce zahájeny před dubnem 1910, což znamená, že by měly být dokončeny do března 1912. Upravený program byl schválen poměrem 290 ku 98.¹¹⁹ Přesto byla námořní panika u konce. K obnovení klidu a důvěry napomohly tři velké manifestace námořní síly. Prezentace floty pro delegáty imperiálního tisku 12. června ve Spitheadu a 17. července na Temži. Poslední proběhla pro cara v Cowes 31. července.¹²⁰

3.3 Vyšetřování v admiraltě a Fisherův odchod

Koncem jara a v létě 1909 došlo k dalšímu boji o moc a vliv v námořnictvu. Fisher byl prvním námořním lordem již čtyři a půl roku a byla u něj patřičná únava z neustálých svárů a nejistoty, především z dlouhotrvajícího sporu s Beresfordem. Byl také stále více a více viděn jako diktátor. V důsledku toho začal výrazně ztrácet podporu mezi politiky, a to jednoduše proto, že jako hlavní osobu v námořnictvu, jej vinili z problémů s námořnictvem spojených. Dlouhodobě v něm probíhaly vnitřní spory a zároveň postoj admirality způsobil nejednu vládní krizi.¹²¹ Někteří důstojníci, jako velitel atlantské floty Sir David Beatty nebo princ Louis Battenberský, docházeli k názoru, že Fisherův čas se chýlí ke konci.

¹¹⁷ HC Deb 26 July 1909 5th series vol 8 cc857. [online], [cit. 2021-02-09]. Dostupné z: <https://api.parliament.uk/historic-hansard/commons/1909/jul/26/shipbuilding-naval-policy>

¹¹⁸ Ve skutečnosti byl první italský dreadnought *Dante Alighieri* samostatnou jednotkou. Zbylé tři dreadnoughty (všechny patřící ke třídě *Conte di Cavour*) tohoto programu byly založeny až v létě 1910. FRACCAROLI, Aldo, *Italy*. In: GARDINER, Robert (ed.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1906–1921*, London 1985, s. 259.

¹¹⁹ SUTHERLEY, s. 3.

¹²⁰ MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 170–171.

¹²¹ GOUGH, s. 135.

Také aktivní služba na moři admirála Beresforda se chýlila ke konci a do povinného důchodového věku mu zbývaly pouhé dva roky. Téměř ihned poté, co v Portsmouthu stáhl svou vlajku, začal jako „svobodný muž“ přesvědčovat Arthura Balfoura a Asquitha o nutnosti vyšetřování v admiralitě.¹²² V dopise Asquithovi z 2. dubna pak shrnul hlavní obvinění: 1) organizace a členění flotil v domovských vodách bylo špatné – nebyly ani v bojové pohotovosti 2) admirality nemá adekvátní zařízení pro odborné přípravy válečných plánů.¹²³ Beresford byl připraven svůj případ dostat na veřejnost, pokud nebude případ řádně projednán. Asquith byl tedy v zásadě donucen se touto věcí zabývat. Po konzultaci s McKennou souhlasil s Beresfordovým návrhem na prošetření jeho obvinění subkomisí CID.¹²⁴ Nejednalo se tak o obecné vyšetřování chování admirality, ale spíše konkrétních obviněních vznesených Beresfordem. Členy této komise byl Asquith jako předseda a čtyři ministři, Crewe, Morley, Grey a Haldene.

Z nastalé situace byl Fisher velmi podrážděný a uvažoval o rezignaci. Byl však přesvědčen králem, aby navzdory všemu v úřadě zůstal, což jej výrazně motivovalo boj s Beresfordem nevzdávat. Nastalá situace nebyla lehká, jelikož v podstatě došlo k tomu, že admiraltní rada se byla nucena hájit proti obviněním nedisciplinovaného podřízeného. Stalo se tak poprvé v historii a pro celou radu byl tento proces velmi ponižující.

V rámci případu, jemuž se začalo přezdívat „Beresfordovo vyšetřování“,¹²⁵ proběhlo mezi 27. dubnem a 13. červencem celkem patnáct schůzí subkomise CID. Slyšení se věnovala ústním i písemným důkazům poskytnutým McKennou, reprezentujícím admirality, a Beresfordem. Fisher byl cíleně držen v pozadí a hovořil pouze v případě, že byl někým z komise přímo tázán. Naproti tomu velkoadmirál Arthur Wilson, člen CID, byl vyslýchán celkem na třinácti schůzích. Výsledná zpráva byla vydána jako parlamentní listina 12. srpna. Důkazy vedoucí k závěrům však nebyly zveřejněny, neboť bylo rozhodnuto, že charakter většiny probíraných dat to neumožňuje.¹²⁶ Závěry týkající se hlavních bodů pak byly tyto:

¹²² FLEMING, s. 311.

¹²³ LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 184.

¹²⁴ Tamtéž.

¹²⁵ MORGAN-OWEN, s. 190.

¹²⁶ MARDER (ed.), *Fear God and Dread Nought*, s. 212.

„Dle názoru komise nevedlo vyšetřování k závěru, že by v projednávaném období došlo k ohrožení země v důsledku admirální jednání v otázce organizace a rozložení loďstva, počtu lodí, nebo příprav válečných plánů.

Cítí se povinni dodat, že opatření jsou sama o sobě obhájitelná, přesto rozhodně nejsou dokonalá a byla výrazně omezována absencí dobrých vztahů mezi admirální radou a vrchním velitelem kanálové floty. Nezdá se, že admirální rada projevila k lordu Charlesi Beresfordovi svou důvěru, z důvodů výhrad, které měl vůči jejímu uspořádání a na druhou stranu se zdálo, že lord Charles Beresford neocenil instrukce rady a nepokračoval v jejich duchu a neuznával její nadřazenou autoritu.

Komise byla ohromena různorodostí názorů mezi vyššími důstojníky a profesních znalostí týkajících se principů námořní strategie a taktiky a hledí do budoucna s jistotou vývoje námořního válečného štábu, ze kterého budou mít členové rady a admirálové s jejich štáby na moři společný prospěch.“¹²⁷

Poté, co byla zpráva zveřejněna, bylo v politických kruzích obecně známo, že Asquith zašel příliš daleko, aby udržel Beresfordovu reputaci.¹²⁸ Z textu bylo jasně patrné, že komise nepodpořila hlavní body obžaloby, přesto Beresford viděl ve výsledku svůj úspěch a jeho podporovatelé jej následovali. Podle jeho názoru, měly být reformy které dlouhou dobu prosazoval a které byly Whitehallem soustavně odmítány, nyní konečně přijaty. Podle něj šlo o vytvoření jednotné floty v domácích vodách, která by byla pod jednotným velením, přeřazení lodí s *nucleus crew* do rezervy a vytvoření námořního válečného štábu. Z určitého úhlu pohledu je možné tvrdit, že poslední bod byl díky jeho stížnostem a připomínkám částečně prováděn. Na druhé straně Fisherovi zastánci viděli výslednou zprávu komise jako rozhodné ospravedlnění admirality, avšak admirál byl rozlícený. Tvrdil, že komise mohla Beresforda na základě důkazů označit za „do očí bijícího lháře“,¹²⁹ který by byl natolik zdiskreditovaný, že by si jej žádné noviny už ani nevšimly. Nepřestal věřit, že členové komise se Beresforda a jeho poskoků báli.

Místo aby byl vyšetřováním zničen Beresford, poškodilo Fishera a bylo nyní otázkou, zda v admiralitě setrvá i po konci roku 1909. Odsunout ho z tohoto prvotřídního

¹²⁷ Zpráva subkomise CID jmenované k prošetření určitých otázek námořní politiky vznesených lordem Charlesem Beresfordem, 12. 8. 1909, parlament Spojeného království. MARDER (ed.), *Fear God and Dread Nought*, s. 213.

¹²⁸ LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 194.

¹²⁹ FREEMAN, s. 343–345.

postu by nebylo snadné. Politici by jej mohli zkusit uplatit, přemluvit, nebo mu dokonce vyhrožovat, ale podle předpisů měl nárok ještě na rok služby a odešel by pouze za svých vlastních podmínek.¹³⁰ Na počátku října hovořil Asquith s vikomtem Esherem a sdělil mu, že by mohl povýšit Fishera do šlechtického stavu, kdyby odešel do výslužby. Esher Fisherovi předal tuto zprávu a přátelsky mu sdělil, že je vhodný čas odejít. V případě, že by se rozhodl setrvat, bylo by jen otázkou času, než by byl politicky zničen. O Fisherově odchodu se McKenna dohodl s Asquithem 20. října. Fisher byl k nelibosti všech svých soků 9. listopadu při příležitosti králových narozenin povýšen do šlechtického stavu za svoji dlouhotrvající a význačnou službu.¹³¹

Když se informace o Fisherově odchodu dostaly na veřejnost, začaly debaty o tom, kdo jej nahradí na postu prvního námořního lorda. Fisher si v této otázce udržel v podstatě rozhodující slovo, což Beresforda automaticky stavělo mimo potenciální kandidáty. Jako nejpravděpodobnější se začal jevit admirál Wilson.¹³² Po dobu sporu s Beresfordem se držel stranou všech intrik a přilí v admiralitě. Byl vysoce ceněný za dlouholetou službu a známý svou rozvážností a nezávislým úsudkem. Nebyl považován za žádného manipulátora a jeho konexe v tisku byly spíše povrchní. Zdál se tak být ideálním kandidátem. Nicméně bylo mu již téměř 68 let a myšlenkami na návrat do aktivní služby se již nezaobíral. To znamenalo, že by mohl sloužit již maximálně dva roky.¹³³

Jedním z hlavních důvodů, proč se Fisher rozhodl doporučit králi Wilsona, byl jejich společný pohled na válečné plánování. Fisherova a Wilsonova idea vedení války se zásadním způsobem rozcházela s ideou generálního štábu. Oba shodně věřili, že válečné plány musejí být připraveny v nejvyšší tajnosti prvním námořním lordem, který by s nimi seznámil armádu až s vypuknutím války.¹³⁴ Fisherův válečný plán počítal s doktrínou vzdálené blokády (přímou blokádu zavrhl z důvodu rostoucích možností ponorek) a udržením britské armády do doby, kdy bude možné ji nejprve vylodit na předsunutých postech, jako byl ostrov Helgoland, a později na plážích severního Německa, kde tak

¹³⁰ GOUGH, s. 139–140.

¹³¹ John A. Fisher, nyní baron Fisher z Kilverstonu, přijal za své motto, které vybral pro *HMS Dreadnought*, „Boj se boha a neděs se ničeho“. Fisher sice doufal, že získá titul vikomta, přestože již samotné povýšení do šlechtického stavu pro člena námořnictva v době míru bylo velice neobvyklé. I velcí muži královského námořnictva, kteří byli povýšeni v době války jako Nelson nebo Anson, získali titul barona.

¹³² MORGAN-OWEN, s. 191.

¹³³ Tamtéž.

¹³⁴ LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 180–181.

vlastně provedou rozsáhlou diverzní akci, která donutí německé velení ke stažení značných sil z fronty. Na tomto plánu průběžně pracoval a zkoumal jeho možné alternativy již několik let.¹³⁵

Wilson byl nejprve požádán 6. listopadu králem, a o dva týdny později formálně prvním lordem. Přestože se zdráhal přijmout úřad s tak nesmírnou zodpovědností, krále nebylo možné odmítnout. Oficiální výměna proběhla 25. ledna (v den Fisherových narozenin),¹³⁶ kdy se Wilson přestěhoval do domu v bráně Královny Anny, oficiálního sídla prvního námořního lorda.¹³⁷

Admirál Fisher dokázal odejít ve vhodnou chvíli. Jeho práce byla na počátku roku 1910 prakticky hotová. Zreformoval systém posádek, zavedl dva moderní typy válečných plavidel, které změnil systém vedení boje na moři, zasadil se o zvýšení kalibru hlavních zbraní a zreorganizoval rozložení celého loďstva. Námořnictvo však potřebovalo oddych po dlouhotrvajícím sporu s Beresfordem, který do námořnictva vrážel klín a pošpinil tak odkaz „bratrů ve zbraní“ lorda Nelsona.¹³⁸ Zároveň bylo potřeba učinit reformy a rozhodnutí, která Fisher z mnohých důvodů nemohl nebo nechtěl. Například bylo potřeba zlepšit vztahy s armádou, které byly na bodu mrazu, k čemuž Fisher i díky svému osobnímu problému s ministrem války Haldanem přispěl¹³⁹ a vytvořit námořní válečný štáb, který by zefektivnil válečné plánování.

3.4 Po Fisherově odchodu

Přestože Wilson oficiálně nastoupil 25. ledna 1910, prakticky vedl úřad již od prosince roku 1909. Oznámení jeho nástupu 2. prosince bylo přijato pozitivně námořnictvem i veřejností. Přesto se brzy začalo ukazovat, že Wilson nebyl ideální volbou. Již od počátku si na jeho jednání stěžoval druhý námořní lord Bridgeman, a to pro jeho zatvzřelost, povýšenost a tajnůstkářství, na čemž se vlastně shodl i s ostatními lordy.

Přestože v základu držel linii udanou Fisherem, postrádal vizi a snad ještě více prohloubil negativní aspekty Fisherova vedení, především co se týče válečného plánování a jeho koordinace. To byl problém, který se naplno projevil v době Agadirské krize a byl

¹³⁵ LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 181–182.

¹³⁶ WILSON, Ben, s. 519.

¹³⁷ GOUGH, s. 141.

¹³⁸ Tamtéž, s. 142–143.

¹³⁹ Šlo především o negativní postoj lorda Haldana k námořnímu rozpočtu v období námořní paniky a proberesfordovský postoj během vyšetřování.

jedním z faktorů, které vedly k výrazným změnám v admiraltě. Také zanedbával personální záležitost, soustředil se především na ty materiální. V září 1910 si Haldane postěžoval: „Změna přišla do admiraltní rady [...] dveře admirality se zavřeli všem novým nápadům a novým inovacím.“¹⁴⁰ Nakonec i Fisher přiznal, že „Wilson na souši za moc nestojí.“¹⁴¹

Prvním úkolem reorganizované admirality bylo prosadit námořní rozpočet pro roky 1910-11 skrze vládu a parlament. V listopadu rada rozhodla, že pro tento rok budou stačit čtyři velké lodě, následující bude pak vyžadovat šest. Program byl navýšen na šest po 1. prosinci, kdy admiraltita získala zprávu od ředitele společnosti Vickers Trevora Dawsona, že Rakousko-Uhersko založilo kým dvou dreadnoughtů. Když na konci ledna McKenna předložil upravený program pro roky 1910–11, propukla kabinetní krize. První lord, Grey a další byli připraveni rezignovat v případě, že Asquith podpoří Lloyda George a jeho radikální skupinu. Situace se brzy uklidnila, jelikož došlo ke kompromisnímu programu 5-5 (4 dreadnoughty a bitevní křižník ročně). Rozpočet se tím navýšil o 5,5 milionu liber¹⁴² (o rok dříve o 3 miliony) a výdaje se tak vyšplhaly na 40,6 milionu liber. Výsledkem mělo být dvacet sedm dreadnoughtů (započítány slíbené bitevní křižníky Austrálie a Nového Zélandu) proti německým sedmnácti a rakousko-uherským dvěma v březnu 1913. Problémem ovšem bylo, že existence rakousko-uherských dreadnoughtů nutila Británii vyslat své do Středomoří, čímž se její převaha nad Německem zmenšovala.

Ministerstvo zahraničí nebylo spokojeno s programem pěti velkých lodí, když Německo plánuje založit další rok čtyři, jelikož poměr pět ku čtyřem lze jen stěží považovat za zásadu dvou přídí. Neshody opět pronikly i do tisku, kde na jedné straně konzervativní tisk operoval s tvrzením, jaké prezentoval *Daily Mail*: „rozpočet je takový, jaký můžeme od radikální vlády očekávat, ačkoliv je daleko od ideálu.“¹⁴³ Na druhé straně liberální tisk byl nespokojen s požadavky opozice a zastánců velkého námořnictva. *Daily news* si 10. března postěžoval: „apetit tohoto zbrojařského monstra roste tím, jak se krmí. Dáte mu čtyři dreadnoughty a požádá osm, dáte osm a požádá o šestnáct, bude šestnáct, ale stejně nebude uspokojeno. Je to apetit bez ohledu na potřeby nebo fakta. Jedná se o

¹⁴⁰ MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 214.

¹⁴¹ Tamtéž.

¹⁴² MALLETT, Bernard, *British Budgets 1887-88 to 1912-13*, London 1913, s. 315.

¹⁴³ MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 215.

*výtvar iracionální nenávisti a touhy po obavách. Lze jej zastavit pouze demokratickým rozhodnutím dvou zemí, že tato divoká rivalita může skončit.*¹⁴⁴

Německý program v tuto chvíli nezrychloval, nicméně vyvstaly nové obavy. Došlo k přesunu 1. divize Širokomořského loďstva (do níž náležely čtyři nejmodernější dreadnoughty) z domovského Kielu do Wilhemshavenu v Severním moři. Zároveň došlo k výraznému rozšíření zdejších doků a k výstavbě přístavu v Brunsbüttelu na konci Kielského kanálu u ústí Labe. Podstatná část Širokomořského loďstva byla nyní v pozici, kdy by mohla nenadále udeřit na východní pobřeží Británie, které jak se ukázalo, nebylo takřka vůbec chráněno. Přístav Chatham nebyl vhodný pro udržování celé floty operující v Severním moři, Cromarty bylo v podobné situaci, navíc se nacházelo příliš na severu. Ideálním přístavem na ochranu východního pobřeží by byl Rosyth, který však byl stále ve výstavbě s nejasným datem dokončení.¹⁴⁵

Na scéně se objevily dva kontroverzní plány na ukončení krize kolem zbrojení. Imperiální námořní liga předala ministerskému předsedovi dokument podepsaný více než sto admirály a padesáti generály, který navrhoval půjčku na obranné výdaje ve výši 100 000 000 liber.¹⁴⁶ Druhý návrh, který měl ukončit rivalitu s Německem představil Sir Edmund Cox a spočíval ve vyvolání sporu s Německem, který by byl zakončen zničením jeho loďstva. McKenna a Grey se postupně snažili učinit určité ústupky a dojít k dohodě s Lloyd Georgovým křídlem. Ovšem další informace ze Středomoří a eventuální úprava německého námořního zákona opět výdaje zvedly. Ve dnech 13. a 16. března McKenna v dolní sněmovně bojoval proti pokusům skupiny „malého námořnictva“ výdaje napadnout. O výdajích bylo rozhodnuto, když 16. března neprošel labouristický pozměňovací návrh poměrem 216:54, deklarující, že zvýšení výdajů není odůvodněno událostmi ze zahraničí a představuje hrozbu pro mír a bezpečnost.¹⁴⁷

3.5 Agadirská krize

V roce 1909 proběhla jednání o Maroku mezi Francií a Německem, která ztroskotala. K eskalaci došlo na jaře 1911, kdy Francie v důsledku povstání proti sultánovi vyslala do města Fez expediční síly k ochraně Evropanů. Dne 5. června došlo k vyslání španělských jednotek do měst Larache a Kasr al-Kabír, jelikož byla vláda znepokojena zvýšenou

¹⁴⁴ MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 215.

¹⁴⁵ MASSIE, 635–637.

¹⁴⁶ FLEMING, s. 312–313.

¹⁴⁷ MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 220.

francouzskou přítomností, která by mohla vést k jednostrannému ovládnutí Maroka Francouzi.¹⁴⁸ Německá reakce přišla 1. července, kdy v marockém přístavu Agadir, nacházejícím se na atlantském pobřeží, zakotvil německý dělový člun SMS *Panther*, který zde měl chránit německé zájmy.¹⁴⁹ Francouzský premiér Joseph Caillaux se snažil vyřešit spor diplomaticky, což se podařilo díky tomu, že obešel ministerstvo zahraničí, které razilo mnohem neústupnější politiku a bylo ochotné situaci dále stupňovat. K dohodě tak došlo až 4. listopadu 1911, kdy Německo uznalo francouzské nároky a omezilo se pouze na obchodní zájmy, které se Francie zavázala respektovat, a navíc postoupila Německu část Francouzského Konga. Smlouva se na obou stranách setkala s odporem a vedla k pádu premiéra Caillauxe.¹⁵⁰

Britský tisk o eskalaci informoval brzy, například v *The Times* se mohli lidé dočíst již 3. července: „*Marocká situace se zkomplikovala německou intervencí. Po španělské okupaci Alcazaru vyslalo Německo dělový člun do přístavu Agadir na jihu Maroka v Atlantiku za účelem ochrany osob a majetku v německém zájmu.*“¹⁵¹ Z německého postupu nebylo jasné, co je vlastně jeho cílem. Ukázat jasné stanovisko bylo ještě složitější, jelikož kabinet byl rozdělen na dvě křídla. Proimperirální křídlo, jehož součástí byl Grey, prosazovalo ráznou zahraniční politiku, pro kterou však nemělo dostatek podpory kvůli radikálnímu křídlu, které zastupovali především ministr pro Indii lord Morley a lord kancléř Loreburn. Dle některých byl zájem o část Konga, který Němci projevíli již v úvodních dialozích, pouze zástěrkou pro zisk jihozápadního Maroka.¹⁵²

To mnohé zneklidnilo, jelikož přístav na atlantském pobřeží by mohl být vnímán jako hrozba pro britské obchodní trasy s jižní Afrikou¹⁵³ a mohl by být proměněn na „*druhý Helgoland*“. Na rozdíl od politiků si admirálita uvědomovala, stejně jako Němci, že opěrný bod vzdálený 1 500 mil od domovských základů, který by vyžadoval neustálou přítomnost značného počtu lodí, by byl pro německé Širokomořské loďstvo spíše přítěží. Co se hrozby vzniku německého přístavu na atlantském pobřeží týče, byla tedy admirálita klidná, ale při rozhovoru s Greyem admirál Wilson upozornil, že za

¹⁴⁸ CLARK, s. 223–224.

¹⁴⁹ Jednalo se čistě o symbolickou akci, jelikož *Panther* byla loď s minimální bojovou hodnotou, která navíc již několik let přesluhovala. Původní záměrem bylo vyslat do Agadiru dvě větší plavidla, to ale zamítl státní sekretář zahraničního úřadu Alfred von Kiderlen-Wächter.

¹⁵⁰ CLARK, s. 227.

¹⁵¹ *The Times*, 3. 7. 1911, CXXVI/39627.

¹⁵² WILSON, Keith, *The Agadir Crisis, the Mansion House Speech, and the Double – Edgeness of Agreements*, In: *The Historical Journal*, 15, 1972, 3, s. 516.

¹⁵³ NICHOLSON, David, *Crisis of the British Empire. Turning Points After 1880*, s. 115–116.

žádných okolností nesmí být Německu umožněno získat opěrný bod na marockém středomořském pobřeží. Grey toto stanovisko admirality přijal. On sám považoval za válečnou hrozbu snahu Německa o hegemonii na kontinentě skrze ponížení Francie a narušení Srdečné dohody. Pro Británii byl v této krizi zlomovým dnem 21. červenec. Grey měl naplánovanou schůzi s velvyslancem Paulem Wolffem Metternichem, ale opět se nedozvěděl nic o německých záměrech, ani o situaci v Agadiru.¹⁵⁴

Bylo třeba vychýlit miský vah ve vládě tak, aby byl postoj Británie jednoznačný. Oním zlomem byl příklon Lloyda George k proimperiálnímu křídlu. Delší dobu měl spíše proněmecké smýšlení a snažil se vztahy udržovat na dobré úrovni, avšak období od 4. do 21. července, během něž německá vláda nereagovala na britskou nótu ohledně svých úmyslů v souvislosti s přítomností *Pantheru* v Agadiru, vystupňovalo domácí napětí a přimělo Lloyda George k reakci.¹⁵⁵ Večer 21. července měl plánovaný projev v londýnské City, kde se rozhodl rázně vystoupit. Přesto se ještě odpoledne sešel s Greyem, aby zjistil, zda nemá nové informace z rozhovoru s Metternichem.¹⁵⁶ Večer pak byla veřejně slyšet tato slova: „*Bude-li nám vnucena taková situace, ve které bude možno udržet mír pouze tím, že se vzdáme důležitého a výhodného postavení, jehož si Británie dobyla staletími rekovných úsilí, a dovolíme-li, aby se s Británií jednalo tam, kde půjde do živého a o její zájmy, jakoby v radě národů ničeho neplatila – pak pravím a zdůrazňuji, že mír za tuto cenu byl by pokořením, jež nemůže strpět země tak velká, jako je naše.*“¹⁵⁷ Na obsahu se výrazně projevil, že Lloyd George jej konzultoval pouze s Greyem a Asquithem.¹⁵⁸ Vzhledem k názorové roztržičnosti byly reakce v kabinetu smíšené, ovšem panovala shoda na tom, že reakce Německa působí značně nepřátelsky.

