

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Diplomová práce

Operace Seelöwe

Bc. Antonín Hřivna

Plzeň 2022

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra historických věd

Studijní program Moderní dějiny

Diplomová práce

Operace Seelöwe

Bc. Antonín Hřivna

Vedoucí práce:

PhDr. Jaroslav Valkoun, Ph.D.

Katedra historických věd

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2022

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

Plzeň, duben 2022

.....

Děkuji PhDr. Jaroslavovi Valkounovi, Ph.D. za cenné rady, odborné připomínky a vedení práce.

Obsah

1. Úvod	1
2. Výchozí strategická situace v létě 1940	4
3. Postupný zrod a plánování operace <i>Seelöwe</i>	9
3.1 Poslední výzva pro Anglii.....	9
3.2 Plánování Seelöwe - Kriegsmarine vs OKH vs Luftwaffe.....	10
3.3 Německé diverzní akce.....	18
3.4 Minová pole	19
3.5 Stavba a příprava invazní flotily.....	20
3.6 Letecká přeprava.....	26
3.7 Eskortní plavidla	26
3.8 Plán přepravy přes kanál La Manche	29
4. Britské přípravy a opatření proti očekávané německé invazi	33
4.1 Stav britské armády po evakuaci z Francie	36
4.2 Royal Navy.....	38
4.3 Royal Air Force	39
5. Letecká bitva o Británii.....	41
6. Finální dny Seelöwe a odložení operace.....	46
7. Závěr	54
8. Bibliografie	57
8.1 Literatura	57
8.2 Studie v časopise	59
8.3 Internetové zdroje	60
9. Resumé.....	61

1 Úvod

Předkládaná diplomová práce se zabývá analýzou vojenské operace s kódovým označením *Seelöwe*, tedy plánovanou německou invazí do Velké Británie, jež se původně měla uskutečnit v září roku 1940, nicméně byla pouze odložena na neurčito, a nakonec nebyla nikdy provedena. Autor rozebírá, jak samotná operace postupně vznikala, jak a proč se vůbec plánovala, jaké problémy doprovázely německé velení nejen při přípravách plánů či budování invazní flotily nebo jaké neshody mezi sebou měli velitelé jednotlivých ozbrojených složek a proč se nakonec Adolf Hitler rozhodl operaci odložit. Autor současně mimo jiné zkoumá přístup nacistických špiček k chystané invazi a jaký to mělo důsledek pro celý projekt. Rovněž je v práci, ačkoli jen přehledově, rozebrána letecká bitva o Británii, výsledkem, které měl být přinejmenším zisk vzdušné převahy, což mělo výrazně usnadnit vylovení německých pozemních sil. Autor se záměrně nezabývá rozborem jednotlivých bojových akcí, nýbrž se snaží hlavně nastínit nejzásadnější strategické chyby, které *Luftwaffe* učinilo a jaký byl celkový důsledek první porážky nacistického Německa a jaké bylo jeho další směřování ve druhé světové válce.

Za tímto účelem je práce rozdělena do pěti kapitol, přičemž autor začíná výchozí strategickou situací v létě 1940, ve které kromě postupu Wehrmachtu západní Evropou otevírá i otázku, týkající se rozkazu zastavení postupu německých sil před Dunkerkem, na kterou dodnes neexistuje jednoznačná odpověď. Současně je zde nastíněna operace *Dynamo* a rovněž v rámci toho autor upozorňuje na výkon *Luftwaffe* a dále hodnotí, jak moc byly německé bombardéry efektivní proti nepřátelským plavidlům. Následně kapitolu uzavírá zachycením nálady v německém táboře po porážce Francie a vysvětluje proč hned nebyly zahájeny přípravy akcí proti Velké Británii.

Na to je navázáno v následující části práce, ve které se autor posléze věnuje zrodu německých invazních plánů a současně především upozorňuje na všudy přítomné nedostatky, se kterými si muselo poradit jak německé námořnictvo, tak i posléze *Luftwaffe*. Zároveň je detailně analyzován spor mezi vrchním velením německých pozemních sil a námořnictvem, jenž probíhal v podstatě celé léto a v důsledku čehož se mnohokrát měnil plán celé operace, jehož finální podoba je v práci též zahrnuta. Záměrně se autor vyhnul možnému provedení respektive popisu teoretického průběhu invaze, poněvadž už jen kvůli tomu, že se operace nikdy neuskutečnila, se na dané otázky prakticky nedá správně a zcela jasně odpovědět, i když se o to někteří autoři v minulosti

pokusili, je nutné dodat, že málokterá vojenská operace probíhala podle plánu a v rámci tak velkého a náročného projektu, jakým měla být tato obojživelná akce, je zkrátka velmi těžké určit, co by se stalo a o možných scénářích lze jen spekulovat. Pouze je tedy poukázáno na jednotlivé předpoklady či strategické záměry, ať už je to plán na přepravu invazních sil nebo pravděpodobná reakce *Royal Navy*, kterou se však autor zabývá hlavně v poslední části práce.