Lloyd Georgův projev vedl k nejnapjatější části krize, která pokračovala ještě poté, co na počátku srpna zasedli zástupci Francie a Německa k jednacímu stolu. Dne 25. července poslal Grey vzkaz Lloyd Georgeovi a Churchillovi, aby se co nejdříve dostavili do jeho pracovny na ministerstvu zahraničí. Oznámil jim, že obdržel velmi ostře formulované komuniké od německého velvyslance Metternicha¹⁵⁹ a obává se, že by mohlo dojít k nenadálému útoku na královské námořnictvo a z tohoto důvodu přizval k

¹⁵⁴ MASSIE, s. 731.

¹⁵⁵ COSGROVE, Richard A., *A Note on Lloyd George's Speech at the Mansion House, 21 July 1911*. In: *The Historical Journal*, 12, 1969, 4, s. 698.

¹⁵⁶ MASSIE, s. 732.

¹⁵⁷ *The Times*, 22. 7. 1911, CXXVI/39644.

¹⁵⁸ Některé zdroje a sám Churchill uvádějí, že ráno téhož dne nejprve s Lloydem Georgem hovořil on.

¹⁵⁹ WILSON, Keith, s. 514.

jednání McKennu. Ten po krátké době dorazil a byl uveden do situace, jelikož admirálita neměla o pohybu Širokomořského loďstva žádné informace. Poté rychle odešel, aby uvedl královské námořnictvo do pohotovosti.¹⁶⁰

Již v průběhu krize, ale především po jejím skončení se ozývaly hlasy kritizující postoj královského námořnictva. Ve svém proslovu 18. listopadu tvrdil konzervativní poslanec kapitán W. V. Faber, že loďstvo nebylo na válku připraveno. Admirál Beresford, který ministerského předsedu o nepřipravenosti loďstva informoval 27. července, v listopadu řekl novináři Sidney Lowovi: „*Kdyby šla Anglie do války s Německem v červenci, utrpěli bychom nakonec námořní katastrofu*“¹⁶¹. Tato obvinění měla svá opodstatnění. Maurice Hankey, asistent tajemníka CID, poukázal doslova na apatii, se kterou admirálita reagovala na probíhající krizi. V pátek 21. července vydal *The Times* článek, ve kterém psal o pohotovosti Širokomořského loďstva, které v plné síle šestnácti bitevních lodí a čtyř pancéřových křižníků vyplulo do vod Severního moře.¹⁶² Tajemník CID sir Charles Ottley dvakrát upozornil sira Arthura Nicolsona¹⁶³ na přítomnost Širokomořského loďstva u pobřeží Norska a připomínal pasáž ze zprávy CID z roku 1908, která považovala za možný i nenadálý úder i za běžných diplomatických vztahů.

164

Když se tedy šířily zvěsti, že Širokomořské loďstvo je v pohotovosti na moři, královské námořnictvo bylo ve zcela jiném stavu. Atlantická flota byla v Cromarty na severu Skotska. 1. divize domácí floty byla v Berehavenu v jižním Irsku, 2. divize se nacházela v Portlandu na jihu Anglie a 3. se 4. divizí se nacházely ve třech domovských přístavech pouze s nejnужnější posádkou. S výjimkou divize v Berehavenu nebyla přijata ani základní bezpečnostní opatření, jako například spuštění protitorpédových sítí a mnoho členů posádek dostalo čtyřdenní propustky k volnu. Toto rozhodnutí se však zdálo pochopitelné, jelikož lodě, jež se právě vrátily ze cvičení měly sklady uhlí téměř prázdné, protože uhelné lodě byly výrazně zpožděny v důsledku stávek v Cardiffu.¹⁶⁵ Situace ani nemohla doznat zlepšení, jelikož první lord, přestože byl průběžně varován Greyem, neměl žádné obavy a v oněch kritických dnech dokonce odjel do Skotska na lov. Právě

¹⁶⁰ HILEY, Nicholas P., *The Failure of British Espionage against Germany, 1907–1914*, In: *The Historical Journal*, 26, 1983,4, s. 881.

¹⁶¹ MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 242

¹⁶² HILEY, s. 881.

¹⁶³ Od roku 1910 stálý podtajemník na ministerstvu zahraničí.

¹⁶⁴ MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 242.

¹⁶⁵ Tamtéž, s. 243.

touto dobou si Churchill stěžoval, že prakticky každý významnější činitel je na dovolené. Nejčernější scénář pro tyto dny načrtl Hankey: „*Jaká to šance pro naše přátele za mořem. Předpokládejme, že by Širokomořské loďstvo místo k Norsku vyrazilo přímo k Portlandu s předvojem divize torpédoborců a po překvapivém nočním torpédovém útoku přivedlo za úsvitu do boje své hlavní síly, které by zastihly naše lodě bez páry, uhlí a posádek! Ve stejnou dobu mohla další divize torpédoborců napadnout atlantskou flotu v Cromarty, nechávajíc tak bojeschopnou pouze berehavenskou divizi a rozptýlené části 3. a 4. divize.*“¹⁶⁶ Přes všechna varování byla první opatření podniknuta až 25. července.

Odpoledne 17. července se setkal Churchill s vrchním policejním ředitelem sirem Edwardem Henrym. V průběhu konverzace o napjaté mezinárodní atmosféře se Henry zmínil, že skrze londýnskou policii je ministerstvo vnitra odpovědné za sklady korditu v Chattenden a Lodge Hillu, které chránilo jen několik strážníků. Obratem se tedy Churchill spojil s admirálostí, aby vyslala námořní vojsko k posílení ostrahy. Reakce však byla zamítavá, jelikož admirálita nebyla za tyto sklady zodpovědná. Poté se tedy Churchill obrátil na ministerstvo války a díky okamžitému jednání ministra Haldana vyrazili během pár hodin britští pěšáci posílit ochranu skladů. Takto alespoň situaci popisuje Churchill ve *Světové krizi*.^{167;168}

Dne 23. srpna byla svolána tajná schůze CID. Byli přítomni vysocí důstojníci armády a námořnictva, ministři, kterých se týkala zahraniční situace, Lloyd George a Churchill. V dopoledních hodinách prezentoval názory generálního štábu generál Wilson. Předpoklady německého útoku, který by měl být veden proti Francii se v budoucnu ukázal jako dosti přesný.¹⁶⁹ Po diskusi a přestávce vystoupil první námořní lord sir Arthur Wilson. Povrchně na mapě představil svůj pohled na strategii, ale válečné plány admirality neprezentoval. Nastínil jen, že obsahují princip úzké blokády nepřátelských přístavů. Tato schůze byla ukázkou zásadního problému válečného plánování Británie, kterým byla prakticky neexistující koordinace mezi námořnictvem a armádou. Zároveň se jejich válečné plány značně rozcházely, jelikož armáda počítala s co nejrychlejším přesunem expedičních sil na kontinent, kde měla podpořit francouzskou armádu na levém

¹⁶⁶ MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 243.

¹⁶⁷ Podle jiných zdrojů pak situace byla komplikovanější, a postupně vyslala muže jak policie, tak armáda i námořnictvo.

¹⁶⁸ CHURCHILL, Winston S., *Světová krise. Kniha I. 1911–1914*, Praha 1932, s. 53–54.

¹⁶⁹ Zahrhoval obchvat přes Belgii, poměrné rozložení armády pro západní a východní frontu atd. Neznámou zůstávalo, zda Němci překročí řeku Mázou ještě v Belgii a pokud ano, zda půjde kupříkladu jen o menší obchvat mobilními jednotkami nebo pěchotou v řádu divizí.

křídle, zatímco admirálita razila spíše plán ušetřit jednotky v počátku konfliktu a později je vysadit do německého týlu, čímž by z fronty ve Francii stáhli významnou část jejich vojsk. Po skončení porady pak Haldane oznámil Asquithovi, že nemůže být nadále odpovědný za ministerstvo války v případě, že nebude admirálita schopna účinně koordinovat své plány s armádním velením a plány ministerstva války a zmínil též nutnost vytvořit v námořnictvu válečný štáb, o jehož vytvoření se osobně v armádě zasloužil.¹⁷⁰ Asquith byl nucen přemýšlet, jak problém v admirálitě vyřešit, respektive koho dosadit na post prvního lorda admirality.¹⁷¹

Agadirská krize výrazně odkryla problémy v královském námořnictvu. Ukázalo se, že v zásadě neexistuje žádný konkrétní plán na vedení války (který armáda měla), a pokud nějaký byl, měl ho první námořní lord ve své hlavě. Právě armáda totiž prošla v posledních letech rozsáhlou reorganizací. Jednalo se sice o menší, přesto dobře vycvičenou a vybavenou armádu s dobrou morálkou. Navíc pod vedením lorda Haldana z pozice ministra války došlo k rozsáhlé reformě v nejvyšším velení a došlo na zřízení válečného štábu, což bylo něco, co admirálita soustavně odmítala.¹⁷² Nakonec sice došlo k určitým bezpečnostním opatřením, přesunům jednotlivých divizí atd., nicméně především ve světle schůze CID byla nyní nutnost personální obměny v nejvyšších místech admirality takřka nutností.

Výrazné napětí mezi Británií a Německem způsobilo reakci císařského námořnictva. Nutnost opětovného navýšení rozpočtu obhajovali němečtí důstojníci jednotlivými britskými opatřeními a akcemi, domnělými i skutečnými, které královské námořnictvo v reakci na vrchol krize provedlo.¹⁷³ Tirpitz tak využil veřejné mínění v Německu, částečně zmanipulovaného krizí, ve svůj prospěch. Základní premisou bylo, že Říše musí mít silnější loďstvo než Británie, aby bylo Británii znemožněno opětovně diplomaticky zasáhnout. Navýšení námořního programu oficiálně oznámil císař Vilém II. ve svém proslovu v Hamburku 27. srpna. Tirpitz si i přes všechna svá tvrzení o nadřazenosti německých lodí (dva německé dreadnoughty se rovnají třem britským)¹⁷⁴ však uvědomoval situaci do které se německé loďstvo postupně dostávalo, což již v říjnu

¹⁷⁰ CHURCHILL, Winston S., s. 63.

¹⁷¹ D'ESTE, s. 196–197.

¹⁷² D'ESTE, s. 197.

¹⁷³ Podle britského námořního ataše v Německu, kapitána Watsona, němečtí důstojníci této kampani ve skutečnosti nevěřili, ale využívali jí k prosazení svých cílů.

¹⁷⁴ ALBERTINI, Luigi, *The Origins of the War of 1914*, London 2005, s.340.

1910 císaři shrnul takto: „*Pokud je britské loďstvo zásadně budováno a udržováno tak silné, aby bylo bezpečné zaútočit na Německo, je pak německý vývoj z historického hlediska chybou a námořní politika vašeho veličenstva historickým fiaskem.*“¹⁷⁵

¹⁷⁵ ALBERTINI, s. 340.

4. Období Winstona Churchilla (1911–1914)

4.1 Výměna na postu prvního lorda

Klíčovou postavou podzimu 1911 byl Lord Haldane. Od roku 1905 působil ve funkci ministra války a zasloužil se o kompletní reorganizaci svého ministerstva.¹⁷⁶ Již delší dobu vystupoval proti vedení admirality a Agadir byl pro něho pomyslnou poslední kapkou. Po ukončení schůze CID 23. srpna 1911 řekl během hovoru s ministerským předsedou, že nemůže zůstat na ministerstvu války v případě, že admirální rada nebude schopna absolutní spolupráce s plány generálního štábu, což nebude možné do chvíle, kdy bude zřízen řádný námořní válečný štáb. Odsoudil Fisherovu metodu válečného plánování jako zastaralou a nepraktickou. Podle něj byla otázka obrany příliš komplexní na to, aby mohla být řešena takto vágně. Dle jeho názoru bylo zapotřebí vysoce organizovaného a vyškoleného válečného štábu, který by byl v těsné spolupráci s generálním štábem pod přímým velením ministerstva války. V případě, že problém nebude rozhodně řešen, bude nucen rezignovat.¹⁷⁷

McKenna se však i v tomto případě postavil za prvního námořního lorda. První lord admirality a první námořní lord považovali námořní válečný štáb za pokus do námořnictva zavést systém primárně navržený pro armádu a sdíleli Fisherův pohled na válečné plánování. „*Pouze Sir Arthur Wilson a já, když jsem byl prvním námořním lordem admirality, jsme znali válečný plán námořnictva. [...] Miloval jsem odpovědi Sira Arthura Wilsona maniakům, kteří si mysleli, že námořnictvo je to samé jako armáda.*“¹⁷⁸ Přestože byla založena námořní válečná akademie v Portsmouthu, na které bylo celé oddělení věnované válečnému plánování, odpovědnost za námořní strategii a válečné plánování byla téměř bez výhrady stále na bedrech prvního námořního lorda a ředitele námořní rozvědky, kteří oba měli mnoho ostatních povinností.¹⁷⁹

Poté, co proběhlo vyšetřování iniciované Beresfordovými obviněními, začal se politický tlak na provedení reform neustále zvyšovat. Aby došlo ke zklidnění kritiků, bylo 11. října 1909 ohlášeno založení námořní válečné rady, která měla v rámci

¹⁷⁶ Zasadil se o vznik Teritoriální armády, sloužící k ochraně mateřských ostrovů, a Expedičního sboru. Za účelem zefektivnění velení a přípravu na nenadálou válku vznikl též válečný štáb. LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 238.

¹⁷⁷ MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 247.

¹⁷⁸ FISHER, John Arbuthnot, *Memories, By Admiral of the Fleet, Lord Fisher*, London 2012, s. 102.

¹⁷⁹ MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 247.

admirality pracovat na válečných plánech a řešení strategických problémů.¹⁸⁰ Toto oddělení však nebylo pravým námořním štábem. Jeho role byla téměř výhradně poradní a schůze se konaly pouze z iniciativy prvního námořního lorda.

Srpnové události a Haldaneův nátlak přiměly Asquitha k personální výměně na postu prvního lorda admirality. Byl nyní nucen vybrat mezi Haldanem a Churchillem. Oba vyvíjeli na ministerského předsedu nátlak, snažíce se získat tento prestižní post. Haldane byl jedním z kritiků admirality právě kvůli absenci potřebných reforem a v jeho prospěch hovořil jeho reformní úspěch v armádě. Na druhou stranu se Asquith obával, aby Haldane ve svých reformách nezašel až příliš daleko. Již od roku 1910 bylo obecně známo, že Haldane má nejen zájem o úřad prvního lorda, ale že se zabývá myšlenkou na vytvoření sjednoceného ministerstva obrany.¹⁸¹ Dále se Asquith obával, že dosazení soustavného kritika do vedoucí pozice admirality by mohlo být považováno za její přímou urážku. Jistou roli také hrál fakt, že ve stále napjatější mezinárodní situaci nechtěl ministerský předseda měnit schopného a spolehlivého ministra války. Churchill byl sice také znám jako kritik námořnictva, ale především z ekonomického hlediska. V průběhu léta 1911 začal své názory razantně přehodnocovat a vešel ve známost tím, že je ochoten prosazovat i nepopulární rozhodnutí.¹⁸² Tak platil již několik let za dobrého Fischerova přítele a v řadě záležitostí mezi nimi panovala shoda, také se v problematice námořnictva velmi dobře orientoval. Nezanedbatelný vliv měla také jednoznačná podpora velmi populárního politika Lloyda George.

Na konci září pozval Asquith oba muže i s jejich manželkami do svého skotského sídla Archerfield.¹⁸³ Churchill se ve svém naléhání ukázal velice neodbytný, ale Asquith si stále nebyl jist, zda je správnou volbou. Diskuse se protáhla do druhého dne a Asquith se rozhodl nechat oba muže říci to své. Nejprve hovořil Haldane, který navrhoval trojitou výměnu. On by přenechal Churchillovi ministerstvo války, sám by se přesunul na admirality a McKenna by získal ministerstvo vnitra. Churchill se však ukázal jako schopnější řečník a nakonec jej ministerský předseda upřednostnil. Své konečné

¹⁸⁰ Stálými členy byl první námořní lord jakožto prezident, stálý tajemník admirality, ředitel námořní rozvědky a ředitel nově zformovaného oddělení námořní mobilizace, který plány a mobilizaci převzal od NID. Vedoucí námořní válečné akademie byl přítomen pouze v případě potřeby. MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*. 248.

¹⁸¹ LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 238.

¹⁸² D'ESTE, s. 186–187.

¹⁸³ MANCHESTER, William, *The Last Lion. Winston Spencer Churchill. Visions of Glory, 1874–1932*, New York 1989, s. 430.

rozhodnutí ale podmínil zárukou spolupráce mezi ním a Haldanem při tvorbě plánů na vytvoření válečného štábu.¹⁸⁴ Churchill byl sice výřečnější, ale nejspíše byl rozhodujícím faktorem Churchillův mandát v dolní sněmovně, kde Asquith osobu na pozici prvního lorda preferoval.¹⁸⁵ Když bylo rozhodnuto, vydal se ministerský předseda do Balmoralu, kde 2. října o svém rozhodnutí informoval krále, který ale nebyl představou Churchilla v admiraltě příliš nadšen.¹⁸⁶ Králův postoj nebyl ojedinělý, jak se později ukázalo, konzervativní tisk neměl důvěru v tuto volbu, a obecně tvrdil, že Churchillův rétorický styl a proměnlivé nálady nejsou vhodné pro takto význačný administrativní post. Ani vikomt Esher, který jej považoval za jednoho z nejzdatnějších politiků té doby, si také nebyl jist a prohlásil: „*Obávám se Winstona jako prvního lorda admirality. Bude dobrou volbou? Jedno oko upírá na námořnictvo a na to být oblíbeným prvním lordem. Ale druhé, ne nepřírozeně, na radikální křídlo.*“¹⁸⁷

McKenna se s plánovaným odchodem nesmiřoval dobře, a přestože to na sobě nedal znát, byl vnitřně velmi naštvaný. Z této situace vinil však především Haldanea a nikoliv Churchilla, s nímž se jeho vztah rychle urovnával. Pokud snad měl pocit, že by se mohla situace změnit, dopis od Asquitha z 10. října jej ujistil, že se tak nestane. Ministerský předseda psal: „*Uvažuji o určité rekonstrukci kabinetu [...] Chtěl bych vás požádat o převzetí [...] ministerstva vnitra.*“ Dále v dopise psal, že věří, že jeho rozhodnutí je správné a že McKenna má pro tento post všechnu potřebnou kvalifikaci a schopnosti.¹⁸⁸ McKenna žádal odložení výměny ministerstev. Asquith nejprve souhlasil, což ale brzy odvolal. Jednak se obával úniku informací a s tím spojených zvěstí a spekulací, zároveň král Jiří V. odmítl komukoliv svěřit předání pečeti k ministerstvu vnitra. V případě odkladu by tak výměna proběhla až v únoru 1912 po králově návštěvě Indie. Posledním a neméně důležitým důvodem bylo, že nadcházel čas příprav námořního rozpočtu pro další rok a bylo více než nutné, aby proběhly již během působení nového prvního lorda, který jej bude prezentovat a obhajovat.¹⁸⁹

¹⁸⁴ GOUGH, s. 163.

¹⁸⁵ LLOYD GEORGE, Robert. *David & Winston. How A Friendship Changed History*, London 2005, s. 86.

¹⁸⁶ MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 249.

¹⁸⁷ GOUGH, s. 164.

¹⁸⁸ MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 249.

¹⁸⁹ Tamtéž, s. 250.

4.2 Churchill v admiralitě

Dne 25. října dopoledne se McKenna dostavil na ministerstvo vnitra, kde jej Churchill představil vedoucím úředníkům. Po obědě proběhlo podobné oficiální představení v admiralitě.¹⁹⁰ Přestože od agadirské krize postupně upouštěl od svého radikálního postoje, kterýrazil například během krize v roce 1909, jedním z jeho hlavních cílů při nástupu do funkce bylo snížit ohromné námořní výdaje. V řeči na Guildhallském banketu 9. listopadu ujistil přítomné, že „výdaje pro nadcházející rok by měly být sníženy ze stávající abnormální úrovně, na které jsou, [...] maximální výše byla v každém případě dosažena.“¹⁹¹

Již 25. října ráno Churchill napsal lordu Fisherovi: „Velice rád bych Vás viděl. Kdy budu mít to potěšení? Až sám uznáte za vhodné, budu Vás očekávat v admiralitě.“¹⁹² Churchill byl od svého nástupu rozhodnut provést změnu na postu prvního námořního lorda a sám tvrdil, že když se s Fisherem osobně setkal a zapředl hovor, uvažoval že by mu tento post navrhl.¹⁹³ Byl si však vědom rozporů v námořnictvu, které vedly Fishera k jeho odchodu, a obával se, že by se situace mohla opakovat.¹⁹⁴ Fisher se tak stal nezúčastněným, ale velmi důležitým poradcem.

Jednou ze změn, které chtěl Churchill provést co nejdříve, byla výměna prvního námořního lorda. Byl si dobře vědom toho, že se admirál Wilson staví proti zřízení námořního válečného štábu a ani v osobní rovině si oba muži příliš nerozuměli. Sám byl více než překvapen Wilsonovým projevem 23. srpna a později svůj dojem shrnul v dopise Asquithovi: „Žádný muž reálné moci by neměl odpovídat takto bláhově.“¹⁹⁵ Po rozhovoru s většinou vyšších důstojníků Churchilla zaujal viceadmirál princ Louis Battenberg a rozhodl se jej navrhnout na post prvního námořního lorda. Vzhledem k jeho německému původu a zahraničním vazbám, nedokázal Churchill jeho jmenování na tento post v tuto dobu prosadit. Battenberg se stal druhým námořním lordem, což byl stále ohromný úspěch, jak poznamenal lord Selborne, když k tomuto jmenování Churchillovi pogrataloval.¹⁹⁶ Ministerský předseda, strachující se o šíření zvěstí o neschopnosti

¹⁹⁰ MANCHESTER, s. 431.

¹⁹¹ LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 244.

¹⁹² Churchill Fisherovi, 25. 10. 1911, ministerstvo vnitra. CHURCHILL, Randolph S., *Winston S. Churchill. Young Statesman. 1901-1914*, London 1967, nestránkováno.

¹⁹³ CHURCHILL, Winston S., s. 84.

¹⁹⁴ PADFIELD, s. 287.

¹⁹⁵ Churchill Asquithovi, 13. 9. 1911, ministerstvo vnitra. CHURCHILL, Randolph S., nestránkováno.

¹⁹⁶ Selborne Churchillovi, Klub gentlemanů Brooks's 29. 11. 1911, CHURCHILL, Randolph S., nestránkováno.

námořnictva, které začaly prosakovat na veřejnost během agadirské krize, také trval na tom, aby byl nový první námořní lord jmenován až s odchodem admirála Wilsona do povinného důchodu, ke kterému mělo dojít v březnu následujícího roku. Churchill se s tímto odmítal smířit a 5. listopadu si v dopise stěžoval Asquithovi, že Wilson systematicky blokuje plány na zřízení námořního válečného štábu, který je zásadní a nutnou reformou, na čemž se i společně shodli s Haldaneem.¹⁹⁷

Koncem měsíce dal ministerský předseda souhlas s nahrazením Wilsona sirem Francisem Bridgemanem. Princ Louis Battenberg zaujal post druhého námořního lorda, třetím lordem zůstal kontradmirál sir Charles Briggs a čtvrtým se stal kapitán William Pakenham. Na uvolněné místo velitele Domácí floty navrhl Churchill viceadmirála sira George Callaghana a post druhého velitele měl obsadit viceadmirál sir John Jellicoe, čímž přeskočil několik významných služebně starších admirálů.¹⁹⁸ Fisher se o změnách vyjádřil v dopise jednomu z přátel: „Řeknu ti [...] celé tajemství změn! Dostat Jellicoa na post velitele Domácí floty před 21. říjnem, což je datum bitvy Armageddonu.“¹⁹⁹ Churchill mimo jiné jmenoval kontradmirála Davida Beattyho, nejmladšího vlajkového důstojníka, do pozice osobního námořního tajemníka.²⁰⁰

Netrvalo dlouho a Churchill pozval do admirality Haldaena, aby mohly být zahájeny přípravy na tvorbu válečného štábu.²⁰¹ Churchill se ale musel brzy zabývat programem a výdaji na rok 1912–13. McKenna plánoval žádat parlament o peníze na čtyři bitevní lodě/křižníky, pět lehkých křižníků, 20 torpédoborců a šest ponorek v celkové ceně 11,3 milionu liber, ze kterých mělo jít 8,4 na stavbu čtyř velkých lodí. Počátkem listopadu Churchill zamýšlel prosadit stavbu nové generace bitevních křižníků místo bitevních lodí podle Fisherova návrhu a informoval o tom Battenberga. Dále očekával navýšení torpédových plavidel z financí ušetřených po likvidaci starých lodí. Doufal, že nemilosrdný přístup v otázce vyřazování a sešrotování starých lodí v kombinaci se

¹⁹⁷ LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 244.

¹⁹⁸ CHURCHILL, Winston S., s. 89.

¹⁹⁹ MANCHESTER, s. 440.

²⁰⁰ Později mu Churchill svěřil velení nad eskadrou bitevních křižníků, kterou vedl do všech významných bitev v Severním moři během první světové války. MACGREGOR DAWSON, Robert, *The Cabinet Minister and Administration Winston S. Churchill at the Admiralty, 1911–15*. In: *The Canadian Journal of Economics and Political Science* 6, 1940, 3, s. 332.

²⁰¹ GRETTON, Peter, *Former Naval Person. Winston Churchill and the Royal Navy*, London 1968, s.77.

zpomalením tempa stavby dreadnoughtů po tři roky uspokojí ekonomisty, a přesto loďstvo posílí.²⁰²

Battenberg však měl ohledně této strategie své pochyby. Upozorňoval, že v praxi bude v některých případech těžké dosáhnout úspory tak, jak si Churchill představuje. Dále upozorňoval, že takto velké změny v loďstvu, jmenovitě vyřazování lodí, nebudou mít pozitivní ohlas v admirální radě. Přesto sám později navrhl pravděpodobně ještě kontroverznější tah, totiž odeslání šesti bitevních lodí ze Středomoří do domácích vod.²⁰³ Podle Battenberga by se tak ušetřilo až půl milionu liber. Admirál Fisher přišel s ještě radikálnějším návrhem, a to získat finance na stavbu torpédových plavidel pomocí snížení počtu velkých plavidel pro rok 1912–13 ze čtyř na tři. Bylo velmi nepravděpodobné, že by takový návrh admirality přijala, nehledě na veřejné mínění, jelikož existovala reálná šance, že by admirality byla osočena z ohrožení námořní nadvlády. Přesto Churchill podal radě návrh, že by byl bitevní křižník HMS *Indomitable*, určený pro pacifickou eskadru, podržen v domácích vodách, a bylo by tak možné postavit v následujícím roce jen tři velké lodě a ušetřit 2,1 milionu liber na stavbu ponorek a torpédoborců, a to při zachování plánované síly v Severním moři.²⁰⁴

Koncem roku 1911 byl Churchill nucen upustit od nejradikálnějších návrhů, když zjistil, že nemají podporu, a to nejen v radě. Tři její nejvyšší členové, Briggs, Battenberg, a především Bridgeman, nebyli ochotni vzdát se bitevních lodí ve prospěch bitevních křižníků. První námořní lord byl zásadně proti koncepci bitevního křižníku a místo nich prosazoval vývoj těžce pancéřovaných rychlých bitevních lodí. Fishera rozhněvalo, když se dověděl, že Churchill ustoupil v otázce bitevních křižníků, jelikož byl odpůrcem rychlých bitevních lodí. Ještě hůře však nesl odmítnutí rady přesunout finance na stavbu většího počtu ponorek. Vzájemná konverzace s Churchillem se přiostrčila, ale navenek se Fisher vyjadřoval o Churchillových krocích mnohem smířlivěji.²⁰⁵

Rázné odmítnutí koncepce bitevních křižníků a stejně tak plánu s HMS *Indomitable* přinutilo Churchilla upustit od Fisherových radikálních idejí. Po odklonu od směru svého mentora se Churchill vydal v rámci námořní strategie více konvenční cestou. Zmenšil se mu tak ale prostor pro fiskální manévr. Aby dosáhl jednoho

²⁰² LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 247.

²⁰³ KERR, Mark, *Prince Louis of Battenberg, Admiral of the Fleet*, London 1934, s. 233.

²⁰⁴ LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 247.

²⁰⁵ Tamtéž., s. 248–249.

z hlavních cílů, tedy snížení výdajů, musel se více soustředit na rezervní lodě. Výsledkem důkladné inspekce loďstva bylo zjištění, že Wilsonova administrativa ponechávala v rezervách větší počet zastaralých lodí malé bojové hodnoty. V lednu 1912 první lord naznačil, že se plánuje vzdát 1,4 milionu ve prospěch státní pokladny a v následujících dvou letech provést další drobná snížení výdajů. Proti tomu vystupoval kontradmirál Alexander Bethell, šéf námořní rozvědky, a byl proto převelen do Indického oceánu.²⁰⁶

Výsledkem Churchillovy politiky měla být proměna aktivních uskupení královského námořnictva. Hlavní bitevní flota měla být zredukována na 16 dreadnoughtů plně vybavených a s kompletními posádkami v domácích vodách a eskadru šesti bitevních lodí dislokovaných na Gibraltar. Do dvou let měly být poslední pre-dreadnoughty přesunuty do rezervy a starší lodě sešrotovány. Posádky ze stažených středomořských lodí měly být přesunuty na menší lodě, což by umožnilo zřízení dvou flotil v aktivní službě, které by mohly být užity k hlídkovým činnostem nebo zařazeny do hlavní floty.²⁰⁷

Na konci roku 1912 využil Churchill příležitosti, která se mu naskytla v důsledku zhoršujícího se zdravotního stavu admirála Bridgema. V dopise králi požádal o schválení jeho předčasného odchodu a současně jeho povýšení do hodnosti admirála loďstva. Na post prvního námořního lorda navrhl viceadmirála Battenberga, jehož měl na postu druhého námořního lorda nahradit viceadmirál Jellicoe.²⁰⁸ Král tyto změny schválil, nicméně Bridgemanovo povýšení nikoli. Bridgeman, jehož zdraví se zásadně zlepšilo, by sice byl ochoten na svém postu setrvat, ale uvědomil si situaci a byl připraven rezignovat. Když ovšem přijel do Londýna, hovořil o celé situaci se svými přáteli z opozice, kteří viděli příležitost zasáhnout proti Churchillovi. S podporou vůdce opozice, kterým byl Andrew Bonar Law, a admirála Beresforda začal odolávat nátlaku. Došlo na ostrou výměnu dopisů, přičemž spor se dostal i do tisku a vyvrcholil debatou v parlamentu. Bridgeman však nakonec ustoupil a Battenberg se stal prvním námořním lordem 9. prosince 1912.²⁰⁹

²⁰⁶ LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 249.

²⁰⁷ MORGAN-OWEN, s. 203–205.

²⁰⁸ Churchill Jiřímu V., 29. 11. 1912, admirálita. CHURCHILL, Randolph S., nestránkováno.

²⁰⁹ GRETTON, s. 92–94.

4.3 Významné reformy

Námořní válečný štáb byl nakonec oficiálně zřízen v lednu 1912. Svou koncepcí měl však stále daleko do něčeho, co by v moderním pojetí bylo válečným štábem. Štáb byl veden náčelníkem štábu, který se přímo zodpovídal prvnímu námořnímu lordovi a byl jeho asistentem. Měl vést a koordinovat všechna tři oddělení: Rozvědku, Operace (válečné plány) a Mobilizaci (válečné uspořádání). První oddělení mělo získat informace o tom, jaké akce mají být provedeny, oddělení operací pak následně získané informace vyhodnotilo ve vztahu k národní politice a podalo o nich zprávy. Mobilizační oddělení pak mělo uskutečnit rozhodnutí nadřízených orgánů. Hlavní funkcí štábu byla příprava strategických plánů a jejich sjednocení s plány ministerstva války. Tyto funkce byly striktně poradní.²¹⁰

*„Nikdy jsem neustal pracovat na vytvoření skutečného generálního štábu námořnictva. Ale takový úkol vyžaduje celé generace. Žádné mávnutí kouzelným proutkem nemůže u starších vytvořit onu duševní atmosféru, na níž závisí účinnost, ba jen i realizace štábu.“*²¹¹ Z tohoto Churchillova tvrzení je patrné, že nedostatky, se kterými se musel nový štáb potýkat, vyžadovaly mnohem více času, než kolik ho zbývalo. Aby se co nejdříve začaly všechny nedostatky odstraňovat, nechal založit pro mladé důstojníky dvanáctiměsíční štábní kurz. V lednu 1912 počala vojenská akademie v Portsmouthu s výcvikem štábních důstojníků. První skupiny byly plné důstojníků nechtěných ve svých dřívějších působištích a často bez potřebných schopností, což lze pravděpodobně vysvětlit cíleným posíláním nevhodných kandidátů, což prováděli důstojníci opovrhujícími myšlenkou válečného štábu.²¹²

Od původního plánu pro program 1912–13 postavit bitevní křižník a tři bitevní lodě odvozené od předchozí třídy *Iron Duke*, přes admirálem Fisherem prosazovanou novou generaci bitevních křižníků, došla admirálita až ke stavbě třídy rychlých bitevních lodí, které by mohly operovat jako samostatná eskadra.²¹³ Tato nová třída měla být

²¹⁰ HIGGINS, Maria S., *Winston S. Churchill's Legacy to the Royal Navy, 1911–1915*, In: U.S. Naval War College Review, 27, 1974, 3, s. 69.

²¹¹ CHURCHILL, Winston S., s. 93–94.

²¹² HIGGINS, s. 70.

²¹³ „Eskádra lodí, které vždycky měly značný přebytek rychlosti, mohla být v přibližovacím pořádku loďstva umístěna tak, abychom mohli, ať se nepřítel rozvine jakýmkoliv směrem, vzít po jisté době čelo jeho linie do dvojí palby, obchvátit je a křížovou palbou donutit, aby začal kroužiti. Tím bychom jej jednou provždy uštvali, zarazili a odňali mu veškerou naději na uniknutí.“ CHURCHILL, Winston S., s. 117.

vybavena novými 15palcovými děly.²¹⁴ Větší síla umožnila snížit počet věží na čtyři a ušetřit hmotnost, aniž by došlo ke snížení palebné síly. Problémem bylo, že žádná 15palcová děla dosud neexistovala. Zbrojovka Eslwick Ordnance Company však tvrdila, že vytvoření děla podle požadavků námořnictva je možné. Výroba nových děl tedy byla zadána a podařilo se vyjednat, že jedno z děl bude postaveno v předstihu čtyř měsíců, aby mohlo dojít k potřebnému testování.²¹⁵ Jednalo se od Churchilla o značný risk, který v případě neúspěchu mohl do budoucna výrazně poškodit jeho politickou kariéru, nemluvě o potížích, které by to způsobilo na této třídě bitevních lodí.²¹⁶

Podle studie vypracované na válečné akademii, byla potřeba rychlost alespoň 25 až 26 uzlů, aby nové lodi mohly plnit úlohu rychlé samostatné eskadry. Tato rychlost mohla být dosažena pouze za použití nafty jako paliva. Fisher upozorňoval na výhody nafty již koncem 19. století.²¹⁷ Prosazení naftového pohonu pro třídu *Queen Elizabeth* bylo klíčovým bodem na cestě k zavedení nafty jako hlavního paliva v královském námořnictvu. Tato snaha se ale setkávala se silnou opozicí. Británie totiž měla značné zásoby vysoce kvalitního uhlí, ale žádná naleziště ropy. Nové palivo by se tedy muselo dovážet. To znamenalo závislost na dodavatelích a na samotné dopravě, která mohla být v době války ohrožena. Významnou roli samozřejmě hráli finance. Přejít na naftu by znamenal nutnost vytvoření značných domácích naftových rezerv, výstavbu nádrží poblíž přístavů, jejich ochranu a stavbu tankerů. Všechny tyto výdaje potřebovaly souhlas parlamentu a liberální vláda nebyla příliš ochotná do dalších značných investic v rámci již tak stále rostoucích výdajů na námořnictvo.²¹⁸ Na opačné straně stály nesporné výhody přechodu na naftu. Lodě mohly dosáhnout vyšší rychlosti za kratší čas. Naftu bylo možné mnohem efektivněji doplňovat na moři. Nafta při skladování na lodích zabírala méně místa, tudíž mohly lodě například nést větší výzbroj či větší zásobu munice při stejném výtlaku. Podle Fishera by se síla královského námořnictva zvedla přechodem na naftu o 33 %.²¹⁹

²¹⁴ Motivací pro zavedení nových děl byly především vnější vlivy, jako například spekulace o plánovaném zvýšení ráže hlavních děl v německém námořnictvu a potvrzení že USA a Japonsko nejnovější dreadnoughty osadí 14palcovými děly. Pro Japonsko se dokonce přímo v Británii stavěl bitevní křižník s hlavní výzbrojí této ráže. PRESTON, Anthony, *Great Britain*. In: GARDINER, Robert (ed.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1906–1921*, London 1985, s. 33.

²¹⁵ Tamtéž.

²¹⁶ HIGGINS, s. 71–72.

²¹⁷ GOUGH, s. 174–175.

²¹⁸ HIGGINS, s. 72.

²¹⁹ FISHER, *Records by Admiral of the Fleet, Lord Fisher*, s. 194–196.

Za účelem přípravy přechodu na naftu jmenoval Churchill v roce 1912 Královskou komisi pro palivo a motory s Fisherem jako jejím předsedou. Ta připravila veškeré podklady pro přechod na naftu, který na základě doporučení této komise Churchill oznámil parlamentu 17. července 1913. Pro zajištění stabilního dovozu nového paliva došlo v červenci 1914 k odkupu 51 % Anglo-perské ropné společnosti britskou vládou.²²⁰

Churchill také prosadil mnohé personální reformy. Fisherova ideologie týkající se budoucích důstojníků, byla „*odchytit je mladé*.“²²¹ Tento systém, ve kterém výcvik budoucích důstojníků začínal již ve dvanácti letech, byl v mnoha ohledech nevyhovující. Chlapci museli opustit přípravné školy předčasně, což bylo velmi nepopulární. Když se z nich poté ve velmi mladém věku stali důstojníci, často neměli potřebnou autoritu u řadových námořníků. Churchill tedy zvedl vstupní věk na 13,5, kdy chlapci opouštěli přípravné školy. Když došlo v důsledku expanze námořnictva v letech 1912 a 1913 k nedostatku důstojníků, zavedl přes silnou vnitřní opozici program, do kterého se vstupovalo až v 18 letech. Tento tradicionalisty opovrhovaný krok se ukázal do budoucna velmi úspěšným.²²²

Jedna z věcí, kterou se Churchill rozhodl změnit, bylo postavení řadových námořníků. Jako první se zasadil o zvýšení platů, které se nezměnily téměř 60 let, jak poznamenal ve svém rozsáhlém kabinetním memorandu ze 17. října 1912.²²³ Výsledkem dlouhých a náročných jednání byl kompromis. Námořníci a topiči dostali přidány tři pence na den. Poddůstojníci získali čtyři pence na den navíc. Drobného přilepšení se dostalo i důstojníkům na polovičním platu. Toto menší navýšení sice bylo pro Churchilla spíše zklamáním, ale námořnictvo a veřejnost jej přijaly kladně.²²⁴

Pro zajištění dostatku důstojníků byl vytvořen program, který umožňoval mladým praporčíkům získat důstojnickou hodnost. Každý rok mělo být vybráno 25 nebo 30 mužů k povýšení do hodnosti odpovídající podporučíkovi. Další možná povýšení byla možná čistě s ohledem na zásluhy. Ti praporčíci, jež nebyli vybráni do tohoto programu, měly být povýšeni do důstojnické hodnosti po 15 letech namísto dosavadních 20. Tento nový

²²⁰ GOUGH, s. 183.

²²¹ GRETTON, s. 96–97.

²²² Tamtéž, 97.

²²³ GRETTON, s. 98.

²²⁴ HIGGINS, s. 74.

program se setkal mezi mužstvem a poddůstojníky s nadšením.²²⁵ Druhá reforma v systému povýšení se týkala vyšších důstojníků. Věk a odsloužená léta důstojníků povýšených na vyšší hodnost se postupně zvyšovala a bylo zřejmé, že tento trend by pokračoval. Aby se zabránilo stagnaci v jednotlivých hodnostech, zrychlilo se povyšování a bylo zajištěno, že jen ti nejlepší zůstanou v aktivní službě. Důstojníci, kteří nebyli v hodnosti kapitána nebo kontradmirála na moři, odešli do výslužby při povýšení na další hodnost. Tato reforma, zavedená v roce 1914, tak zachovávala povýšení podle odsloužených let a zároveň zajišťovala, že v aktivní službě zůstanou jen ti nejlepší.²²⁶

Dlouhodobě byla také nespokojenost nejnižších hodností s trestním systémem. Churchill proto ustanovil vyšetřovací komisi k prostudování systému disciplinárních trestů s cílem zlepšit disciplínu a více omezit postavení poddůstojníků. Admiralita přijala doporučení komise, čímž došlo k revizi organizačního systému na lodích a operačních rutin v loďstvu. Dále došlo ke standardizaci trestů, zrušení ponižujících trestů a k zavedení pracovních trestů²²⁷ Bylo potvrzeno právo odvolat se proti nespravedlivým nebo nepřiměřeně přísným trestům, zaveden standardizovaný způsob podání stížností, a nižším důstojníkům bylo umožněno požadovat proces před vojenským soudem v případech, kdy provinění mohlo vést ke snížení výkonu na přidělené pozici.²²⁸

4.4 Haldaneova mise

Tirpitz dokázal využít příležitost, kterou mu přinesla agadirská krize. Postoj tisku, veřejnosti i císaře byl jeho plánům nakloněn, nicméně na politické scéně se stále střetával s poměrně silnou opozicí.²²⁹ Chystaná novela námořního zákona měla držet poměr nových dreadnoughtů k britským 2:3.²³⁰ Program pro následujících šest let by tedy byl 3-2-3-2-3-2, namísto původního 2-2-2-2-2-2, což by umožnilo zformování třetí bitevní eskadry osmi bitevních lodí. Kancléř Bethmann-Hollweg namítal, že takovýto nárůst způsobí v Británii jen rozruch a rozhodně nebude korespondovat s oficiální linií, že

²²⁵ GRETTON, s. 103–104.

²²⁶ Tamtéž, s. 105–107.

²²⁷ MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 267.

²²⁸ GRETTON, s. 104–107.

²²⁹ MAURER, John H., *Arms Control and the Anglo-German Naval Race before World War I. Lessons for Today?* In: *Political Science Quarterly*, 112, 1997, 2, s. 297

²³⁰ V Británii byl tento poměr prosazován Lloyd Georgem již od roku 1908, ale Německo s ním nesouhlasilo. Až na přelomu let 1911 a 1912 byl Tirpitz ochoten s ním souhlasit, v té době však bylo již z velké části považováno v Británii za nedostatečné. Unionisté a Námořní liga preferovali poměr 2:1. Stejným byl názor admirality, která ale také považovala poměr 3:2 za nedostatečný. MAURER, s. 298.

císařské loďstvo je budováno pouze pro vlastní účely a není zacíleno na jakoukoliv zahraniční mocnost, a snažil se novelu sabotovat.²³¹ Císař i Tirpitz se jej snažili přesvědčit o správnosti tohoto rozhodnutí. Admirál argumentoval tímto: „*Účelem naší námořní politiky je politická nezávislost na Anglii, [...] abychom toho dosáhli, [...] musíme snížit náš vojenský odstup, ne jej zvýšit. Pokud neuspějeme, vyjde naše námořní politika za posledních čtrnáct let nadarmo.*“²³²

Informace o tom, že Německo chystá opět navýšit námořní program, do Británie pronikly brzy. Ve *Světové krizi* svůj postoj Churchill popsals takto: „*Jestliže se Německo definitivně odhodlá k nepřátelskému závodu s Velkou Británií, musíme ovšem vyzvání přijmout. Ale snad bude možno přátelským, upřímným a důvěrným rozhovorem odvrátit tento záhubný vývoj věcí. Nebyli jsme nepřáteli německého koloniálního rozmachu a byli jsme dokonce ochotni činně podporovat jeho přání v tomto směru. Jistěže se dalo leccos učinit, abychom přetrhli řetěz slepé přičinnosti. Jestliže jsme mohli, pomáhajíc Německu v oblasti koloniální, ustálit tím vzájemnou situaci, chtěli jsme tuto cenu rádi zaplatit. S tímto názorem jsem se plně shodoval. Nehledě k různým povšechným důvodům cítil jsem, že tím spíše budu moci žádati na kabinetu a dolní sněmovně nutné peníze, budu-li moci postupovat společně s kancléřem pokladu a dokázat, že jsme učinili všemožné, abychom dosáhli úlevy v námořním zbrojení, ale to se nám nezdařilo.*“²³³ Lloyd Georgův rázný postoj během Agadirské krize se po jejím skončení opět navracel ke smířlivějšímu postoji. Proto, chtěl-li si Churchill udržet jeho podporu, musel postupovat obezřetně.

Na německé i britské straně se nacházeli lidé, kteří podporovali obnovení dialogu,²³⁴ ale i silná opozice. Bylo tedy potřeba začít s rozhovory nejprve na neoficiální úrovni, mezi osobami mimo politický prostor. Rozhovory začaly dva významní obchodníci, Albert Ballin, ředitel společnosti Hamburg Amerikanische Packetfahrt Actien Gesellschaft (HAPAG) a přítel císaře i admirála Tirpitze, a finančník sir Ernst Cassel.²³⁵ Tito muži projednávali obdobné téma již v létě 1909, kdy Cassel prozradil, že

²³¹ PADFIELD, s. 292.

²³² MASSIE, s. 791.

²³³ CHURCHILL, Winston S., s. 95.

²³⁴ Obě strany však měly rozdílné úmysly. Grey se snažil přijít s dohodou u menších problémů a dokázat tak, že vztahy mezi oběma zeměmi se zlepšují, čímž by klidnil domácí opozici a snížil pravděpodobnost konfliktu. Kancléř Bethmann Hollweg měl vytvoření détente s Británií jako jeden ze základních kamenů své zahraniční politiky. Doufal totiž, že lepší vzájemné vztahy by mohly přimět Británii zůstat v budoucím kontinentálním konfliktu neutrální. LYNN-JONES, Sean M., *Détente and Deterrence. Anglo-German Relations, 1911–1914*, In: *International Security*, 11, 1986, 2, s. 127.

²³⁵ ASQUITH, Herbert H., *The Genesis of the War*, London, New York, Toronto, Melbourne 1923, s. 98.

britská liberální vláda je vyčerpána zbrojním závodem a finanční prostředky by raději použila na sociální reformy. Přišel s tvrzením, že Velká Británie je rozhodnuta udržet si námořní nadvládu, ale zároveň se nebrání hledání vzájemně přijatelného poměru námořní síly a vláda je připravena zahájit rozhovory. Ballin informace nahlásil císaři, který jej ocenil za jeho službu v této otázce. Nicméně pokračování těchto jednání zastavila politická událost. Čtyři dny po rozhovoru Ballina s císařem rezignoval kancléř Bülow a nový kancléř nebyl jednáním, která jdou mimo oficiální státní struktury, nakloněn.²³⁶ Jednání již pod vedením Bethmanna Hollwega, která po malých krůčcích vedla alespoň k dílčím úspěchům, byla zastavena počátkem agadirské krize.²³⁷

Oba muži se však rozhodli ve své snaze pokračovat, ve výměně na postu prvního lorda viděli příležitost a obrátili se tedy na Churchilla. Ten jejich návrh na obnovení rozhovorů tlumočil v kabinetu a s podporou Lloyda George bylo schváleno vyslání Cassela do Berlína. Cassel s sebou vezl memorandum schválené Greyem, Churchillem a Lloydem Georgem, které obsahovalo základní body nutné k jednání. *„Námořní nadvláda je pro Velkou Británii nezbytná. Nepochybně rozšíření německého námořního programu a snad i jistá redukce a snížení tempa. Na oplátku Británie nabízela nic nenamítat proti německé koloniální expanzi. Posledním bodem mělo být vzájemné ujednání, že ani jedna ze stran se nebude účastnit agresivních dohod nebo paktů proti druhé.“*²³⁸ Nad ránem 29. ledna 1912 žádal Ballin audienci u císaře, který byl velice překvapen zjištěním, že Sir Ernest Cassel, nyní na tajné misi pro britskou vládu, dorazil do Berlína a přeje si přijetí na nejvyšší úrovni. Císaři dále sdělil, že Cassel má jasné instrukce, aby se vyhnul oficiální diplomacii,²³⁹ s cílem připravit půdu pro přímé jednání mezi státníky.