Ve třetí kapitole jsou posléze analyzovány přípravy Velké Británie na očekávanou invazi, přičemž je zde především zhodnocen stav britských pozemních sil po evakuaci z Francie. Je popsán rozdílný přístup jednotlivých vrchních velitelů britských domácích sil, kteří se na daném postu během roku 1940 vystřídali. Dále jsou zkoumány dva základní pilíře, na kterých držela britská obrana a sice *Royal Navy* a *Royal Air Force*. Je uveden jejich početní stav, strategie, rozmístění a role při obraně Britských ostrovů.

V následující části jsou analyzovány již zmíněné počínání a chyby *Luftwaffe* v letecké bitvě o Británii a co k nim vedlo, tedy nedostatečná práce zpravodajců a následné špatné vyhodnocení britského strategického těžiště. Autor vedle toho popisuje leč přehledově i jednotlivé fáze bitvy, přičemž se zabývá především událostmi v srpnu a září 1940. Současně porovnal početní stav *Luftwaffe* a RAF v srpnu 1940 a v závěru ještě shrnul hlavní příčiny neúspěchu německých pilotů a co to znamenalo pro Německo, a především v září pro operaci *Seelöwe*.

V závěrečné kapitole se autor zabývá průběhem událostí v září 1940, jež nakonec směřovaly k odložení operace *Seelöwe* na neurčito a posléze jsou analyzovány jednotlivé příčiny Hitlerova konečného rozhodnutí. Kromě jiného se zde autor také zabývá otázkou, jak moc měl vlastně velký dopad neúspěch *Luftwaffe* na vůdcovo rozhodování a je též zkoumána otázka, zda není vítězství RAF příliš přeceňováno. Rovněž autor dodává, že odložení neznamena nutně zrušení a jsou dále popsány pokračující invazní přípravy a co vedlo k tomu, že Němci invazi nakonec nikdy nepodnikli, přičemž je zároveň otevřena otázka, jak moc byl německý vůdce skutečně odhodlán invazi provést a je zde například porovnána jeho směrnice číslo 16 s ostatními rozkazy, kde je jasně vidět určité zaváhání.

Kromě nejrůznějších přehledových prací (jako kniha od Johna Keegena *The Second World War*) autor využil k vypracování úvodní kapitoly především dílo od Normana Riche *Hitler's War Aims Ideology, the Nazi State and the Course of Expansion* z roku 1973, Alistaira Horna *To Lose a Battle: France 1940* z roku 1969 a Juliana

Jacksona, *France: The Dark Years, 1940–1944* vydanou v roce 2001. Pro vznik druhé kapitoly a vlastně i celé diplomové práce bylo klíčové dílo od německého autora Petera Schenka *Operation Sealion The Invasion of England 1940*, ve které je velmi zevrubně kromě plánování invaze hlavně rozebrána stavba a příprava invazních plavidel a celé dílo je doprovázeno četnými dobovými fotografiemi. Dalším velmi důležitým dílem pro druhou a zároveň i poslední část je nepochybně kniha od Roberta Forczyka *We march against England*, kde podobně jako Schenk též detailně analyzuje stavbu a úpravu lodí a rovněž přehledně nastiňuje vývoj plánování operace *Seelöwe*. Velmi často autor čerpal informace i z knihy od Geoffa Hewitta *Hitler's Armada, The German Invasion Plan and the Defence of Great Britain by the Royal Navy, April-October 1940*, ve které je hodně kladen důraz právě na roli *Royal Navy* a její vliv na odložení a následné zrušení německé invaze. Podobným leč mnohem delším dílem je pak kniha od Lea McKinstryho *Operation Sea Lion, the Failed Nazi Invasion that Turned the Tide of the War*, ve které se autor dívá na události z léta 1940 spíše z britského pohledu, nicméně zároveň jako Forczyk i Hewitt též McKinstry zkoumá vývoj a finální podobu plánu *Seelöwe* a současně i budování a shromáždění invazních plavidel. Doplnujícími zdroji pro druhou část práce se posléze stalo jak dílo od Petera Fleminga *Operation Sea lion; the Projected Invasion of England in 1940, an Account of the German Preparations and the British Countermeasures*, tak i například Waltera Anselma Hitler *Confronts England* nebo dílo *The Most Dangerous Enemy, A History of the Battle of Britain* od Stephena Bungaye. Pro třetí kapitolu byly důležité zejména knihy od Bernarda Lowryho *British Home Defences 1940–1945 a Pillboxes and tank traps*. Ve čtvrté části autor čerpal hodně z již uvedeného Roberta Forczyka, který též velmi dobře popsal, na jakých pilířích stála britská defenziva a v čem konkrétně selhalo velení *Luftwaffe*. Informačně kapitolu též podpořily kromě jiných zdrojů také studie od Rona Dicka, *Battle of Britain* a Douglase Dildyho *The Air Battle for England*. V poslední části autor použil mimo již zmíněného Schenka, Forczyka, Hewitta a McKinstryho i studii *Hitler's Plans for Invading Britain* od Harveyho DeWeerda, ve které jsou zejména přehledně shrnuty důvody odložení invaze. Současně autor čerpal z děl od Oscara Pinkuse *The War Aims and Strategies of Adolf Hitler* a Richarda Overyho *The Battle of Britain*, na něž často odkazoval i ve druhé části.