Císař si celé memorandum přečetl, ale viděl jej jako snahu o zpoždění, či dokonce zmaření německého námořního zákona. Když dočetl, zavolal kancléři, který okamžitě dorazil a byl podobně jako císař více než překvapen. O něco později se dostavil i Tirpitz. Cassel požádal, aby mu pokud možno bylo povoleno odjet do Londýna ještě téže noci s německou předběžnou reakcí. Císař se tedy osobně ujal psaní odpovědi, která byla psána v angličtině, aby nedošlo k možným nedorozuměním při překladu.²⁴⁰

²³⁶ MASSIE, s. 801.

²³⁷ MASSIE, s. 710–711.

²³⁸ ALBERTINI, s. 334–335.

²³⁹ FAY, Sidney, *The Origins of the World War I*, New York 1930, s. 300–301.

²⁴⁰ WOODWARD, s. 325

Když byla schůze u konce, kancléř se ještě soukromě zeptal Cassela, kdo podle něj z Británie dorazí. Cassel tuto informaci neměl a ani nemohl mít, ale předpokládal, že pravděpodobně Churchill. Kromě císařovy odpovědi na memorandum, která zvala do Berlína na jednání kabinetního ministra, vezl Cassel do Londýna i přehled novely námořního zákona, který mu poskytl kancléř a o které řekl, že vláda není nakloněna k její úpravě.²⁴¹ Cassel jako první po příjezdu do Londýna vyrazil k prvnímu lordovi, aby předal všechny informace. Po důkladném prostudování své dojmy vyličil v dopise Greyovi: „*Vůle zdá se dobrá, ale fakta jsou neúprosná, [...] pokud takto nový program zůstane, a jak se obávám, musí, a oni budou stavět 3-2-3-2-3-2, nemůžeme stavět méně než 5-4-5-4-5-4. To udrží 60% nadvládu v dreadnoughtech a bitevních křižnicích. Zároveň tím založíme dva kýly ku jednomu u všech dodatečných lodí.*“²⁴²

Na kabinetní schůzi bylo rozhodnuto, že Churchill ani Grey by do Německa jet neměli. Jelikož měla být jednání a jejich obsah co nejvíce utajeny, cesta prvního lorda nebyla žádoucí.²⁴³ Ještě více to platilo u Greye, ministr zahraničí v Berlíně by způsobil rozruch v Paříži. Z těchto důvodů a také jistě i proto, že se jednalo o nejvíce Německu nakloněného ministra, byl vybrán Haldane.²⁴⁴

Účel cesty byl skryt ohlášením, že ministr války, který je zároveň předsedou královské komise na londýnské univerzitě, bude studovat rozvoj v německém technickém vzdělání. Haldane vezl zprávu od kabinetu, dle které „*by nový německý program způsobil vážné a okamžité zvýšení britských námořních výdajů [...] Toto by činilo vyjednávání náročné, ne-li nemožné.*“²⁴⁵ Haldane byl instruován, aby navrhl snížení tempa stavby nových lodí. Do Berlína dorazil 8. února a téhož dne se setkal s kancléřem.²⁴⁶ Následujícího dne jej měl přijmout i císař. Jednání už v samém zárodku narušily dvě události. Dne 7. února měl císař řeč před Říšským sněmem, kde ohlásil obecné zvýšení výdajů pro armádu i námořnictvo.²⁴⁷ Když měl o dva dny později u příležitosti zahájení stavby nových doků v Glasgow proslov Churchill, řekl, že loďstvo je pro přežití Británie zásadní, kdežto pro Německo, disponující nejlepší pozemní armádou, je jeho loďstvo

²⁴¹ MASSIE, s. 802–804.

²⁴² Churchill Greyovi, 31. 1. 1912, admirálita. CHURCHILL, Randolph S., nestránkováno.

²⁴³ WOODWARD, s. 325.

²⁴⁴ FAY, s. 302.

²⁴⁵ MASSIE, s. 807.

²⁴⁶ WOODWARD, s. 329.

²⁴⁷ FAY, s. 304.

z určitého pohledu záležitostí luxusu.²⁴⁸ Proslov popudil jak císaře, tak Tirpitze, tedy dvě ze tří osob, s nimiž měl Haldane vést hlavní jednání. Zároveň i na domácí půdě se setkal proslov s odporem, a to především ze strany liberálního tisku a politiků nakloněných smířlivějšímu přístupu k Německu. Lloyd George dokonce Churchillovi řekl, že jeho proslov považuje za nestoudnou a vypočítavou snahu, jak zmařit Haldaneovu misi, která je na slušné cestě k úspěchu.²⁴⁹

Dne 9. února poobědval Haldane s císařem. Na odpoledním jednání však nebyl německý kancléř přítomen a ani tajemník zahraničního úřadu Kiderlen-Waechter se schůze nemohl účastnit. Haldane tak s císařem jednal pouze v přítomnosti Tirpitze, tedy bez zastoupení umírněného křídla německé politiky.²⁵⁰ Obecně jednání neproběhlo v nijak nepřátelském ani vypjatém duchu. Obě strany se snažily působit vstřícně, ale v praxi nebylo dosaženo ničeho.

V otázce námořního zbrojení nebylo Německo ochotno prakticky k žádnému ústupku. Haldane získal kopii novely námořního zákona a císař mu sdělil, že by bylo možné ji revidovat v případě, že dojde k dohodě na poli politickém.²⁵¹ Haldane odmítl Tirpitzův návrh držet se v těžkých lodích fixního poměru 3:2, jelikož britské námořnictvo musí být dostatečně silné, aby se vyrovnalo jakékoliv možné kombinaci nepřátel. Poukázal na to, že jakákoliv porozumění či dohoda, ke které by dokázali dojít, by postrádala smysl v případě, že Německo navýší svou námořní výstavbu, čímž přinutí Británii založit dva kýly proti každému (v těžkých lodích), který bude přidán do německého programu.²⁵² Ve výsledku tak jediný ústupek, který byl Tirpitz ochotný učinit, bylo rozložení tří dodatečných dreadnoughtů do devíti let namísto šesti.²⁵³

Přestože nebyl Haldane oprávněn učinit závazné sliby,²⁵⁴ v koloniální otázce byl dobře znalý a manévrovací prostor zde byl mnohem větší. Německu měla být umožněna koupě belgického Konga výměnou za možnost stavby dráhy Kapské město–Káhira. Dále by Británie Německu postoupila Zanzibar a Pembu a na oplátku by získala v rámci

²⁴⁸ ŠUSTA, Josef, *Světová politika v letech 1871–1914*, Praha 1931, s. 75.

²⁴⁹ MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 277.

²⁵⁰ PARCQ, Herbert Du, *Life of David Lloyd George. Volume IV*, Sydney 2016, s. 56–57.

²⁵¹ ŠUSTA, 76.

²⁵² WOODWARD, s. 330.

²⁵³ FAY, s. 305.

²⁵⁴ WOODWARD, s. 329.

Bagdádské dráhy²⁵⁵ 51% kontrolu části z Bagdádu do Basry poblíž Perského zálivu. V otázce portugalských kolonií by Německo získalo Angolu a Británie Timor.²⁵⁶ Vše však bylo podmíněno zvolněním tempa námořního zbrojení.²⁵⁷

V politické rovině byl Haldaneův prostor omezený podobně jako v námořní otázce. Britská vláda nebyla ochotna zajít dále než přislíbit neutralitu v případě, že dojde k nevyprovokovanému útoku na Německo. Zároveň Haldane kancléře ujistil, že Británie není a nebude zapojena do žádné aliance, dohody či jen politického sdružení útočně mířeného proti Německu. Kancléř navrhoval plnou absolutní neutralitu, tedy závazek k neutralitě v případě jakéhokoliv konfliktu druhé strany, s čímž souhlasil i sám císař. Z císařových výroků bylo patrné, že by uvítal s Británií hlubší dohodu, než kterou má Británie doposud s Francií.²⁵⁸ Taková dohoda však s ohledem na dlouhodobou britskou politiku vůči kontinentu nebyla možná. Když se 12. února Haldane vydal zpět do Londýna, kromě kopie novely námořního zákona a drobného ústupku ve formě možného zpomalení výstavby dodatečných dreadnoughtů, prakticky nezískal jednáním nic nového.

Kopie novely vyvolala v admiraltě výrazné znepokojení. Ukázalo se, že navýšení o tři dreadnoughty či vznik aktivní třetí bitevní eskadry není tím nejdůležitějším, s těmito informacemi admiraltá již v zásadě počítala. Nejvážnější hrozbou se ukázalo zásadní navýšení síly v menších plavidlech a také důstojníků a mužstva. V dané situaci disponovalo královské námořnictvo 16 bitevními loďmi v domácích vodách, šesti na Gibraltar (čtyři dny cesty) a dalšími šesti na Maltě (devět dní cesty). Prozatím byla admiraltá nucena vyvažovat 17 bitevních lodí, 4 bitevní křižníky a 12 menších křižníků německého Širokomořského loďstva, které bylo z velké části v zimních měsících demobilizované. Po schválení novely by se admiraltá musela připravit na 25 bitevních lodí a 8 bitevních a 18 menších křižníků, které budou neustále v aktivní službě.²⁵⁹ Navýšení personálu o celých 15 tisíc mužů dále umožňovalo udržovat aktivních 99 ze 144 torpédoborců a 44 ze 72 ponorek.²⁶⁰ Churchill odhadoval, že vyrovnat tento

²⁵⁵ Podle Bethmann-Hollwega byl takto návrh formulován Haldanem, což ministr války později rázně popřel a sám si tehdy zapsal, že „*Německo by chtělo Zanzibar a Pemu.*“ WOODWARD, s. 334.

²⁵⁶ Tamtéž, s. 307.

²⁵⁷ ŠUSTA, s. 76.

²⁵⁸ Tamtéž, s. 76.

²⁵⁹ ASQUITH, s. 97.

²⁶⁰ MASSIE, s. 812–813.

významný skok bude stát celkem 18 milionů liber v následujících šesti letech, respektive zvýšení výdajů o tři miliony liber ročně.²⁶¹

Bethmann-Hollweg a Kiderlen-Waechter se snažili prosadit zrušení tří dodatečných dreadnoughtů a odložit zveřejnění novely. Tirpitz s podporou admirála Georga von Müllera, velitele loďstva admirála Henninga von Holtzendorfa a císaře chtěli přednést novelu v Říšském sněmu co nejdříve, a to především proto, aby Britové nestihli vystupňovat své požadavky. Na druhé straně Grey velvyslanci Metternichovi řekl, že není možné vytvořit politickou dohodu v momentě, kdy se oba státy chystají zvýšit své výdaje na námořnictvo.²⁶² Navíc i ohledně nabídek v koloniální sféře, jež provedl Haldane, se ukázal zdrženlivější. Císař požádal kancléře, aby byla novela před Říšským sněmem představena 6. března, ale zároveň zaslal 5. března telegraf Metternichovi, že na novele stále trvá, ale že by bylo možné dohodnout se na zpomalení zbrojení. Pokud by se Británie ale rozhodla stáhnout lodě ze Středomoří a začlenit je v domácích vodách, bylo by to považováno za hrozbu a vedlo k navýšení novely a potažmo mobilizaci.²⁶³

V důsledku císařovy intervence podal Bethmann-Hollweg demisi. Císař se vrátil do Berlína a kancléře přesvědčil k jejímu stažení tím, že souhlasil s odložením novely.²⁶⁴ V reakci na to však pohrozil demisí Tirpitz. V novele došlo ve výsledku jen k drobnému snížení některých finančních položek, přičemž finance byly přesunuty do výdajů na armádu, přičemž bylo rozhodnuto pokračovat dále v jednání s Británií, čímž byly vyvráceny zvěsti o brzkém nástupu Tirpitze na kancléřský post.²⁶⁵ Memorandum, které od Metternicha obdržel 6. března Grey, dávalo jasně na srozuměnou, že politická a námořní otázka nemůže být řešena separátně. Německá vláda byla tedy ochotna zadání dodatečných dreadnoughtů posunout na roky 1913 a 1916 a třetí loď by byla odložena na neurčito. Ovšem Británie by musela přijít s uspokojivým politickým vyrovnáním. Grey předal návrh schválený kabinetem 14. března Metternichovi. „*Anglie nepodnikne žádný nevyprovokovaný útok proti Německu a nebude podporovat žádnou vůči němu agresivní politiku. Agrese vůči Německu není předmětem ani částí jakékoliv dohody, kterých je Anglie nyní součástí.*“²⁶⁶ Velvyslanec Metternich si byl jist, že takováto formulace

²⁶¹ FAY, s. 308.

²⁶² ALBERTINI, s. 336.

²⁶³ Tamtéž.

²⁶⁴ FAY, s. 310.

²⁶⁵ ŠUSTA, s. 78.

²⁶⁶ SCOTT, James Brown, *Lord Haldane's Diary of Negotiations between Germany and England in 1912*, In: *The American Journal of International Law* 12, 1918, 4, s. 836.

nemůže být v Německu přijata, a snažil se přimět Greye k rozšíření, které by více zdůraznilo přátelský postoj Británie a zahrnovalo slova o neutralitě.²⁶⁷ Grey však odmítl s termínem neutrality pracovat, jelikož by to vyvolalo napětí ve Francii a Rusku. Následně sice upravil úvodní část, která nyní působila přátelštěji, ale na celkovém vyznění se příliš nezměnilo.

Císař měl připravený osobní dopis panovníkovi Jiřímu V., ale nikdy jej neodeslal. Došlo k tomu pravděpodobně po dohodě s Bethmannem-Hollwegem a Kiderlanem-Waechterem. Kancléř nedoporučoval v této věci přímou intervenci císaře především proto, že nebylo možné očekávat, že by král ovlivnil britskou politiku.²⁶⁸ Císař ale část svých myšlenek implementoval do nových instrukcí pro Metternicha. Měl v plánu Británii navrhnout alianci, která by mohla zahrnovat i Francii, čímž by Británii v případě odmítnutí postavil do špatné situace. Kancléř, vědom si nemožnosti úspěchu tohoto návrhu, instruoval velvyslance, aby tento návrh vůbec nezmiňoval. I když si kancléř byl jist, že bez hlubších závazků nebude možné z novely ustoupit, žádal opět záruku neutrality a Metternichovi sdělil, aby jednání taktně přivedl ke konci, což se prakticky stalo 29. března, kdy Grey odmítl absolutní neutralitu.²⁶⁹ Při setkání Greye s Metternichem 19. března mu britský ministr sdělil, že kabinetu návrh předá, ale vyjádřil obavu, že patrně nebude možné jej přijmout. Kabinet byl zatížen krizí uhelného průmyslu a navíc 18. března Churchill představil parlamentu plánované výdaje na rok 1912–13.²⁷⁰ Proslov, který při této příležitosti pronesl, jen potvrdil, že patová situace prolomena nebude.

Churchillův proslov byl na rozdíl od McKennových přímý, jasný a upřímný. Veřejně byla opuštěna zásada dvou přídí a otevřeně řekl, že nyní se zbrojí proti jedné mocnosti, a tou je Německo.²⁷¹ Královské námořnictvo se mělo držet těchto zásad 1) 60% převaha v dreadnoughtech (poměr 16:10) nad Německem²⁷² po takovou dobu, dokud se bude držet dosavadního námořního zákona, tedy bez novely. Toho bude docíleno programem začínajícím v roce 1912–13 výstavbou 4-3-4-3-4-3 proti německému programu dvou. 2) Dva nově založené křídly proti každému dodatečnému německému, nad

²⁶⁷ WOODWARD, s. 346.

²⁶⁸ MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 282–283.

²⁶⁹ ŠUSTA, s. 79.

²⁷⁰ WOODWARD, s. 368.

²⁷¹ PADFIELD, s. 301.

²⁷² 1. března držela Británie stále 13% náskok v bitevních lodích a pancéřových křižnících nad kombinací loďstva Německa a USA 13 %, ale v kompletních dreadnoughtech již jen 4 %.

stávající zákon.²⁷³ V případě, že Německo přidá tři velké lodě do svého programu pro následujících šest let, Británie by měla založit v témže období šest, tedy 5-4-5-4-5-4. (Britský program byl upraven na 4-5-4-4-4-4 a ohlášen v parlamentu 18. července poté, co bylo potvrzeno, že Německo výstavbu dodatečných lodí zpomalí.)²⁷⁴ 3) Jak budou britské pre-dreadnoughty klesat v relativní bojové hodnotě, měl by poměr oněch 60 % překročit. Dalším významným bodem bylo zařazení třídy *Lord Nelson*²⁷⁵ mezi dreadnoughty, a to z důvodu jejich silného pancéřování a druhotné výzbroje, v čemž předčila původní HMS *Dreadnought*. Bylo také rozhodnuto, že lodě postavené z peněz dominií nebudou zahrnuty do zbrojního programu.²⁷⁶ Výdaje pro rok 1912–13 měly drobně přesáhnout 44 milionů liber, došlo by tak ke snížení o téměř 400 tisíc oproti předchozímu roku.²⁷⁷ Churchill také vyzval Německo ke snížení ohromných výdajů na námořní zbrojení pomocí „námořních prázdnin“. V případě, že by Německo jakýkoliv rok nezačalo stavět žádnou velkou loď, Británie by následovala jejího příkladu. Razantně by se tím snížily výdaje, ale nastavený poměr by zůstal zachován.²⁷⁸ Přestože nešlo o oficiální návrh, Vilém II. nechal Churchillovi prostřednictvím Cassela poslat zprávu, ve které vyjádřil svou lítost a dodal, že taková dohoda by byla možná pouze mezi spojenci.²⁷⁹ Churchill svůj návrh ještě jednou zopakoval na půdě sněmovny o rok později a poté 18. října při proslovu v Manchesteru, nicméně odezva byla jednoznačně negativní.²⁸⁰

Mezi konzervativci měl Churchillův projev k výdajům pro rok 1912–13 úspěch. Jak tisk, tak známé osobnosti vyjadřovali Churchillovi v tomto ohledu podporu. Jediná výhrada směřovala k úmyslu stáhnout lodi ze Středozemního moře. Liberálové považovali v dané situaci Churchillův program spíše za nutné zlo, ale stále věřili, že námořní problém lze vyřešit zlepšením vztahů s Německem, přičemž snížení námořních výdajů by bylo dobrým krokem. Labouristé se k novému rozpočtu vyjadřovali negativně.

²⁷³ HC Deb 5th series 18 March 1912 vol 35 cc1579. [online], [cit. 2021-03-19]. Dostupné z: <https://api.parliament.uk/historic-hansard/commons/1912/mar/18/navy-estimates-1912-13>

²⁷⁴ CHURCHILL, Winston S., s. 103.

²⁷⁵ Jednalo se o dvě jednotky dle dnešních měřítek klasifikovaných jako semi-dreadnoughty, tedy bitevní lodě s hlavní výzbrojí typickou pro pre-dreadnoughty (2x2 12“), silným pancéřováním a těžkou sekundární (4x2, 2x1 9,2“) a početnou terciální výzbrojí. BURT, R. A., *British Battleships 1889–1904*, Barnsley 2013 (neustránkováno).

²⁷⁶ MAURER, John H., *The Anglo–German Naval Rivalry and Informal Arms Control, 1912–1914*. In: *The Journal of Conflict Resolution*, 23, 1992, 2, s. 329.

²⁷⁷ *The Daily Telegraph*, 14. března 1912, LII/10234.

²⁷⁸ FAY, s. 311.

²⁷⁹ WOODWARD, s. 372.

²⁸⁰ LANGHORNE, Richard, *The Naval Question in Anglo-German Relations, 1912–1914*. In: *The Historical Journal*, 14, 1971, 2, s. 366.

Německá vláda chápala Churchillův proslov jako výzvu Německu. Společně s odmítnutím posledního návrhu v politické rovině došlo ke zhroucení jednání. Bethmann-Hollweg si uvědomil, že jednání v této fázi již nemají smysl a upustil od snahy alespoň pozměnit novelu. Haldaneova mise a následná jednání tak přivedila kancléřově pozici silný otřes.²⁸¹ Oficiálně byla novela jakožto doplňkový námořní zákon zveřejněna 22. března, prezentována v Reichstagu 14. dubna a schválena o měsíc později. V důsledku selhání jednání byl odvolán velvyslanec Metternich.²⁸² Ten byl považován za velkého znalce poměrů ve Velké Británii a jako hlavní problém vztahů mezi Německem a Británií viděl růst německého námořnictva a v mnoha ohledech se shodoval s kancléřem. Jeho odvolání tak bylo pro Tirpizte velkým úspěchem.

Haldaneova mise jednoduše selhala ze stejných důvodů jako předchozí jednání. Na jedné straně byla neochota Británie k jakémukoliv politickému závazku, který by mohl ohrozit v budoucnu rovnováhu na kontinentě a poškodit roky budované vztahy s Francií a Ruskem. Na druhé straně admirál Tirpitz s podporou císaře odmítali slevit z námořního zbrojení,²⁸³ jelikož silné loďstvo považovali za jedinou možnost, jak se v budoucnu postavit politickému tlaku Británie, která nebude mít vůči Německu žádné závazky, což ale nekorespondovalo s německou oficiální politickou linií. Na schůzi CID v červenci 1912 se Churchill k německému loďstvu vyjádřil takto: *„Celý charakter německého loďstva ukazuje, že je designované pro agresivní a ofenzivní akce v největším možném měřítku, jež dovoluje Severní moře nebo Atlantský oceán [...] Struktura německých bitevních lodí jasně ukazuje, že jsou zamýšleny pro útok a jednotné operace. Není to žádné křižníkové loďstvo budované na ochranu kolonií a obchodu ve světě.“*²⁸⁴

Jednání bylo od počátku náročné, jelikož obě strany kladly důraz na jiný bod v jednání. Pro Británii to bylo vyřešení otázky námořního zbrojení, přičemž pomoci měla narovnaní v koloniální otázce. Německo chtělo dosáhnout politické dohody a Británií nabízená dohoda v koloniální rovině pro něj hrála podružnou roli. Haldaneova mise však přinesla i jistá pozitiva. Došlo k obecnému zlepšení jednání mezi oběma vládami, které se projevilo při několika následných mezinárodních incidentech. Zároveň pokračovala

²⁸¹ ASQUITH, s. 101–102.

²⁸² Byl nahrazen baronem Adolfem Marschallem von Biebersteinem působícím v Konstantinopoli. WOODWARD, s. 365.

²⁸³ FAY, s. 312.

²⁸⁴ Proslov Winstona S. Churchilla na 118. schůzi CID, 11. 7. 1912. CHURCHILL, Randolph S., nestránkováno.

jednání ohledně portugalských kolonií a bagdádské dráhy, která byla v předvečer první světové války na velmi dobré cestě.²⁸⁵ Jedním z důsledků bylo mimo jiné posílení vztahů mezi Británií, Francií a Ruskem.

4.5 Středomořský problém

Dva roky před vypuknutím první světové války nebyl veden dynamický a nevyrovnaný závod ve zbrojení v Severním moři, nýbrž ve Středomoří. Jak Itálie, tak Rakousko-Uhersko se zavázaly k výstavbě dreadnoughtů, a přestože byly oba programy i přes uzavřené spojenectví pravděpodobně namířeny proti sobě, stále existovala potenciální šance, že by ve Středomoří mohly italské a rakousko-uherské síly stát společně proti francouzským a britským. Britské možnosti v oblasti, a stav francouzského námořnictva v neformální a nevyhlášené alianci s Británií, byly dalšími otázkami, kterými se museli nejvyšší představitelé admirality zabývat. Nad tím vším však vyvstávala otázka nejzásadnější, a to, jak Británie udrží svou nadvládu nad Severním mořem proti ambicióznímu a stále sílícímu německému loďstvu.²⁸⁶

S návrhem na stažení bitevních lodí ze Středomoří přišel na podzim 1911 první námořní lord Battenberg²⁸⁷ a veřejně jej prezentoval Churchill 18. března 1912 v dolní sněmovně při představování námořních výdajů. Plánem bylo přesunout atlantskou flotu z Gibraltarů do Portlandu a středomořskou bitevní eskadru na Gibraltar, odkud bylo možné v přijatelném čase zasáhnout jak v domácích vodách, tak ve Středomoří. Na Maltě by zůstala pouze samostatná eskadra starých pancéřových křižníků.²⁸⁸

Churchill však brzy zjistil, že pro admiraltu není snadné přerozdělit staré bitevní lodě, aniž by se vzedmula vlny kritiky. Jeho prohlášení bylo interpretováno jako „ústup“ ze Středomoří, což vyvolalo vlnu nevole ze strany uskupení zainteresovaných v této oblasti. Bylo poukazováno na dalekosáhlé důsledky i v nepolitické sféře, které by taková změna admiraltní politiky mohla způsobit.²⁸⁹ Armádní generální štáb si stěžoval, že bez silné námořní přítomnosti ve Středomoří bude potřeba posádky na Maltě a v Egyptě posílit až o tři divize. Kritika také přicházela ze strany vikomta Eshera, který poukazoval

²⁸⁵ LYNN–JONES, s. 129.

²⁸⁶ GOUGH, s. 185–186.

²⁸⁷ Prvně však tento návrh přednesl Churchill v roce na jaře 1911, tedy ještě jako ministr vnitra. NIELSON, Keith, „Greatly Exaggerated“. *The Myth of the Decline of Great Britain before 1914*. In: *The International History Review*, 13, 1991, 4, s. 702.

²⁸⁸ MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 287.

²⁸⁹ HALPERN, Paul G., *The Mediterranean Naval Situation 1908–1914*, Boston 1971, s. 21–23.

na to, že přílišná koncentrace loďstva v domácích vodách a soustředění se výhradně na německou hrozbu mohou výrazně ohrozit nadvládu královského námořnictva ve světových oceánech, ale i velmocenské postavení britského impéria. Nejsnadněji by mohla být silná pozice ve Středomoří obnovena výstavbou celé nové eskadry, aliancí s Německem nebo námořní dohodou s Francií, přičemž reálně připadala v úvahu pouze třetí možnost. Vláda se však po zkušenostech z agadirské krize nechtěla k ničemu konkrétnímu zavazovat.²⁹⁰

V případě, že by zůstala nadvláda v Severním moři prioritou, a bitevní loď rozhodujícím nástrojem v námořním boji, bylo nutné, aby stratégové v admiraltě zvážili, jaké mají alternativy. O svém pohledu Churchill informoval Haldanea v dopise ze 6. května 1912: „*Nemůžeme držet Středomoří nebo se zaručit za žádný z našich tamějších zájmů, dokud nebude rozhodnuto v Severním moři. [...] Samozřejmě pokud kabinet a dolní sněmovna budou chtít postavit další flotu dreadnoughtů pro Středomoří, přístup admirality bude stejný jako kočky k pěkně čerstvé misce smetany. Nepovažoval bych to však za praktickou politiku. Stálo by ročně další tři nebo čtyři miliony získat náskok nad Rakouskem a Itálií ve Středomoří a udržet 60% převahu v Severním moři.*“²⁹¹ Churchill se později nechal slyšet, že pouze samosprávná dominia si mohou dovolit zaplatit za dodatečnou bitevní eskadru pro Středomoří. Když se poté v červnu několikrát sešel s kanadským ministerským předsedou Bordenem během jeho návštěvy v Británii, věřil, že je zde šance, že kanadská vláda zaplatí dva až tři dreadnoughty.²⁹²

Na konci května 1912 odplul Churchill a Asquith na palubě admiraltí jachty HMS *Enchantress* na ostrov Malta pouze v doprovodu Battenberga, Beattyho a generála sira Johna Frenche (náčelník imperiálního generálního štábu, aby vyslechli námítky polního maršála a egyptského generálního konzula lorda Kitchenera proti plánu na stažení lodí ze Středomoří.²⁹³ Kitchenerův projev v poslední květnový den udělal na všechny přítomné dojem. Svůj postoj hájil tím, že pouze eskadra bitevních lodí na Maltě udržuje na Blízkém východě prestiž královského námořnictva, respektive Velké Británie. Z jeho pohledu nemohl být tento úkol ponechán jinému typu plavidel, jelikož menší lodě, ač početné, nemohou (diplomaticky) bitevní lodě vyvážit. Kitchenerovy argumenty přejalo

²⁹⁰ NIELSON, s. 703.

²⁹¹ Churchill Haldaneovi, 6. 5. 1912, ve vlaku. CHURCHILL, Randolph S., nestránkováno.

²⁹² GORDON, Donald C., *The Admiralty and Dominion Navies, 1902–1914*. In: *The Journal of Modern History* 33, 1961, 4, s. 416.

²⁹³ LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 255.

i ministerstvo zahraničí a diplomaté upozorňovali, že silná britská námořní přítomnost ve Středomoří udržuje britskou pozici v Konstantinopoli a do jisté míry funguje jako odstrašující faktor proti větší inklinaci Itálie a potažmo Španělska k Trojspolku.²⁹⁴

Churchill, vědom si reálné možnosti zhroucení admirální politiky, navrhl vyslání dvou bitevních křižníků třídy *Invincible* do Středomoří jako náhradu za šest nynějších maltských pre-dreadnoughtů. Současně by došlo k vylepšení pancéřových křižníků dislokovaných na Maltě,²⁹⁵ čímž by vznikla síla schopná úspěšného střetu s menším uskupením a zároveň dostatečně rychlá, aby se vyhnula boji s čímkoliv silnějším. Spolu s Kitchenerem vypracovali rámcový návrh budoucího posílení Středomoří, ve kterém figurovaly nejen již zmíněné bitevní křižníky, ale také řada lehkých křižníků a menších lodí, přičemž pro rok 1913 bylo naplánováno posílení čtvrté bitevní eskadry (Gibraltar) o dva pre-dreadnoughty třídy *Lord Nelson* a ke konci roku, až by byly dostupné posádky ještě o dva dreadnoughty.²⁹⁶

Ráno 1. července informoval Churchill o „*Maltském kompromisu*“ Bridgemana, se kterým se shodli, že v současné situaci je možné výměnu šesti bitevních lodí za dva bitevní křižníky považovat za úspěch. Bridgeman pak ve svém memorandu z 9. července schválil přesun bitevních křižníků, jelikož uznal Kitchenerovy argumenty o diplomatické váze těžkých lodí a prestiži.²⁹⁷ Trval však na tom, že odeslané bitevní křižníky musí být v domácích vodách nahrazeny novými. Dále prosazoval posílení obrany Malty o značný počet torpédoborců a ponorek, ve výsledku na více než dvojnásobek. Východní Středomoří by se pak dočkalo posil ve formě nových menších plavidel v Alexandrii. První lord tyto návrhy schválil.²⁹⁸

„*Maltský kompromis*“ ovšem nesplnil Churchillova očekávání, a hlas opozice byl stále silný. Jak se ukázalo, Kitchener měl pocit, že admirálitu lze přesvědčit k převelení více lodí do Středomoří, přičemž ministerstvo zahraničí jeho postoj sdílelo. První lord musel navíc čelit opozici uvnitř kabinetu požadující kompletní bitevní eskadru pro Středomoří, za kterou stál McKenna. Ten 24. června navrhl, že pokud je šestice bitevních

²⁹⁴ HALPERN, s. 25–30.

²⁹⁵ BELL, Christopher M., *Sir John Fisher's Naval Revolution Reconsidered: Winston Churchill at the Admiralty, 1911–1914*, In: *War in History* 3, 2011, 18, s. 337

²⁹⁶ Návrh dohody o Středomoří vypracovaný Churchillem a Kitchenerem během konference na Maltě, počátek července, CHURCHILL, Randolph S., nestránkováno.

²⁹⁷ LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 256.

²⁹⁸ BELL, s. 337.

lodí Středomořské floty příliš stará, mohla by být nahrazena osmi novějšími loděmi třídy *King Edward* zařazenými nyní v rezervě.²⁹⁹ První lord si byl dobře vědom faktu, že tyto lodě by byly při nasazení proti budovaným italským a rakousko-uherským dreadnoughtům snadnou kořistí,³⁰⁰ a navíc z důvodu nedostatku vyškoleného personálu si admirálita nyní nemohla dovolit udržovat celou eskadru ve Středomoří, ale své oponenty nepřesvědčil.

Po dvoutýdenní snaze si Churchill uvědomil, že své kolegy v kabinetu o „*Maltském kompromisu*“ nepřesvědčí. Nemohl však ani ignorovat rady od námořních lordů, že z důvodů nedostatku personálu není možné na Maltě udržovat více než dvě velké lodě. Dne 15. června přednesl Churchill návrh, který by změnil celkový pohled na Středomoří. Namísto umístění několika těžkých lodí by se primární zbraní v oblasti stala torpéda, Malta by byla výrazně posílena a do Alexandrie se měla převelet flotila ponorek.³⁰¹ V případě vypuknutí války by tak byly britské síly schopny zabránit obsazení vlastních základen a poté, co by byla zajištěna kontrola nad Severním mořem, by mohla admirálita vyslat silné hladinové uskupení schopné vybojovat kontrolu nad Středomořím. Přestože u McKenny našel určité porozumění, zbytek kabinetu nepřesvědčil.

Na 4. července svolal Asquith konferenci CID, na kterém mělo dojít k projednání středomořské otázky. Mimo jiné zde McKenna tvrdě napadl jak 60% standard v Severním moři, tak stažení lodí z Malty i možnost vyřešit středomořský problém smlouvou s Francií.³⁰² Výsledkem celodenního jednání bylo konečné odmítnutí „*Maltského kompromisu*“, jakožto nedostatečného k ochraně britských zájmů a obchodu, přičemž admirálita byla vyzvána k vypracování alternativ.³⁰³

Jednání CID řešení pro situaci ve Středomoří nepřineslo, což se však ani nepředpokládalo, jelikož finální rozhodnutí musel provést kabinet. Dne 16. července byla ministry schválena rezoluce vyzývající admirálitu k udržení bitevní eskadry ve Středomoří v síle rovné další námořní velmoci vyjma Francie.³⁰⁴ Churchillovi se podařilo

²⁹⁹ Jednalo se o zjevnou provokaci, jelikož musel moc dobře vědět (jako bývalý první lord), že s ohledem na jejich bojovou hodnotu a potenciální soupeře nemá nejmenší smysl udržovat na Maltě jakékoliv pre-dreadnoughty.

³⁰⁰ BELL, s. 338.

³⁰¹ Churchillovo memorandum ohledně námořní situace ve Středomoří, 5. 6. 1912, Londýn. CHURCHILL, Randolph S., nestránkováno.

³⁰² GRETTON, s. 135.

³⁰³ HALPERN, s. 32–34.

³⁰⁴ Tamtéž, s. 39–40.

vyjednat pouze menší ústupek v podobě dohody, která umožní do Středomoří neposlat více než čtyři těžké jednotky do doby, než bude postaven dostatečný počet dreadnoughtů pro Severní moře. Pro námořnictvo však bylo i udržování čtyř velkých lodí na Maltě z personálního hlediska problémem a admirální rada souhlasila s dohodou až poté, co se kanadský ministerský předseda zavázal, že jeho vláda zaplatí za tři dreadnoughty pro královské námořnictvo.³⁰⁵ Přestože stále panovaly jisté nejasnosti ohledně složení Středomořské eskadry, informovala admirální rada 17. července francouzského námořního atašé o zavedení nové doktríny ve Středomoří.³⁰⁶ Vzájemné rozhovory pak vyvrcholily v listopadu dohodou o mírovém rozmístění loďstev, čímž obrana Středomoří primárně připadla do rukou Francie, což však neznamenal konec britské moci v oblasti.³⁰⁷

4.6 Námořní výdaje 1913–14 a krize kolem výdajů 1914–15

Počátkem února 1913 pronesl admirál Tirpitz řeč před rozpočtovou komisí Říšského sněmu, ve které ohlásil možnost přijmout poměr 16:10 (britská 60% převaha v dreadnoughtech vyhlášená Churchillem v březnu 1912). Ve skutečnosti však navrhoval Tirpitz poměr 8 ku 5 bitevním eskadrám každé o síle osmi bitevních lodí, což se v Británii setkalo se smíšenými reakcemi.³⁰⁸ Nicméně liberální tisk viděl Tirpitzovo prohlášení jako přátelské gesto, které by měla Británie následovat. Naopak konzervativci považovali za nepraktické, aby byla námořní síla Británie regulována podle dohody s jednou cizí mocností, která není jediným faktorem, jelikož námořní aktivity Itálie a Rakouska-Uherska bylo nutné brát také v potaz. Přesto neexistuje žádný záznam o reakci admirality na Tirpitzův návrh, což nasvědčuje tomu, že nebylo ani reálně možné se jím zabývat.³⁰⁹

Výdaje pro rok 1913–14 byly představeny 13. března a zahrnovaly pět dreadnoughtů, osm lehkých křižníků, 16 torpédoborců a nespécifikované množství ponorek. Celková výše výdajů činila 46 309 000 liber, což byl opět nárůst oproti roku

³⁰⁵ LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 261.

³⁰⁶ WILLIAMSON, Samuel R., *The Politics of Grand Strategy. Britain and France Prepare for War*, London 1990, s. 287–290.

³⁰⁷ Británii však tato dohoda zavazovala v případě konfliktu k ochraně Lamanšského průlivu. NIELSEN s. 704.

³⁰⁸ MAURER, John H., *The Anglo-German Naval Rivalry*, s. 300.

³⁰⁹ Tirpitz tímto návrhem sledoval tři základní cíle. Zaprvé chtěl velké lodě stavěné pro dominia započítat do celkové britské síly. Zadruhé chtěl odstranit Churchillův dodatek k námořnímu programu, podle kterého na každou dodatečnou německou velkou loď postavenou nad rámec programu před jeho novelizací v roce 1912, postaví Británie loď dvě. Zatřetí by tento návrh kodifikoval plán úřadu císařského námořnictva (*Reichsmarineamt*) na stavbu loďstva o pěti eskadrách bitevních lodí. Tirpitz, čelící britskému programu určenému v dlouhodobém horizontu ke zničení německé námořní výzvy, se pokoušel proměnit Churchillovo prohlášení o požadavcích britského námořnictva z předchozího roku na návrh o konkrétním omezení loďstva, který by vyhovoval Německu. Tamtéž, s. 300–301.

předchozímu, a to o 1 233 900 liber i po zahrnutí dodatečných výdajů. V liberálním tisku se výdaje nesetkaly s výraznou kritikou, ale spíše lze hovořit o zklamání až rezignaci. Konzervativní tisk byl relativně spokojen s výdaji, ale ze strany podporovatelů zvětšování námořní síly země bylo slyšet, že výdaje by měly být vyšší, neboť by to umožnilo stavbu šestého dreadnoughtu.³¹⁰ Ve svém projevu z 26. března Churchill obhajoval námořní výdaje a také odsoudil závody ve zbrojení jako hloupé a marnivé, přičemž opět navrhl námořní prázdniny, a to na dobu 12 měsíců alespoň v dreadnoughtech a bitevních křižnicích. Další návrh se pak týkal zřízení „imperiální eskadry“ s domovskou základnou na Gibraltar, připravené k akci na jakémkoliv ohroženém místě doma nebo v zahraničí. V parlamentní řeči ze 31. března potvrdil Churchill udržení 60% standardu v převaze velkých lodí, jež vyhlásil v březnu 1912, s dostatečnou rezervou pro pokrytí závazků ve vzdálenějších vodách. Zároveň ale oznámil, že 50% převaha v dreadnoughtech v domácích vodách je dostatečná. Jednalo se o první veřejné oznámení této doktríny.³¹¹

Na konci května 1913 kanadský senát odmítl návrh námořního zákona ministerského předsedy Roberta Bordena, který zahrnoval financování tří dreadnoughtů pro královské námořnictvo.³¹² V důsledku toho bylo 5. června ohlášeno urychlení výstavby tří lodí z programu 1913–14. První lord obhajoval tento krok jako nutný pro udržení námořní síly potřebné pro ochranu impéria. Dále zdůvodnil urychlení výstavby namísto stavby dalších lodí tím, že admirálita neztratila naději, že kanadský námořní zákon by mohl projít. Dalšími znepokojivými událostmi bylo ohlášení nového italského programu na výstavbu čtyř super-dreadnoughtů, což by znamenalo 14 dreadnoughtů trojspolku ve Středomoří na konci roku 1915. Britská pozice v oblasti tak byla stále více závislá na Francii.

Zhoršující se situace ve Středomoří byla pravděpodobně jedním z faktorů, které vedly Churchilla k projevu v Manchesteru 18. října. V něm naznačil, že jelikož nedošlo k žádným dohodám o odzbrojení, budou výdaje pro rok 1914–15 pro daňového poplatníka náročné. Opět přišel s návrhem na „námořní prázdniny“³¹³, kdy Německo by

³¹⁰ GRETTON, s. 149.

³¹¹ HC Deb 5th series 31 March 1913 vol 51 cc88. [online], [cit. 2021-04-02]. Dostupné z: <https://api.parliament.uk/historic-hansard/commons/1913/mar/31/navy-estimates-1913-14-vote-a>

³¹² Tento program ve výši 35 milionů kanadských dolarů byl parlamentu představen již v prosinci 1912. GORDON, s. 417

³¹³ V únoru 1914 se Tirpitz na půdě Říšského sněmu ostře vymezil proti Churchillovu říjnovému návrhu na „námořní prázdniny“ a v tomto postoji byl podpořen ministrem zahraničí Gottliebem von Jagowem, přesto nebyly vztahy mezi Británií a Německem prakticky až do posledních předválečných dnů vypjaté. Tirpitz se však musel potýkat se vzrůstající opozicí proti námořním výdajům. Od roku 1912 armádní velení tlačilo

o rok pozdrželo stavbu dvou dreadnoughtů pro rok 1914 a Británie by se čtveřicí plánovaných dreadnoughtů provedla to samé. V Německu byl návrh odmítnut jako nepřijatelný pro vlastní námořní sílu. Roční prodleva stavby velkých lodí by znamenala velký problém pro loděnice, které by v jejím důsledku byly nuceny propustit značný počet dělníků. Dále se objevil názor, že Churchillovou motivací není ani tak zpomalení zbrojení, ale spíše domácí problémy jako přehlcené loděnice, nedostatek personálu pro nové lodě a neustálý tlak ze strany radikálů.³¹⁴ Další proslov měl Churchill v Guildhall 10. listopadu, kde oznámil, že blížící se plánované výdaje v důsledku značného úsilí zahraničních mocností výrazně porostou. V radikálním tisku to okamžitě spustilo vlnu kritiky. Asquith byl rozzuřen, protože o obsahu proslovu nebyl informován předem a nelíbil se mu jeho provokativní ráz. Lloyd George dokonce označil řeč za šílenou.³¹⁵

V roce 1913 se příjmy z daní do státní pokladny ukázaly větší, než se očekávalo, a Lloyd George souhlasil s vyššími výdaji pro námořnictvo, čímž umožnil Churchillovi pokračovat v budování dreadnoughtů v dostatečném počtu pro udržení 60% standardu. Nicméně koncem roku 1913 se finanční možnosti admirality začaly opět zhoršovat. Když Churchill 5. prosince oznámil, že se výdaje na následující rok zvýší o další tři miliony a překročí tak hranici 50 milionů, setkal se s velmi tvrdou reakcí. Proti se postavila nejen značná část liberálních poslanců a liberální tisk, ale podporu Churchill neměl ani u ministerského předsedy. Překvapivou výjimkou byl Lloyd George, který během roku uzavřel s Churchillem dohodu. Churchill podpořil kontroverzní zákon o pozemkové reformě a Lloyd George přislíbil více peněz námořnictvu.

Dne 8. prosince byl vznesen v kabinetu k návrhu na stavbu dvou, namísto čtyř velkých lodí v roce 1914–15. Churchill toto považoval za nemožné, jelikož čtyři lodě byly minimem pro udržení 60% standardu. Pro Churchilla to navíc nebyla jen otázka politická či profesní, ale také osobní. Za prosazení programu na výstavbu čtyř velkých lodí ročně se osobně zasadil, program byl naplánovaný na šest let, a navíc byl veřejně známý. Brzy se ukázalo, že skupina mladších členů kabinetu se spojila v boji proti

na přesun financí a Tirpitz již nebyl schopen efektivně vzdorovat. Závod ve zbrojení v Severním moři přivedl Německo téměř na pokraj bankrotu, a královské námořnictvo stále disponovalo značnou převahou. GOUGH, s. 202.

³¹⁴ MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 315.

³¹⁵ Výňatek z deníku lorda Riddella o kabinetní krizi v prosinci 1913. CHURCHILL, Randolph S., nestránkováno.

námořním výdajům a s cílem dostat Churchilla z kabinetu.³¹⁶ V kabinetu začaly dokonce i mezi jeho příznivci panovat obavy, že ztratil svůj kontakt s liberalismem a od doby, kdy nastoupil do admirality, se stal „*mužem jedné ideje*“. Někteří ministři se obávali, že razantní zvýšení námořních výdajů by mohlo vést ke zběhnutí labouristických členů koalice a některých liberálních poslanců ze zadních řad.^{317,318}

O týden později byl hlas Churchillovy opozice v kabinetu tak silný, že i Lloyd George tím byl překvapen. Tato situace, ve které se musel držet zpět, pro něj byla velice nepříjemná. Byl zvyklý stát v čele mladých radikálů a sociálních progresivistů a nyní musel jen sledovat, jak vyvíjejí nátlak v otázce úspor ve zbrojení, což byl jeden z hlavních cílů již od nástupu liberální vlády v roce 1905. Zlom přišel 16. prosince, kdy Lloyd George na dopolední kabinetní schůzi projevil úmysl přehodnotit své dosavadní stanovisko, a otevřeně požádal prvního lorda, aby revidoval námořní výdaje. Došlo k výměně několika zpráv, ze kterých je patrné, že Churchill v této otázce očekával bezvýhradnou podporu ministra financí, přičemž Lloyd George oponoval, že za výdaje se postavil, ale od počátku se je snažil redukovat s ohledem na následující rok,³¹⁹ a dále argumentoval tím, že důsledkem navrhovaných změn by bylo pouze odložení založení nových lodí o šest měsíců.³²⁰ Churchill změny odmítl a rozrušený jednání opustil. Před Vánoci nechal Lloyd George po kabinetu kolovat dokument, ve kterém trval na snížení námořních výdajů, což Churchill považoval za nejvážnější hrozbu současné admirální politiky a instruoval Battenberga, aby se admirality zaměřila na přepracování současných standardů pro případ neúspěchu v udržení 60% převahy.³²¹

Churchill v nastalé situaci kontaktoval 19. prosince kanadského ministerského předsedu Bordena ohledně možných škrťů v britských výdajích a chtěl zjistit jaké jsou šance, že by kanadský parlament schválil financování tří dříve probíraných dreadnoughtů.³²² Podle Bordena by však snížení britských výdajů zhoršilo už tak velmi

³¹⁶ Výňatek z deníku lorda Riddella o kabinetní krizi v prosinci 1913. CHURCHILL, Randolph S., nestránkováno.

³¹⁷ V originále *backbenchers* – pojem označující členy parlamentu nebo zákonodárce, kteří nezastávají vládní post a nejsou mluvčími opozice.

³¹⁸ LAMERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 297.

³¹⁹ Jeho návrh, který připravil o den později, počítal se snížením výdajů pod 50 milionů liber, přičemž mělo být ušetřeno primárně na zásobách nafty a námořním letectvu. Výdaje i přes tyto škrty byly stále o 2,5 milionu vyšší než v roce 1913–14. MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 320.

³²⁰ Osobní zprávy mezi Churchillem a Lloydem Georgem během kabinetního jednání, Downing Street 10 16. 12. 1913. CHURCHILL, Randolph S., nestránkováno.

³²¹ Churchill Battenbergovi, 26. 12. 1913, admirality. CHURCHILL, Randolph S., nestránkováno.

³²² LAMBERT, Nicholas A., *British Naval Policy, 1913-1914*, s. 616–617.

nepříjemnou situaci, se kterou se potýkal. Finance totiž byly přislíbeny především proto, že se hovořilo o stavu nouze, o kterém je však těžko mluvit v případě, že je možné si dovolit výdaje snižovat.³²³ Churchill podobnou reakci předpokládal, a proto ještě před jejím obdržením ujistil Asquitha, že v případě nutnosti dokáže posílit britskou pozici ve Středomoří bez požadavku na extra finance. V případě úspěchu Bordena a uvolnění financí by ale kabinetní politika vůči Středomoří mohla zůstat nezměněna. V opačném případě se Churchill zavázal do šesti měsíců přednést rozhodné argumenty k uvedení ponorkového loďstva jako hlavní zbraně ve Středomoří, které by předešly další stavbě bitevních lodí pro toto „vedlejší bojiště.“³²⁴

V lednu 1914 byl Churchillův úkol znesnadněn poté, co byl nucen zvýšit své požadavky na minimálně 53 milionů, aby dokázal zaplatit za dodání lodí. V důsledku dřívějších nepokojů pracovníků v docích totiž došlo k jejich opožděné dostavbě. Zaskočen touto sumou Lloyd George okamžitě odpověděl, že tak vysoký rozpočet nemůže být nadále financován bez zavedení nových daní, což kolidovalo se strategií liberálů pro znovuzvolení v roce 1916.³²⁵

Jedním z těch, kdo pečlivě sledoval situaci kolem výdajů, byl McKenna, který čekal na příležitost, aby se mohl pomstít Churchillovi. Byl prvním, kdo předpověděl, že to bude ministr financí, kdo ustoupí, a první lord tak zvítězí ve svém boji za udržení programu na výstavbu těžkých lodí. Koncem ledna již ministr financí viditelně váhal, přičemž 28. ledna pak ke zděšení svých radikálních kolegů v kabinetu oznámil, že je připraven schválit námořní výdaje do výše 53 milionů pro rok 1914–15. Churchill totiž přislíbil jejich snížení pod 50 milionů v roce 1915–16 a nakonec také ustoupil od záměru uspořádat velké letní manévry, čímž byl ušetřen celý milion liber.³²⁶ Lloyd George vysvětlil, že může vyrovnat účty zvýšením nových daní tento rok a zaplatit tak zvýšené námořní výdaje. Následující rok (1915–16) by pak tyto nové příjmy mohly být přerozděleny a využity k financování jeho schématu státních dotací pro místní úřady.

Plán samozřejmě závisel na uskutečnění slibované redukce námořních výdajů 1915–16. Churchill pro tento rok zvítězil a 60% standard mohl být udržen. Nicméně bylo

³²³ BELL, s. 343.

³²⁴ LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 298.

³²⁵ LAMBERT, Nicholas A., *British Naval Policy, 1913-1914. Financial Limitation and Strategic Revolution*. In: *The Journal of Modern History* 67, 1995, 3, s.617.

³²⁶ THOMSON, Malcolm, *Fenomén Winston Churchill*, Praha 2006, s. 102.

evidentní, že následující rok to již nebude možné, což ale neměl v úmyslu. Chystal se totiž zavést nový námořní standard primárně zaměřený na ponorky. O detailech byli informováni jen členové admirální rady, Asquith a Lloyd George.³²⁷ Churchill si postupně v této otázce získal podporu a 12. července obeslal námořní lordy memorandem, ve kterém prezentoval upravený program 1914–15, zahrnující pouze dva dreadnoughty. Zrušeny byly *Resistance* a *Agincourt* (jednotka třídy *Queen Elizabeth* přepracovaná na bitevní křižník) a na jejich místě bylo dvacet ponorek. Potvrzením nového programu pak byla objednávka těžkých děl pouze pro dva dreadnoughty 29. července.³²⁸

4.7 Předválečné události

Na jaře 1914 oprávnil ministr zahraničí Grey admirálitu k zahájení rozhovorů s ruskými námořními úřady, podobně jako v roce 1906 s francouzským generálním štábem. Toho léta vyplul pak Beatty se svou eskadrou bitevních křižníků do Ruska na zdvořilostní návštěvu, která současně fungovala jako krytí pro rozsáhlý výzkum kronšadtské obrany.³²⁹ S eskadrou plul britský velvyslanec Sir George Buchanan a někteří významní důstojníci jako například Reginald Hall z námořní rozvědky. Jednalo se o diplomacii mezi loďstvy na velmi vysoké úrovni, a Admirál Beatty, jenž byl v diplomatických záležitostech velmi schopný, zde plnil přání Greya a ministerstva zahraničí. Car Mikuláš II. s carevnou a dalšími více než dvěma tisíci hosty přišli na palubu HMS *Lion* a HMS *New Zealand*, jehož zadní paluba se proměnila v taneční parket. Kromě bálu a všeobecného veselí byly carovi předvedeny schopnosti bitevních křižníků, přičemž obdivně sledoval jejich manévrování v plné rychlosti 25 uzlů.³³⁰

Podobně jako Beatty měl i viceadmirál Sir George Warrender, velitel druhé bitevní eskadry, na léto roku 1914 naplánovanou návštěvu v cizině. Nad ránem 23. června se na dohled Kielu objevily siluety čtveřice super-dreadnoughtů třídy *King George V*³³¹ v doprovodu tří křižníků. Druhá bitevní eskadra připlula na Kielský týden.³³² Šlo o jistý projev détente v anglo-německých vztazích. Při vplutí do přístavu si britské lodi vyměnily zdvořilostní salvu s pevností *Friedrichsort* a pluly dále kolem perfektně

³²⁷ LAMBERT, *British Naval Policy, 1913-1914*, s. 618.

³²⁸ LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 303.

³²⁹ GRAINGER, John D., *The British Navy in the Baltic*, Suffolk 2014, s. 236.

³³⁰ GOUGH, s. 204.

³³¹ V létě 1914 se jednalo téměř o to nejmodernější, co mohlo královské námořnictvo nasadit.

³³² Kielský týden je velkolepou regatou velkých plachetních lodí a jachet, konající se od konce 19. století, vždy poslední červnový týden.

seřazených jachet a zakotvených lodí císařského námořnictva, jimž vévodila pětice moderních německých dreadnoughtů třídy *Kaiser*.³³³

Na palubě Warrenderovy vlajkové lodi HMS *King George V* se nacházel německý důstojník Georg von Hase, který sem byl po dobu návštěvy přidělen. Byl ohromen Warrenderem, jeho důstojníky a profesionalitou eskadry. Na druhou stranu byl překvapen, že mnoho členů posádky bylo malého vzrůstu či drobnější postavy než jejich protějšci v německém námořnictvu.³³⁴ Později téhož dne po formálním představení mezi britskými a německými důstojníky na palubě SMS *Friedrich der Grosse* se von Hase setkal s německým námořním atašé z Londýna, který jej varoval před britskými důstojníky. „*Anglie je připravena udeřit. Válka je na spadnutí, cílem této návštěvy je pouze špionáž. Chtějí vidět, jak jsme připraveni.*“³³⁵

Mezi důstojníky ale postupně opadalo prvotní napětí a došlo i ke vzájemné prohlídce lodí (velitel Širokomořského loďstva povolil prohlídku pouze jednoho z pre-dreadnoughtů). Co se týče ponorek, byli Němci velice ostražití a všechny byly umístěny tak, aby nebyly k vidění, a němečtí důstojníci byli instruováni, aby se tomuto tématu vyhýbali. Následující den připlula Kielským kanálem císařská jachta SMY *Hohenzollern* a prakticky tak došlo k oficiálnímu opětovnému otevření po jeho prohloubení a rozšíření. Jak proplouvala přístavem, všechny lodě vzdávaly hold císaři. Další den pak začala regata.³³⁶

V době, kdy byl car na palubě HMS *Lion* a Kielský týden v plném proudu, byl v Sarajevu zastřelen následník rakousko-uherského trůnu František Ferdinand d'Este se svou manželkou.³³⁷ Císaře Viléma II. zastihla tato novina během závodu na jeho jachtě *Meteor* a velice ho zasáhla, jelikož arcivévoda byl jeho dobrým přítelem, a proto předčasně závody ukončil.³³⁸ Následující den po obědě opustil Warrender se svými bitevními loďmi Kiel směrem ke Skagerraku, zatímco tři zbylé křižníky si cestu zkrátily přes Kielský kanál. Jejich důstojníci tak měli možnost vidět výsledky několikaleté práce,

³³³ PADFIELD, s. 334–335.

³³⁴ HASE, Georg von, *Kiel and Jutland*, New York 1922, s. 42.

³³⁵ Tamtéž, s. 28.

³³⁶ PADFIELD, s. 336.

³³⁷ Tamtéž, s. 337.

³³⁸ HASTINGS, Max, *Katastrofa 1914. Evropa táhne do války*, Praha 2014, s.28.

kteřá vedla k rozšíření, prohloubení, vzniku nových míst pro míjení velkých lodí a nových zdymadlel v Holtenau a Brunsbütellu.³³⁹

V létě 1914 byla Británie zcela pohlčena otázkou irské samosprávy. Existovala silná konzervativní opozice, byl zde také problém ohledně Ulsteru (Severní Irsko). Jednání se protahovala, docházelo k přerušením. V červnu 1914 byl v dolní sněmovně potřetí schválen potřebný zákon, ale nedařilo se najít kompromis, který by uspokojil lordy i irské nacionalisty. Králem svolaná konference mezi 21. a 24. červencem nedosáhla svého cíle. V reakci na to propukly v Irsku bouře, které přiblížily Británii k občanské válce a na které chtěl reagovat Churchill vysláním třetí bitevní eskadry do blízkosti Belfastské zátoky, což ale Asquith zamítl.³⁴⁰ K druhému čtení pozměňovacího zákona naplánovanému na 30. července již v důsledku vypjaté mezinárodní situace nedošlo.³⁴¹

Zatímco probíhalo jednání o irské otázce a napětí na kontinentu stoupalo, královské námořnictvo se chystalo k plánované zkušební mobilizaci a cvičením. Dne 15. července se tak více než 20 000 záložníků hlásilo u svých námořních doplňovacích velitelství.³⁴² Všechny zmobilizované lodi se postupně odebraly do Spitheadu, kde se jako vrchol mobilizace konala ve dnech 17. a 18. července přehlídka celého loďstva.³⁴³ Ráno 19. července loďstvo za přítomnosti krále vyplulo rychlostí 15 uzlů na různá cvičení. Každá loď postupně proplula kolem královské jachty, což trvalo více než šest hodin.³⁴⁴

Situace na kontinentě se začala výrazně měnit od chvíle, kdy 23. července dalo Rakousko-Uhersko ultimátum Srbsku. Jeho plným přijetím by se narušila srbská suverenita a vláda v Bělehradě se rozhodla, že jeden z bodů ultimáta nemůže přijmout.³⁴⁵ Rakousko-Uhersko v reakci na to částečně mobilizovalo a 28. července vyhlásilo Srbsku válku, načež 30. července mobilizovalo Německo. Tyto události vedly k mobilizaci Ruska, která začala 31. července (částečná mobilizace však probíhala již od 26.),³⁴⁶ čímž započal sled událostí, který pravděpodobně nebylo možné zastavit.

³³⁹ PADFIELD, s. 338.

³⁴⁰ GOUGH, s. 210–211.

³⁴¹ THOMSON, s. 100.

³⁴² CHURCHILL, Winston S., s. 145.

³⁴³ THOMSON, s. 103.

³⁴⁴ CHURCHILL, Winston S., s. 145.

³⁴⁵ HASTINGS, s. 83–84.

³⁴⁶ Tamtéž, s. 94–102.

Na víkend 25. a 26. července odjela velká část kabinetních ministrů podle svého zvyku na venkov, Churchilla nevyjímaje. Battenberg však zůstal v admiralitě a četl nejnovější zprávy v tisku a od rozvědky. Když 25. večer vypršelo ultimátum, začaly přicházet nepříjemné telegramy z jednotlivých britských ambasád. Dne 28. července si zapsal: „*Ministři s jejich víkendovými prázdninami jsou nenapravitelní, [...] V pondělí ráno měla velká flota v Portlandu*³⁴⁷ *rozkaz k rozpuštění, demobilizaci a možnosti volna. Vzal jsem odpovědnost na sebe a v neděli večer vše telegraficky zrušil.*“³⁴⁸ Navracející se ministři toto rozhodnutí schválili, přičemž Churchill jej vzal za své.³⁴⁹ Téhož večera pak Churchill a Grey rozhodli zveřejnit informaci o nerozpuštění loďstva, doufajíce, že císař si této informace povšimne a pochopí ji jako jasný signál, že Británie je připravena na jakoukoliv budoucí akci.³⁵⁰

Churchill se rozhodl během probíhající mezinárodní vážné krize provést změnu na postu velitele první floty. Admirál sir George Callaghan měl být nahrazen druhým mužem ve velení, sirem Johnem Jellicoe. V takto krizovém období se jednalo o velice riskantní krok, který mohl způsobit vlnu nevole nejen v námořnictvu. Churchill však měl podporu Fishera (jehož vliv na této výměně rozhodně nebyl zanedbatelný) i Battenberga, a i přes ostré zprávy Beattyho a sérii telegramů od samotného Jellicoea nebyl ochoten své rozhodnutí změnit. Callaghan sám přijal rozhodnutí klidně a důstojně, když se však zpráva o jeho odvolání dostala na veřejnost, loďstvo bylo v šoku a mnoho vyšších důstojníků plánovalo podat formální protest ke králi.³⁵¹

Mezitím proběhl přesun první floty, přičemž cíl cesty byl znám jen vyšším důstojníkům. Nad ránem 28. července opustily lodě Portland směrem na jihozápad a pluly do doby, než ztratily zemi z dohledu, a poté vykonaly obrat na východ. Tento manévr zajistil, že k proplutí okolo jihovýchodního cípu Anglie došlo v noci. Ráno 30. července obdržela admirálita zprávu, že první flota úspěšně zakotvila ve Scapa Flow. Zároveň se druhá flota dislokovala v Portlandu.³⁵² Dne 1. srpna první lord požádal kabinet o povolení k plné námořní mobilizaci, to však bylo zamítnuto. Když později téhož dne Churchill obdržel zprávu, že Německo vyhlásilo Rusku válku, rozhodl se jít

³⁴⁷ Po ukončení cvičení, na něž lodě vypluly ze Spitheadu, se první a druhá flota odebraly do Portlandu na konferenci důstojníků a třetí (rezervní) do domovských přístavů a demobilizovala.

³⁴⁸ KERR, s. 243.

³⁴⁹ CHURCHILL, Winston S., s. 152.

³⁵⁰ GOUGH, s. 211.

³⁵¹ Tamtéž, s. 212–216.

³⁵² GRETTON, s. 163.

za ministerským předsedou a opět požádat o mobilizaci, ale ministerský předseda nezaújal jasné stanovisko.³⁵³ Churchill se proto rozhodl riskovat, v prvních ranních hodinách 2. srpna vydal rozkaz k mobilizaci námořnictva.³⁵⁴ Nejen v reakci na toto rozhodnutí proběhlo velmi bouřlivé kabinetní jednání, kdy několik ministrů podalo i svou rezignaci a byly slyšet hlasy odsuzující Trojdohodu jako chybu a požadující zdůvodnění možné podpory státu, jakým je Rusko.³⁵⁵ Grey také během jednání přítomným sdělil, že francouzské námořnictvo mobilizovalo a v souladu s tajným paktem z roku 1912 žádá Británii o pomoc se zabezpečením Severního moře a Lamanšského průlivu, což pro některé ministry byla naprosto nová informace. Na to Německo téměř okamžitě reagovalo nabídkou, že v případě britské neutrality se německé loďstvo oblastí zahrnuté v anglo-francouzské dohodě vyhne.³⁵⁶

Přestože byly učiněny některé další kroky, které směřovaly Británii k válce, na politické scéně rozhodně nebylo rozhodnuto. Zlom přišel až 3. srpna, kdy Německo obdrželo od Belgie odmítavou odpověď na ultimátum požadující volný průchod vojsk, a večer vyhlásilo válku Francii. Tyto události značně vychýlily mísky vah v kabinetu ve prospěch proválečené strany, jelikož Británie byla podle dohody z roku 1839 jedním z garantů belgické neutrality.³⁵⁷ Když se 4. srpna dostaly do Londýna informace o německém útoku na Belgii, bylo do Berlína předáno ultimátum s platností do půlnoci tamního času (23:00 v Británii), které žádalo stažení jednotek z Belgie. Na rozdíl od většiny ministrů trávil Churchill večer v úřadu, v jeho případě v admiralitě, odkud v 17:50 odeslal depeši: *„Obecné poselství. O půlnoci bude vyslán telegram o válce, opravňující vás počít nepřátelství proti Německu, ale hledíc na naše ultimatum, mohou se Němci rozhodnout zahájit palbu v kteroukoliv chvíli. Na to musíte být připraveni.“*³⁵⁸ Později dorazil Battenberg ve společnosti francouzských admirálů, aby do detailu projednali spolupráci obou loďstev, možnosti vzájemného využití základen a další spolupráce.³⁵⁹ Když vypršelo ultimátum a z Německa nedošla žádná zpráva, odeslal

³⁵³ Churchill ve *Světové krizi* píše: „Řekl jsem, že zamýšlím okamžitě mobilisovat loďstvo, přes rozhodnutí kabinetu, a že chci za to zítra přijmout úplnou osobní odpovědnost před kabinetem. První ministr, jenž se cítil vázán usnesením kabinetu, neřekl jediného slova, ale z jeho pohledu jsem vyzoroval, že byl naprosto spokojen.“, CHURCHILL, Winston S., s. 171.

³⁵⁴ GOUGH, s. 217–218.

³⁵⁵ NICHOLSON, s. 123.

³⁵⁶ HASTINGS, s. 116.

³⁵⁷ Tamtéž, s. 117.

³⁵⁸ CHURCHILL, Winston S., s. 182.

³⁵⁹ Tamtéž, s. 184.

Churchill celému královskému námořnictvu telegram: „Zahájit nepřátelské akce proti Německu“.³⁶⁰

³⁶⁰ Churchillův válečný telegram pro královské námořnictvo, 4. 8. 1914 23:00, admirálita. CHURCHILL, Randolph S., nestránkováno.

5. Závěr

Na počátku 20. století se musela Velká Británie vypořádat se stále se měnící mezinárodní situací a opustila politiku skvělé izolace fungující téměř celé 19. století. Námořní síla, na které byla Británie závislá, pomalu ztrácela v důsledku vzestupu nových mocností svůj ohromný náskok. Královské námořnictvo bylo stále nejsilnější, ale v mnoha aspektech jeho vývoj zamrzl. Skupina nejvyšších důstojníků povětšinou lpěla na tradicích a nebyla ochotná ke změnám. V této situaci nastoupil postupně na dva nejvyšší posty v admiraltě admirál Fisher a jím odstartovaná série reforem dokazuje, jak moc bylo britské námořnictvo v mnoha ohledech stále v hloubi 19. století.

V době, kdy Fisher razantně reorganizoval námořnictvo, se do popředí během několika let začalo dostávat dosud v podstatě bezvýznamné německé loďstvo, které se čím dál tím více jevilo některým představitelům Velké Británie jako potenciální soupeř, proti němuž byla postupně směřována hlavní síla královského námořnictva soustředěná v domácích vodách. Tato změna pohledu na Německo proběhla nejen v důsledku jeho námořní výstavby, ale také zahraniční politiky a celkově stále více nepřátelské rétoriky mezi jednotlivými evropskými mocnostmi.

Když na konci roku 1905 nastoupila liberální vláda vedená Henry Campbell-Bannermanem, slibovala velké sociální reformy. Vláda pochopitelně na slíbené reformy a rozsáhlé sociální programy potřebovala finanční prostředky, které chtěla mimo jiné získat snížením výdajů ozbrojeným složkám. Počínaje finančním rokem 1905–6, ve kterém o několik milionů snížila námořní výdaje předchozí vláda, došlo ke tříletému snižování výdajů, které bylo umožněno reformami admirála Fishera.

Na období někdejšího prvního lorda admirality Reginalda McKenna lze do jisté míry pohlížet jako na přechod mezi reformním obdobím Fisherovým a Churchillovým. Když McKenna nastoupil do admirality, očekávalo se, že bude snižovat výdaje na námořnictvo, které předchozí rok po tříletém snižování opět vzrostly zásluhou prvního lorda Tweedmoutha a admirála Fishera. Před McKennou stál těžký úkol, jelikož admirality byla rozhodnuta stejně jako v roce 1908-9 prosadit především kvůli novým dreadnoughtům zvýšení námořního rozpočtu. Rok 1908-9 sice znamenal nárůst výdajů, ale byly založeny pouze dvě velké lodě.

Informace přicházející z Německa o akceleraci jejich námořního zbrojení jen přiměly admirality trvat na prosazení výrazně většího programu výstavby.

Nejfantastičtější předpovědi dokonce tvrdily, že v roce 1912 bude mít Německo dokonce více dreadnoughtů než Británie. Tyto informace se ukázaly jako naprosto mylné. K rozšíření německého programu došlo až novelou v roce 1912 a odhadovaný počet 21 dreadnoughtů, o němž hovořil Balfour v dolní sněmovně, nemělo Německo ani v srpnu 1914. Zprávy z Německa, ať pravdivé či nikoliv, však nahrávaly všem skupinám prosazujícím z různých důvodů silné námořnictvo, to byly loďařské a zbrojařské firmy, admirálita a konzervativní strana.

Do jaké míry H. H. Mulliner formuloval své zprávy tak, aby působily co nejvíce varovně nelze s určitostí říci. Každopádně zbrojařské a loďařské firmy sehrály ve vzniku námořní paniky 1909 svou nezanedbatelnou roli. Umírněná část vlády v čele s ministerským předsedou Asquithem situaci nezvládla. Snahu přesvědčit radikální křídlo strany o nutnosti nových dreadnoughtů využila admirálita a konzervativní opozice ve svůj prospěch a vystupňovala požadavky. Podíl také sehrálo veřejné mínění zajímající se o námořní sílu země. Vzniklá panika se šířila ohromnou rychlostí a mnoho lidí, jinak odmítajících velké výdaje na zbrojení, jí podlehl. Přestože rozhodnutí ministerského předsedy o schválení programu na výstavbu osmi lodí přišlo po informacích o zbrojení středomořských členů Trojspolku, bez paniky ve veřejném prostoru by k němu jistě nedošlo.

Druhou přelomovou událostí bylo ukončení dlouhé vnitřní rozepře v námořnictvu mezi podporovateli admirálů Fishera a Beresforda. K němu došlo poté, co proběhlo vyšetřování uvnitř admirality na základě Beresfordových stížností. McKenna se postavil, jako již dříve, za svého prvního námořního lorda. Výsledky vyšetřování rozhodně nebyly tak jednoznačné, jak by si Fisher přál. Jeho následný odchod však do jisté míry pomohl k vnitřnímu urovnání sporů mezi oběma skupinami důstojníků.

Třetí událostí definující McKennovo působení v admiralitě byla Agadirská krize. Tento, do jisté míry zlomový, bod ve vztazích k Německu odhalil výraznou slabinu Fisherem nastaveného systému, konkrétně válečného plánování, který po něm převzal admirál Wilson. Ten byl sice výborným námořníkem, ale do admirality prakticky nepřinesl během svého rok a půl trvajícího působení nic nového. McKenna byl sice schopným politikem, který dokázal admirality hájit v kabinetu či parlamentu a prosazovat její zájmy, ale neměl vlastní plány, které po něm nastoupivší Churchill měl. Z těchto důvodů sice dokázal McKenna s Wilsonem prosadit dva opět vyšší rozpočty, každý

obsahující program výstavby pěti těžkých lodí, ale neprovedli dlouho požadovanou reformu válečného plánování, což ve výsledku stálo oba muže jejich posty.

Tyto tři klíčové události měly zásadní vliv na zbylé předválečné roky. Krize v roce 1909 naplno rozběhla závod ve zbrojení s Německem a pro mnohé byla i bodem od kterého začali Německo vnímat jako hrozbu a potenciálního soupeře. Odchod obou vůdčích osobností znesvářených skupin důstojníků poté připravil půdu pro další reformy. Konečně pak Agadirská krize změnila Churchillův pohled na Německo a jeho politiku a nerozhodný postoj námořnictva přinutil ministerského předsedu k reakci, v jejímž důsledku se Churchill dostal na post prvního lorda a díky tomu i admirál Fisher získal opět alespoň částečně vliv.

Churchillovo působení na postu prvního lorda admirality se už od počátku lišilo od působení jeho předchůdce. Jeden z hlavních cílů, tedy snížit výdaje, byl sice totožný, ale nejvíce skloňovaným cílem bylo vytvoření námořního válečného štábu. Churchill, který měl už určité znalosti námořní problematiky, byl na tento post jistě dobrou volbou. Byl ochoten prosazovat admirální zájmy přinejmenším stejně urputně jako McKenna, ale měl i vlastní vizi. Do značné míry byly sice jeho názory formovány admirálem Fisherem, ale rozhodně nebyl žádnou loutkou. Při výběru nového prvního lorda velmi prozíravě nepovolal Fishera zpět. Je více než pravděpodobné, že si byl dobře vědom, že v některých jím plánovaných reformách by Fisher jistě stál v opozici a bylo by velice těžké, ne-li nemožné, je prosadit. Fisher se tak stal nezúčastněným poradcem, což dávalo Churchillovi možnost využívat jeho velmi cenné rady, ale zároveň si mohl dovolit neřídit se nejradikálnějšími Fisherovými doporučeními, aniž by byl vystaven jeho nátlaku.

Reformy iniciované Churchillem měly nejen úspěch v době svého vzniku, ale v mnoha případech i velký dosah do budoucnosti. Ať už se jedná o super-dreadnoughty třídy *Queen Elizabeth*, které ve službě vydržely více než 30 let, nebo nové možnosti jak získat důstojnickou hodnost, díky čemuž námořnictvo netrpělo během války nedostatkem důstojníků.

Churchill byl často kritizován za svůj negativní postoj k Německu. Kvůli jeho proslovům a jednání v průběhu Haldaneovy mise mu bylo vyčítáno, že se nesnažil o uklidnění situace. Jak je ovšem patrné z průběhu a výsledků jednání započatých Haldaenem, tato mise neměla, kvůli vzájemně neslučitelným cílům, šanci na úspěch již od samého počátku. Navíc Churchillův projev v dolní sněmovně, při kterém byla veřejně

opuštěna zásada dvou přídílů a nastaven 60% standard vůči Německu, nebyl tím, co zastavilo vzájemná jednání, a v mnoha ohledech se jednalo spíše o prezentaci již dříve uplatňovaných zásad. Churchill byl ve skutečnosti ochoten k deeskalaci napětí, jak ukazuje několikrát opakovaný návrh „námořních prázdnin“.

Na Churchillově politice bylo patrné, že se určitým způsobem snažila zrealizovat některé Fisherovy myšlenky, které se Fisherovi nepodařilo prosadit z postu prvního námořního lorda. Tyto snahy lze nejlépe pozorovat během jednání o stažení bitevní eskadry ze Středomoří. Původní plán stáhnout přímo pouze bitevní lodě vycházel z Fisherovy doktríny, ve které jsou takto uzavřené vodní plochy bráněny menšími plavidly, jejichž síla primárně leží na torpédech. Jednání, která byla vedena až ke konečnému odmítnutí „*Maltského kompromisu*“, se mohou zdát Churchillovým neúspěchem. Ovšem s ohledem na situaci v srpnu 1914 to není tak úplně pravda. V tu dobu se totiž ve Středomoří nacházely pouze tři bitevní křižníky, což v zásadě odpovídalo „*Maltskému kompromisu*“ a bylo to umožněno vyjednáváním odkladu odeslání více lodí do doby, než budou postaveny nové. Tyto změny byly velice nepopulární a třída *Royal Sovereign*, tedy třída klasických super-dreadnoughtů opět topících uhlím z programu 1913–14, jasně ukazuje, že bylo nutné občas ustoupit. Ovšem seškrtnání dreadnoughtů z programu 1914–15 a jejich nahrazení ponorkami jasně ukazuje, kam plány admirality směřovaly.

Pro celé období mezi lety 1908 a 1914 je charakteristické soupeření o výši námořních výdajů. Dalo by se říci, že pro dosažení cíle snížit námořní výdaje měla liberální vláda vše potřebné. Ušetřené peníze měly jít na sociální programy, což mělo být uvítáno veřejností, a oba první lordi byli známi svým negativním postojem k velkým zbrojním výdajům. Přesto každý větší střet o výši výdajů vyšel úspěšně pro admirality. Oba první lordi své první výdaje prosadili výrazně vyšší, než byly předcházející rok, a když se v roce 1909 krize začala řešit i na stránkách tisku, rozhodla se větší část veřejnosti podpořit stavbu celých osmi velkých lodí během jediného roku.

Tím, že Churchill v mnoha ohledech následoval Fisherovy ideje, došlo k určitým finančním úsporám. Substituční politika, mající postupně nahradit bitevní lodi ponorkami, byla jednoznačně krokem k uspořené financí, a to samé platí o stahování pre-dreadnoughtů do rezervy. Některé personální reformy sice přinesly zvýšení nákladů, ale v tomto případě se nejednalo o nijak zásadní částky. Pokud byl brán v úvahu vliv

probíhajícího závodu s Německem, nebylo reálně možné výrazně výdaje snížit, aniž by Británie nezačala ztrácet svou pozici na mořích. Navíc Churchillova opakovaná výzva k uskutečnění „námořních prázdnin“ měla vést k sice krátkodobému, leč výrazněmu snížení výdajů. Z těchto závěrů vyplývá, že k určitému snížení výdajů skutečně došlo. Vzhledem k tomu, že se podařilo vytvořit námořní válečný štáb, který sice nabyl finální podoby až za řadu let, byly dva základní cíle Churchillova jmenování splněny.

Masivní a finančně náročné zbrojení královského námořnictva před první světovou válkou bylo v zásadě způsobeno zavedením HMS *Dreadnought* do služby a německou odpovědí v podobě třídy *Nassau*. Pokud by k němu nedošlo, Británie by se díky ohromnému náskoku v pre-dreadnoughtech necítila tolik ohrožena německým námořnictvem. Tím, že nový typ lodi tak výrazně předčil své předchůdce, začalo zbrojení v podstatě nanovo. Vezmeme-li pak v úvahu, že Fisher plánoval změnit složení celého loďstva a prosadit nové typy lodí v kombinaci s tím, že koncept dreadnoughtů do jeho ideje nezapadal, vyvstává zde myšlenka, zda Fisher skrze HMS *Dreadnought* cíleně neodstartoval nové kolo námořního zbrojení. Vědom si toho, že Británie svou námořní pozici musí udržet a do námořnictva tedy bude muset investovat za každou cenu, což se potvrdilo, byl by toto nejsnazší a nerychlejší způsob, jak obměnu loďstva podle jeho vize provést. Nicméně v konečném důsledku do všech záležitostí zasáhla první světová válka a vývoj událostí nabral velice rychlé tempo.

6. Zdroje

6.1 Vydané prameny

ASQUITH, Herbert H., *The Genesis of the War*, London, New York, Toronto, Melbourne 1923.

FISHER, John Arbuthnot, *Memories, By Admiral of the Fleet, Lord Fisher*, London 2012.

FISHER, John Arbuthnot, *Records by Admiral of the Fleet, Lord Fisher*, London, New York, Toronto 1919.

HASE, Georg von, *Kiel and Jutland*, New York 1922.

CHURCHILL, Randolph S., *Winston S. Churchill. Young Statesman. 1901–1914*, London 1967.

CHURCHILL, Winston S., *Světová krise. Kniha I. 1911–1914*, Praha 1932.

MALLET, Bernard, *British Budgets 1887–88 to 1912–13*, London 1913.

MARDER, Arthur J. (ed.), *Fear God and Dread Nought. The Correspondence of Admiral of the Fleet Lord Fisher of Kilverstone*, London 1952.

Parliamentary Debates, House of Commons, 5th series.

SELIGMANN, Matthew (ed.), NÄGLER, Frank (ed.), EPKENHANS, Michael (ed.), *The Naval Route to the Abyss. The Anglo-German Naval Race 1895–1914*, London 2017.

6.2 Periodika

Leicester Daily Post, 1910.

The Argus, 1909.

The Daily Telegraph, 1912.

The Times, 1911.

6.3 Literatura

ALBERTINI, Luigi, *The Origins of the War of 1914*, London 2005.

BELL, Christopher M., *Sir John Fisher's Naval Revolution Reconsidered. Winston Churchill at the Admiralty, 1911–1914*. In: *War in History* 3, 2011, 18, s. 333–356.

BROWN, David K., *The Grand Fleet. Warship Design and Development 1906–1922*, London 1999.

BURT, R. A., *British Battleships 1889–1904*, Barnsley 2013.

CLARK, Christopher, *Náměsíčníci. Jak Evropa v roce 1914 dospěla k válce*, Praha 2014.

- COSGROVE, Richard A., *A Note on Lloyd George's Speech at the Mansion House, 21 July 1911*. In: *The Historical Journal* 12, 1969, 4, s. 698–701.
- D'ESTE, Carlo, *Válečný vůdce. Život Winstona Churchilla ve válce 1874–1945 I. díl*, Praha 2012.
- DREYER, Frederic C., *The Sea Heritage. A Study of Maritime Warfare*, London 1955.
- FAY, Sidney, *The Origins of the World War I*, New York 1930.
- FLEMING, N. C., *The Imperial Maritime League. British Navalism, Conflict, and the Radical Right 1907–1920*. In: *War in History* 23, 2016, 3, s. 296–322.
- FRACCAROLI, Aldo, *Italy*. In: GARDINER, Robert (ed.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1906–1921*, London 1985, s. 252–290.
- FREEMAN, Richard, *Tempestous Genius. The Life of Admiral of the Fleet Lord Fisher*, London 2018.
- GORDON, Donald C., *The Admiralty and Dominion Navies, 1902–1914*. In: *The Journal of Modern History*, 33, 1961, 4, s. 407–422.
- GOUGH, Barry, *Churchill and Fisher. Titans at the Admiralty*, Barnsley 2017.
- GRAINGER, John D., *The British Navy in the Baltic*, Suffolk 2014
- GRETTON, Peter, *Former Naval Person. Winston Churchill and the Royal Navy*, London 1968.
- HALPERN, Paul G., *The Mediterranean Naval Situation 1908–1914*, Boston 1971.
- HASTINGS, Max, *Katastrofa 1914. Evropa táhne do války*, Praha 2014.
- HIGGINS, Maria S., *Winston S. Churchill's Legacy to the Royal Navy, 1911–1915*. In: *U.S. Naval War College Review*, 27, 1974, 3, s. 67–77.
- HILEY, Nicholas P., *The Failure of British Espionage against Germany, 1907–1914*. In: *The Historical Journal*, 26, 1983,4, s. 867–889.
- HRBEK, Jaroslav, *Velká válka na moři. 1. díl – Rok 1914*, Praha 2001.
- JAMES, Lawrence, *The Rise and Fall of the British Empire*, London 1995.
- KERR, Mark, *Prince Louis of Battenberg, Admiral of the Fleet*, London 1934.
- KEMP, Peter, *The Navy of Sir John Fisher*.
- KŘIVSKÝ, Petr, SKŘIVAN, Aleš, *Století odchází. světla a stíny „belle époque“*, Praha 2004.

LAMBERT, Nicholas A., *British Naval Policy, 1913-1914. Financial Limitation and Strategic Revolution*. In: *The Journal of Modern History*, 67, 1995, 3, s. 595–626.

LAMBERT, Nicholas A., *Sir John Fisher's Naval Revolution*, Columbia 2002.

LANGHORNE, Richard, *The Naval Question in Anglo-German Relations, 1912–1914*. In: *The Historical Journal*, 14, 1971, 2, s. 359–370.

LLOYD GEORGE, Robert. *David & Winston. How A Friendship Changed History*, London 2005.

LYNN-JONES, Sean M., *Détente and Deterrence. Anglo-German Relations, 1911–1914*. In: *International Security*, 11, 1986, 2, s. 121–150.

MACGREGOR DAWSON, Robert, *The Cabinet Minister and Administration Winston S. Churchill at the Admiralty, 1911–15*. In: *The Canadian Journal of Economics and Political Science*, 6, 1940, 3, s. 325–358.

MANCHESTER, William, *The Last Lion. Winston Spencer Churchill. Visions of Glory, 1874–1932*, New York 1989.

MARDER, Arthur J., *From Dreadnought to Scapa Flow. Volume I The Road to War 1904–1914*, Annapolis 2013.

MARDER, Arthur J., *The Anatomy of British Sea power. A History of British Naval Policy in the pre-Dreadnought Era, 1880–1905*, New York 1940.

MASSIE, Robert K., *Dreadnought. Britain. Germany and the Coming of the Great War*, London 2004.

MAURER, John H., *The Anglo–German Naval Rivalry and Informal Arms Control, 1912–1914*. In: *The Journal of Conflict Resolution* 23, 1992, 2, s. 284–308.

MAURER, John H., *Arms Control and the Anglo-German Naval Race before World War I. Lessons for Today?* In: *Political Science Quarterly*, 112, 1997, 2, s. 285–306.

MOLL, Kenneth L., *Politics, Power and Panic. Britain's 1909 Dreadnought 'Gap'*. In: *Military Affairs*, 29, 1965, 3, s. 133–144.

MORGAN-OWEN, David G., *The Fear of Invasion. Strategy, Politics, and British War Planning, 1880–1914*, New York 2020.

NIELSON, Keith, „Greatly Exaggerated“. *The Myth of the Decline of Great Britain before 1914*. In: *The International History Review*, 13, 1991, 4, s. 695–725.

NICHOLSON, David, *Crisis of the British Empire. Turning Points After 1880*, Wellington 2017.

PADFIELD, Peter, *The Great Naval Race. Anglo-German naval rivalry 1900–1914*, London 2013.

- PARCQ, Herbert Du, *Life of David Lloyd George. Volume IV*, Sydney 2016.
- PRESTON, Anthony, *Great Britain*, In: GARDINER, Robert (ed.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1906–1921*, London 1985, s. 1–104.
- ROBERTS, John, *British Battlecruisers 1905–1920*, Barnsely 2016.
- RÜGER, Jan, *The Great Naval Game. Britain and Germany in the Age of Empire*, Cambridge 2009.
- SCOTT, James Brown, *Lord Haldane's Diary of Negotiations between Germany and England in 1912*. In: *The American Journal of International Law* 12, 1918, 4, s. 834–838.
- SELIGMANN, Matthew S., *Intelligence Information and the 1909 Naval Scare. The Secret Foundations of a Public Panic*. In: *War in History*, 17, 2010, 1, s. 37–59.
- SELIGMANN, Matthew S., *Switching Horses. The Admiralty's Recognition of the Threat from Germany. 1900–1905*. In: *The International History Review*, 30, 2008, 2, s. 239–258.
- SELIGMANN, Matthew S., *The Anglo-German Naval Race, 1899–1914*. In: MANHKEN, Thomas (ed.), MAIOLO, Joseph (ed.), STEVENSON, David (ed.), *Arms Races in International Politics. From Nineteenth to the Twenty-First Century*, Oxford 2016, s. 21–40.
- SIEHE, Erwin, *Germany*. In: GARDINER, Robert (ed.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1906–1921*, London 1985, s. 134–189.
- SKŘIVAN, Aleš, JANČÍK, Drahomír, *Zahraniční politika Německa před první světovou válkou. Vybrané dokumenty*, Praha 1985.
- ŠUSTA, Josef, *Světová politika v letech 1871–1914*, Praha 1931.
- THOMSON, Malcolm, *Fenomén Winston Churchill*, Praha 2006.
- WILLIAMSON, Samuel R., *The Politics of Grand Strategy. Britain and France Prepare for War*, London 1990.
- WILSON, Ben, *Empire of the Deep. The Rise and Fall of the British Navy*, London 2014.
- WILSON, Keith, *The Agadir Crisis. The Mansion House Speech and the Double-Edgeness of Agreements*. In: *The Historical Journal*, 15, 1972, 3, s. 513–532.
- WOODWARD, E. L., *Great Britain and the German Navy*, Oxford 1935.

6.4 Internetové zdroje

- SUTHERLEY, Sue, *Mulliner & the Big Navy Scare*. In: *Arming All Sides* [online], [cit. 2012-11-07]. Dostupné z: <https://armingallsides.org.uk/wp-content/uploads/2014/06/Mulliner-the-Big-Navy-Scare-with-references.pdf>

6. Resumé

This Master's thesis aims to analyse the term of the two last First Lords of Admiralty before First World War. This period, defined between the years 1908 and 1914, was in Royal Navy significantly influenced by changing international situation, significant technological progress and reforms carried out by Admiral Fisher between 1902 and 1907.

After adopting two naval laws in 1898 and 1900, the German Navy began to arm significantly, and until 1905, many of the high ranked admiralty members realized the threat it poses. In 1906 and 1907 Royal Navy commissioned two revolutionary ship designs in subsection HMS *Dreadnought* and HMS *Invincible*. Germany answered with its dreadnought type battleship and last battlecruiser. A new arms race has begun. However, Britain was a liberal government since 1905, which wants to reduce military and especially naval expenses because it needed finance for extensive social programmers and reforms. When Reginald McKenna took office in Admiralty as the first lord in the first half of 1908, his main goal was to reduce the naval estimates, which has risen after three years in the financial year 1908–09. Many information about a secret acceleration of the construction of German capital ships spread in public and caused the 1909 Naval Scare. The result was a massive British naval construction programme of eight capital ships. From that event, the naval estimates grew continuously to the First World War.

British Navy had also problems inside. Several years of the ongoing conflict between Admiral Fisher and Beresford harmed higher-ranked officers. The dispute escalated in 1909 when Naval Inquiry was made based on Beresford's complaints. In this case, McKenna, as before, was on Fisher's side. The final report of the Committee o Imperial Defence sub-commission spoke in Admiralty's favour, but Fisher was not satisfied. Fisher was aware of the present situation and know that he will probably have to face political pressure soon, so he left Admiralty in late 1910. Beresford retired next year, but both men retained considerable influence.

An important event in the pre-war period was the Agadir crisis. This international incident increased the attention paid to the Navy and revealed significant shortcomings in the Admiralty. As a result, there was an exchange in the post of First Lord, which now held Winston Churchill. Unlike McKenna, Churchill planned and initiated reforms by himself. He was able to surround himself with like-minded officers, and Admiral Fisher was his

unofficial adviser. His influence is very noticeable on many implemented or only planned reforms. They were largely technical-type reforms, such as the enforcement of oil as the primary fuel for the Navy. However, thanks to this change, it was hard to enforce naval estimates in pre-war years because it needed significant initial investments. However, Churchill also improved the position of the lower deck when he pushed for a salary increase or a reform of the system of punishments.

One of Churchill's goals was reducing spending in the Navy and some of his reforms more or less achieved some financial savings. However, almost all radical reforms, based on Fisher's ideas and Churchill's tries to enforce them, met strong resistance. In some cases, it was not only the Navy who oppose but the army and even the Foreign Office, like it was in the case of retreat capital ships from the Mediterranean.

During Churchill's acting in the Admiralty, there was a severe last try to improve Anglo-German relations, Haldane's mission. However, the negotiations did not go well from the beginning, and even before they were concluded, both countries made changes in their naval programmes to expand them. The naval race was, for the last time, considerably accelerated because of that. Churchill made several proposals to "naval holiday," which temporarily reduced enormous spending in navies, but Germany refused. Nevertheless, there was no significant acceleration and larger political affair, Anglo-German relations were relatively good in the spring of 1914, and it looks like there will be an agreement in the colonial sphere. Unfortunately, these efforts were thwarted by the events of the summer of 1914 and the outbreak of the First World War.

7. Seznam příloh

Příloha 1 – Složení německého loďstva podle zákona z 10. dubna 1898

Příloha 2 – Složení německého loďstva podle zákona ze 14. června 1900

Příloha 3 – HMS *Dreadnought* v roce 1906

Příloha 4 – Reginald McKenna v roce 1909

Příloha 5 – Winston Churchill a admirál Fisher v roce 1913

Příloha 6 – HMS *Queen Elizabeth* v roce 1915

Příloha 7 – Britské námořní výdaje v letech 1889–1914

Příloha 8 – Britská stavba lodí podle typu v letech 1895–1913

Příloha 9 – Srovnání výdajů na stavbu nových lodí Německa a Velké Británie

Příloha 10 – Stavba nových lodí podle typu (1906–1914)

Příloha 11 – Seznam britských dreadnoughtů a bitevních křižníků v srpnu 1914

Příloha 12 – Britské severomořské základny v roce 1914

Příloha 1 – Složení německého loďstva podle zákona z 10. dubna 1898

Z prvního zákona o válečném loďstvu z 10.4.1898

1. Stav německé flotily (mimo torpédovky, školní lodi, speciální lodi a dělové čluny) je pevně určen takto :

a) plavidla připravená k okamžitému použití

1 vlajková loď flotily

2 doprovodné eskadry, každá po 8 řadových lodích

2 divize, každá po 4 křižnících určených k ochraně pobřeží

6 velkých a 16 malých křižníků pro službu v domácích vodách

3 velké a 10 malých křižníků určených pro službu v zámoří

b) záloha

2 řadové lodi

3 velké křižníky

4 malé křižníky

Z lodí, které k 1.4. 1898 byly v provozu nebo ve stavbě je možno do tohoto stavu zahrnout :

12 řadových lodí

8 křižníků k ochraně pobřeží

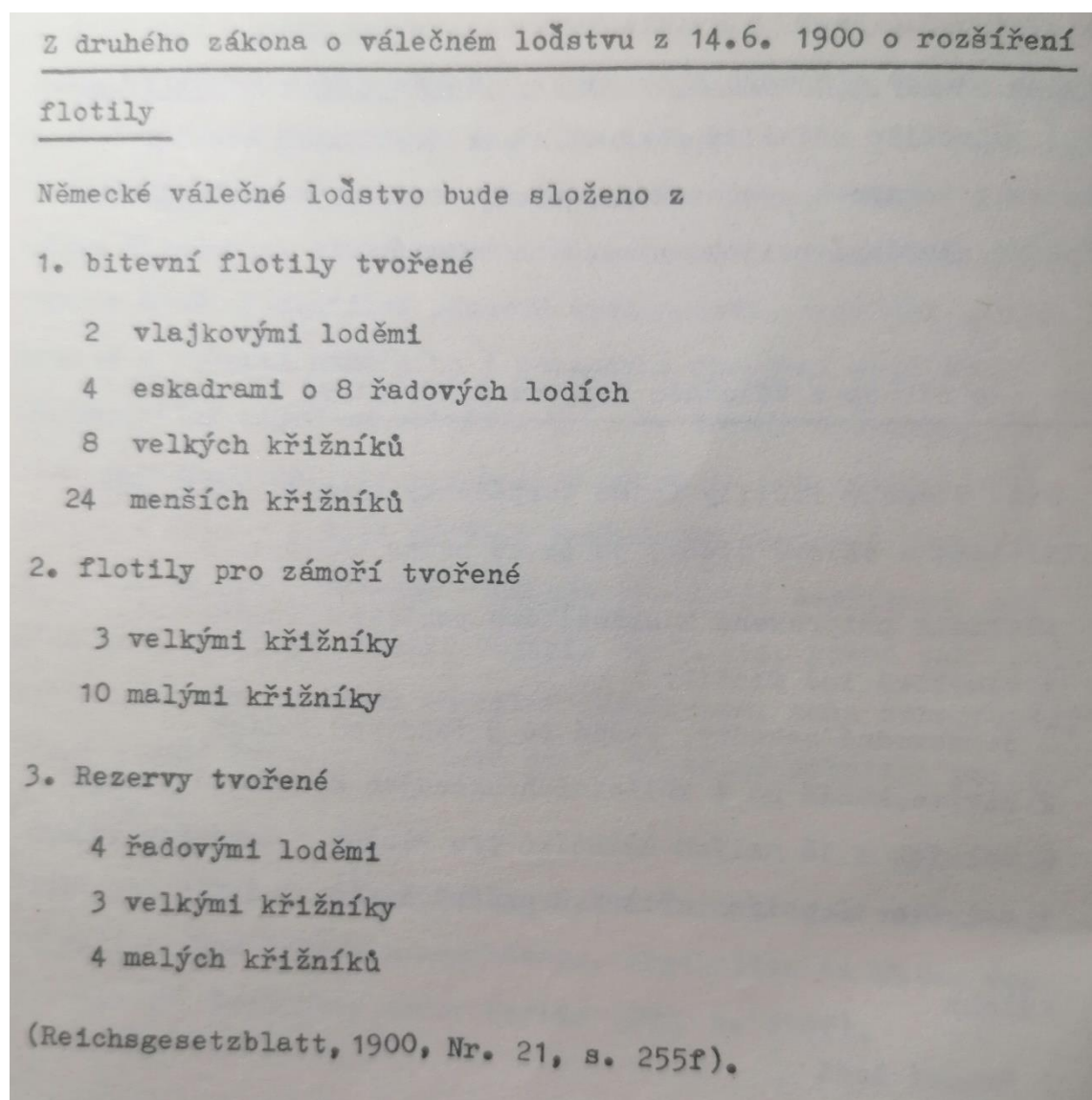
10 velkých křižníků

23 malé křižníky

(Reichsgesetzblatt, 1898, Nr.15, s.165f).

Zdroj scanu: SKŘIVAN, Aleš, JANČÍK, Drahomír, *Zahraniční politika Německa před první světovou válkou. Vybrané dokumenty*, Praha 1985, s. 17.

Příloha 2 – Složení německého loďstva podle zákona z 14. června 1900



Zdroj scanu: SKŘIVAN, JANČÍK, s. 18.

Příloha 3 – HMS *Dreadnought* v roce 1906



Zdroj:

[https://cs.wikipedia.org/wiki/HMS_Dreadnought_\(1906\)#/media/Soubor:HMS_Dreadnought_1906_H61017.jpg](https://cs.wikipedia.org/wiki/HMS_Dreadnought_(1906)#/media/Soubor:HMS_Dreadnought_1906_H61017.jpg)

Příloha 4 – Reginald McKenna v roce 1909

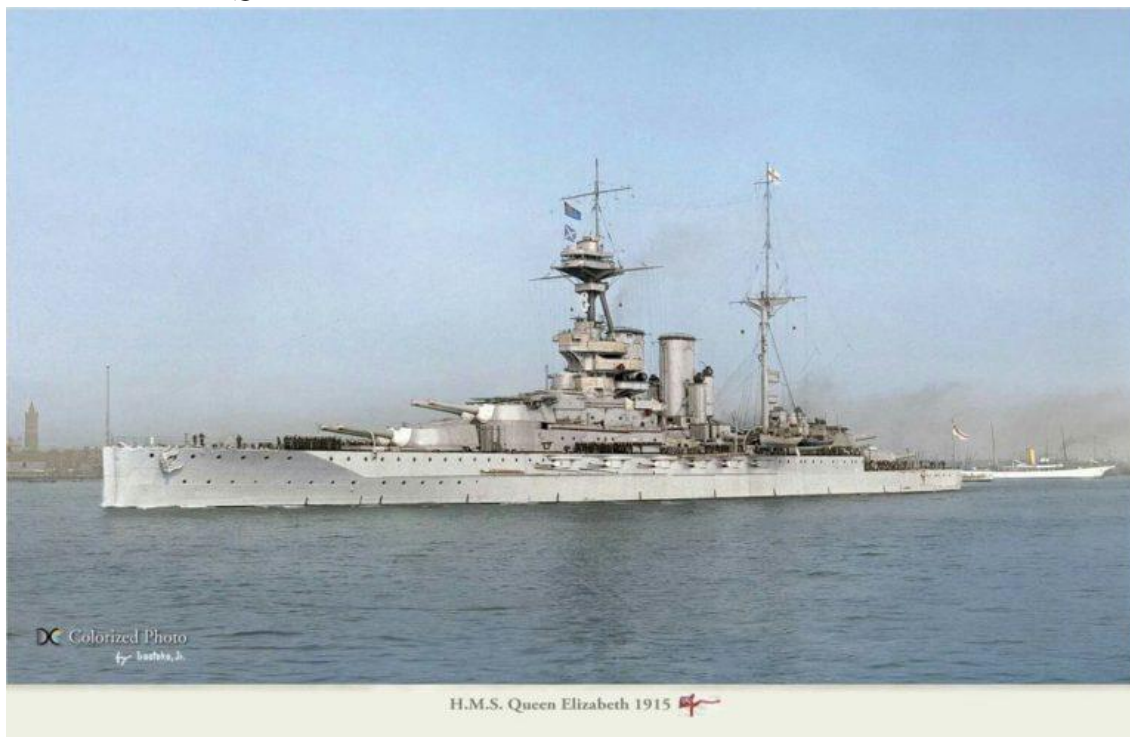


Zdroj: <https://www.npg.org.uk/collections/search/portrait/mw19684/Reginald-McKenna>

Příloha 5 – Winston Churchill a admirál Fisher v roce 1913



Zdroje: <https://www.the-tls.co.uk/articles/clash-and-clatter/>

Příloha 6 – HMS *Queen Elizabeth* v roce 1915

Zdroj: <https://www.naval-encyclopedia.com/ww2/uk/queen-elizabeth-class-battleships>

Příloha 7 – Britské námořní výdaje v letech 1889–1914

Roky	Námořní rozpočet	Hrubé námořní výdaje*	Procentuální nárůst oproti rozpočtu	Výdaje na stavbu lodí, opravy a údržbu**	Procentuální podíl z hrubých výdajů	Výdaje na námořní práce	Procentuální podíl z hrubých výdajů	Výdaje na personál	Procentuální podíl z hrubých výdajů
1889–1890	13 634 968	15 558 502	14	6 460 001	41	437 316	3	6 374 311	41
1890–1891	13 910 732	18 061 816	30	6 676 628	37	411 563	2	6 640 375	37
1891–1892	14 278 049	18 150 638	27	6 746 216	37	385 762	2	6 912 539	38
1892–1893	14 325 948	17 402 741	21	6 635 612	38	413 739	2	7 116 460	41
1893–1894	14 306 546	16 327 641	14	6 357 457	39	397 149	2	7 343 120	45
1894–1895	17 642 424	18 595 685	5	9 113 968	49	654 675	4	7 588 186	41
1895–1896	19 637 238	21 264 377	8	10 934 554	51	1 176 501	6	7 934 887	37
1896–1897	22 271 901	23 886 177	7	13 215 564	55	1 177 890	5	8 234 668	34
1897–1898	20 848 863	22 547 844	8	11 239 225	50	1 337 863	6	8 594 869	38
1898–1899	23 880 875	26 145 598	9	13 462 803	51	1 958 581	7	9 355 440	36
1899–1900	25 731 220	28 478 842	11	15 043 853	53	2 265 471	8	9 771 314	34
1900–1901	29 998 523	33 302 260	11	18 411 563	55	3 021 126	9	10 147 182	30
1901–1902	30 981 315	34 994 553	13	19 114 676	55	3 627 696	10	10 511 508	30
1902–1903	31 003 977	35 525 731	15	18 573 040	52	3 988 937	11	10 971 611	31
1903–1904	35 709 577	40 503 873	13	22 360 630	55	4 230 042	10	11 683 599	29
1904–1905	36 859 681	41 696 313	13	22 575 297	54	4 353 334	10	12 275 095	29
1905–1906	33 151 841	38 175 045	15	19 059 433	50	4 127 064	11	12 012 387	31
1906–1907	31 472 087	35 693 850	13	17 658 932	49	3 133 789	9	12 047 839	34
1907–1908	31 251 156	33 950 169	9	16 368 536	48	2 377 186	7	12 247 174	36
1908–1909	32 181 309	34 775 752	8	16 974 653	49	1 899 237	5	12 043 061	37
1909–1910	35 734 015	37 385 460	5	19 784 032	53	1 388 634	4	13 055 683	35
1910–1911	40 419 336	43 903 499	9	24 064 361	55	1 716 113	4	13 414 318	31
1911–1912	42 414 257	46 793 789	10	25 242 570	54	1 917 669	4	13 903 589	30
1912–1913	44 933 169	48 742 182	8	27 419 414	56	1 699 545	3	14 390 697	30
1913–1914	48 732 621	52 920 960	9	29 792 872	56	2 241 338	4	15 235 171	29

*Zahrnuje rozpočet, dodatečné výdaje a půjčky

**Zahrnuje i výdaje na výzbroj

Zdroj: zpracováno dle LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 305.

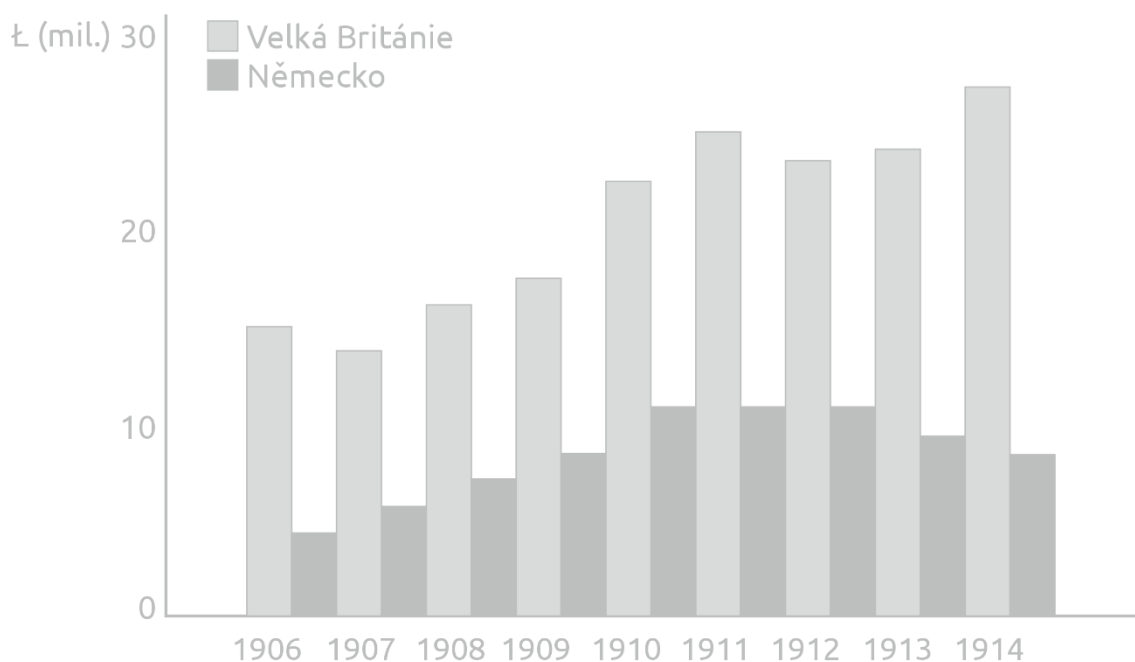
Příloha 8 – Britská stavba lodí podle typu

Rok	Procentuální podíl jednotlivých typů lodí ve výdajích na stavbu												
	Hrubé námořní výdaje	Vydáno na nové bitevní lodě	Vydáno na pancéřové křižníky	Vydáno na menší křižníky	Vydáno na menší hladinová plavidla	Vydáno na ponorky	Celkové výdaje na nové válečné lodě	Procentuální podíl výdajů na stavbu z hrubých výdajů	Ponorky	Menší hladinové lodě	Menší křižníky	Pancéřové křižníky	Bitevní lodě
1895	21 264 377	3 372 239	828 047	1 264 793	732 911	-	6 197 990	29	0	12	20	13	54
1896	23 886 177	2 678 315	1 846 607	1 573 365	1 506 015	-	7 604 302	32	0	20	21	24	35
1897	22 547 844	2 166 066	1 416 127	1 058 070	581 187	-	5 221 450	23	0	11	20	27	41
1898	26 145 598	3 406 912	1 954 761	859 747	605 692	-	6 827 112	26	0	9	13	29	50
1899	28 478 842	3 926 203	2 486 473	300 106	824 830	-	7 537 612	26	0	11	4	33	52
1900	33 302 260	4 105 749	3 802 752	105 380	990 073	-	9 003 954	27	0	11	1	42	46
1901	34 994 553	3 892 866	4 484 122	261 016	341 938	162	8 980 104	26	0	4	3	50	43
1902	35 525 731	3 216 036	4 076 702	255 812	971 771	220 453	8 740 774	25	3	11	3	47	37
1903	40 503 873	4 373 831	4 671 896	1 204 171	888 756	238 851	11 377 505	28	2	8	11	41	38
1904	41 696 313	4 547 657	4 018 013	1 642 284	1 075 111	310 584	11 593 649	28	3	9	14	35	39
1905	38 175 045	4 103 692	4 247 609	446 470	534 193	650 352	9 982 316	26	7	5	4	43	41
1906	35 693 850	3 351 935	4 494 448	237	780 400	430 487	9 057 507	25	5	9	0	50	37
1907	33 950 169	3 723 412	2 682 610	180 524	1 013 886	349 126	7 959 558	23	4	13	2	34	47
1908	34 775 752	4 298 530	1 231 813	376 359	1 149 632	533 652	7 589 986	22	7	15	5	16	57
1909	37 385 460	4 578 805	1 074 752	1 549 929	2 070 475	522 272	9 796 233	26	5	21	16	11	47
1910	43 903 499	5 884 374	2 556 455	1 792 481	2 560 484	321 852	13 115 646	30	2	20	14	19	45
1911	46 793 789	6 056 072	2 436 216	1 228 878	1 782 396	486 919	11 990 491	26	4	15	10	20	51
1912	48 742 182	7 203 164	1 662 513	1 407 087	2 077 536	748 913	13 099 213	27	6	16	11	13	55
1913	52 920 960	8 134 959	936 235	1 929 141	2 046 615	767 307	13 814 347	26	6	15	14	7	59

Poznámka ke klasifikaci lodí: HMS *Swift* (1905) byl klasifikován jako „torpédoborec.“ Nová generace „super swiffů“ počínaje HMS *Arethusa* (1912) byla klasifikována jako lehký křižník. Pojem „lehký křižník“ byl zaveden až v roce 1912.

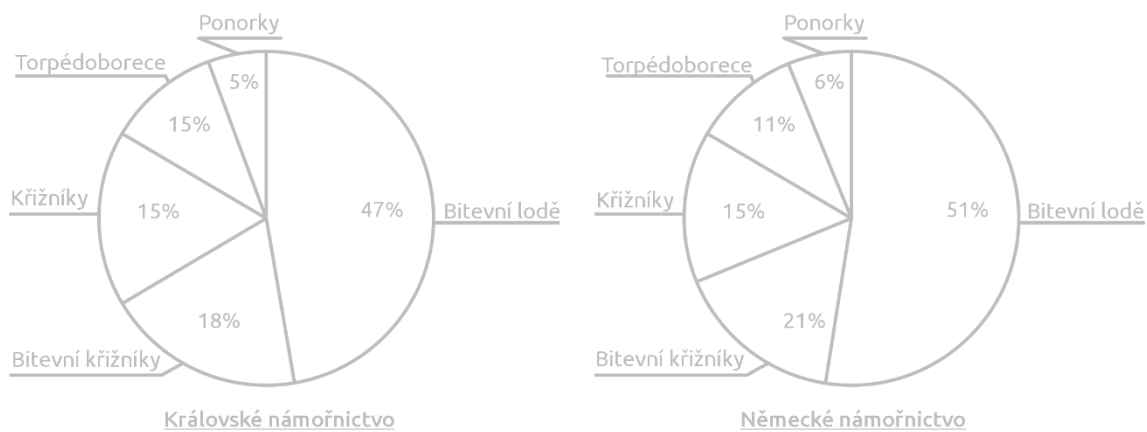
Zdroj: zpracováno dle LAMBERT, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, s. 306.

Příloha 9 – Srovnání výdajů na stavbu lodí Německa a Velké Británie



Zdroj: zpracováno dle BROWN, s. 14.

Příloha 10 – Stavba nových lodí podle typu (1906–1914)



Zdroj: zpracováno dle BROWN, s. 14.

Příloha 11 – Seznam britských dreadnoughtů a bitevních křižníků v srpnu 1914

BRITSKÉ DREADNOUGHTY

Názvy lodí a tříd	Programový rok	Datum dokončení	Výtlak v tunách	Rychlost v uzlech (plánovaná)	Pancéřový pás (maximum)	Pancíř věže (maximum)	Hlavní výzbroj
TŘÍDA LORD NELSON (semi-dreadnoughty)							
<i>Lord Nelson</i>	1904–5	10/08	16 500	18,5	12	12	4x12"; 10x9,2"
<i>Agamemnon</i>	1904–5	6/08	16 500	18,5	12	12	4x12"; 10x9,2"
<i>Dracnought</i>	1905–6	10/06	17 900	20,9	11	11	10x12"
TŘÍDA BELLEROPHON							
<i>Bellerophon</i>	1906–7	2/09	18 600	20,75	10	11	10x12"
<i>Superb</i>	1906–7	5/09	18 600	20,75	10	11	10x12"
<i>Teméraire</i>	1906–7	5/09	18 600	20,75	10	11	10x12"
TŘÍDA ST. VINCENT							
<i>St. Vincent</i>	1907–8	5/09	19 250	21	10	11	10x12"
<i>Vanguard</i>	1907–8	2/10	19 250	21	10	11	10x12"
<i>Collingwood</i>	1907–8	4/10	19 250	21	10	11	10x12"
<i>Neptune</i>	1908–9	1/11	19 900	21	10	11	10x12"
TŘÍDA COLOSSUS							
<i>Colossus</i>	1909–10	7/11	20 000	21	11	11	10x12"
<i>Hercules</i>	1909–10	8/11	20 000	21	11	11	10x12"
TŘÍDA ORION							
<i>Orion</i>	1909–10	1/12	22 500	21	12	11	10x13,5"
<i>Conqueror</i>	1909–10	11/12	22 500	21	12	11	10x13,5"
<i>Monarch</i>	1909–10	3/12	22 500	21	12	11	10x13,5"
<i>Thunderer</i>	1909–10	6/12	22 500	21	12	11	10x13,5"
TŘÍDA KING GEORGE V							
<i>King George V</i>	1910–11	11/12	23 000	21	12	11	10x13,5"
<i>Ajax</i>	1910–11	3/13	23 000	21	12	11	10x13,5"
<i>Centurion</i>	1910–11	5/13	23 000	21	12	11	10x13,5"
<i>Audacious</i>	1910–11	10/13	23 000	21	12	11	10x13,5"
TŘÍDA IRON DUKE							
<i>Benbow</i>	1911–12	11/14	25 000	21	12	11	10x13,5"; 12x6"
<i>Emperor of India</i>	1911–12	11/14	25 000	21	12	11	10x13,5"; 12x6"
<i>Iron Duke</i>	1911–12	3/14	25 000	21	12	11	10x13,5"; 12x6"
<i>Marlborough</i>	1911–12	6/14	25 000	21	12	11	10x13,5"; 12x6"
TŘÍDA QUEEN ELIZABETH							
<i>Queen Elizabeth</i>	1912–13	1/15	27 500	25	13	13	8x15"; 16x6"
<i>Warspite</i>	1912–13	3/15	27 500	25	13	13	8x15"; 14x6"
<i>Barham</i>	1912–13	10/15	27 500	25	13	13	8x15"; 14x6"
<i>Valiant</i>	1912–13	2/16	27 500	25	13	13	8x15"; 14x6"
<i>Malaya</i>	1912–13	2/16	27 500	25	13	13	8x15"; 14x6"
TŘÍDA ROYAL SOVEREIGN							
<i>Royal Sovereign</i>	1913–14	5/16	25 750	21	13	13	8x15"; 14x6"
<i>Royal Oak</i>	1913–14	5/16	25 750	21	13	13	8x15"; 14x6"
<i>Revenge</i>	1913–14	3/16	25 750	21	13	13	8x15"; 14x6"
<i>Resolution</i>	1913–14	12/16	25 750	21	13	13	8x15"; 14x6"
<i>Ramillies</i>	1913–14	9/17	25 750	21	13	13	8x15"; 14x6"
<i>Canada*</i>		9/15	28 000	22,75	9	10	10x14"; 16x6"
<i>Agincourt**</i>		8/14	27 500	22	9	12	14x12"; 20x6"
<i>Erin°</i>		8/14	23 000	21	12	11	10x13,5"; 16x6"

*Ex-Almirante Latorre, stavěn pro Chile; zabaven v září 1914.

**Ex-Osman I., stavěn pro Osmanskou říši; zabaven v srpnu 1914.

°Ex-Rashadieh, stavěn pro Osmanskou říši; zabaven v srpnu 1914.

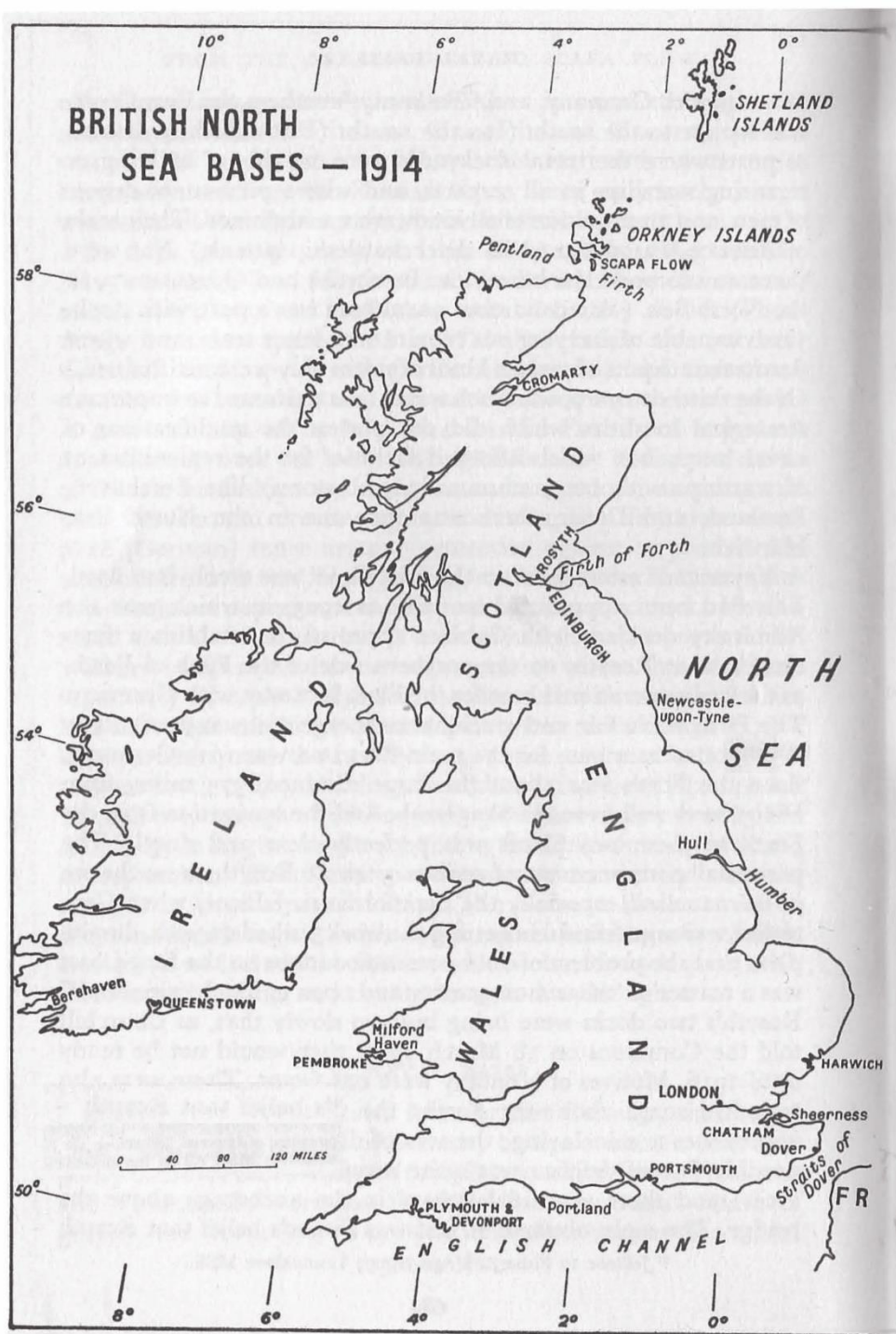
BRITSKÉ BITEVNÍ KŘIŽNÍKY

Názvy lodí a tříd	Programový rok	Datum dokončení	Výtlak v tunách	Rychlost v uzlech (plánovaná)	Pancéřový pás (maximum)	Pancíř věže (maximum)	Hlavní výzbroj
INVINCIBLE CLASS							
<i>Invincible</i>	1905–6	3/09	17250	25,5	6	7	8x12"
<i>Inflexible</i>	1905–6	10/08	17250	25,5	6	7	8x12"
<i>Indomitable</i>	1905–6	6/08	17250	25,5	6	7	8x12"
INDEFATIGABLE CLASS							
<i>Indefatigable</i>	1908–9	4/11	18750	25,8	6	7	8x12"
<i>New Zealand</i>	1909–10	11/12	18800	25,8	6	7	8x12"
<i>Australia*</i>	1909–10	6/13	18800	25,8	6	7	8x12"
LION CLASS							
<i>Lion</i>	1909–10	5/12	26350	27	9	9	8x13,5"
<i>Princess Royal</i>	1909–10	11/12	26350	27	9	9	8x13,5"
<i>Queen Mary</i>	1910–11	8/13	26350	28	9	9	8x13,5"
<i>Tiger</i>	1911–12	10/14	28500	28	9	9	8x13,5"; 12x6"

*Ve službě australské vlády.

Zdroj: zpracováno dle MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 439–441.

Příloha 12 – Britské severomořské základny v roce 1914



Zdroj: upraveno dle MARDER, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, s. 422.