2 Výchozí strategická situace v létě 1940

Poté, co bylo v dubnu roku 1940 obsazeno Německem Dánsko a následně byl potlačen veškerý odpor v Norsku, mohl být konečně v květnu téhož roku, po sérii několika odložení spuštěn plán s kódovým označením *Fall Gelb*. Po zajištění severní Evropy s jejími bohatými zdroji železné rudy se nyní cílem nacistického Německa staly státy Beneluxu a sever Francie.

Přípravy na tento ambiciózní úder probíhaly již od listopadu roku 1939. Finální datum útoku bylo pozměněno asi devatenáctkrát, ať už kvůli špatnému počasí, či částečnému vyzrazení původního plánu, kdy v lednu roku 1940 muselo nuceně přistát v Belgii letadlo s německým štábním důstojníkem, který měl shodou okolností u sebe dokumenty, týkající se plánované invaze.¹ Z reakce Belgie a Nizozemska, bylo zjevné, že bude muset být německý plán útoku upraven. Prvotní verze, jež více méně kopírovala Schlieffenův plán ještě z první světové války, počítala s průnikem do Francie přes Nizozemsko a Belgii, s tím že důraz by byl kladen hlavně na severní křídlo. Dle nové mnohem odvážnější a originálnější podoby plánu, jejímž autorem byl německý polní maršál Erich von Manstein, mělo dojít k průlomů jižně od Sedanu, což znamenalo přechod přes zalesněné kopce Arden, kde by německé obrněné jednotky zaručeně nikdo nečekal. Zhruba pátý den po zahájení útoku měly tanky skupiny armád A překročit řeku Mázu, obklíčit britské a francouzské jednotky, jež by byly mezitím nalákány na sever Belgie německým diverzním útokem v této oblasti. Rovněž by britsko-francouzské jednotky pomohli na sever odklonit němečtí parašutisté, k jejímž výsadku by došlo v Nizozemí. Finální verze tohoto modifikovaného Schlieffenova plánu, jenž se těšila velké podpoře i od Adolfa Hitlera, byla hotová v březnu 1940 a dostala jméno operace *Sichelschnit* (řez srpu).²

Mansteinův plán dostal zelenou a operace byla spuštěna ráno dne 10. května roku 1940. Německo podobně jako v roce 1914 znovu bez varování a bez vyhlášení války porušilo neutralitu Belgie, Lucemburska a nově i Nizozemí, které po rychlém postupu německých parašutistů po pěti dnech kapitulovalo.³ Zároveň se úderem na severu Belgie využilo lednového úniku informací, což ještě utvrdilo spojence (tedy Brity a Francouze)

¹ RICH, Norman, *Hitler's War Aims Ideology, the Nazi State and the Course of Expansion*, New York 1973, s. 150.

² HORNE, Alistaire, *To Lose a Battle; France 1940*, Boston 1969, s. 183–193.

³ NÁLEVKÁ, Vladimír, *Druhá světová válka*, Praha 1999, s. 41.

o tom, že Německo bude postupovat dle původního plánu a do Flander tak byly poslány další jednotky. Následný německý postup přes Ardeny a útok v oblasti mezi Namurem a Sedanem spojence překvapil a naprosto splnil veškerá očekávání německého vrchního velení. Dne 13. května německé jednotky v tomto sektoru překročily na několika místech řeku Mázu⁴ a ve spolupráci s Luftwaffe prolomily zdejší relativně slabé rozšíření Maginotovy linie, jejíž hlavní pozice končily právě u hranic s Lucemburskem.⁵ Francouzské jednotky byly kompletně zaskočeny rychlým a organizovaným postupem německých obrněných jednotek, který byl dále efektivně podpořen koordinovanými nálety střemhlavých bombardérů Junkers Ju 87, známější pod označením Stuka.⁶ Na svižný postup německých jednotek nedokázali spojenci vhodně zareagovat a i když se místy poměrně houževnatě bránili, nezvládli postup Wehrmachtu nijak zastavit. Po průlomů na řece Máze část německých jednotek pokračovala dále údolím Somma směrem ke kanálu La Manche. Následně 21. května obrněné jednotky Heinze Guderiana obsadily město Abbeville, čímž bylo dosažen primární cíl operace *Sichelschnit* - tedy obklíčit a zároveň rozdělit spojeneckou armádu.⁷ Francouzské velení se namísto protiútoků do boků německých tankových divizí uchýlilo k upevňování pozic v ohybu řeky Mázy, s čímž si Wehrmacht bez větších problémů poradil. Armádní generál Maurice Gustave Gamelin ještě navrhl protiútok, v rámci kterého měly odříznuté jednotky na severu provést koordinovaný útok proti Němcům společně se stále aktivními francouzskými obrněnými složkami na jihu.⁸ Na tento ambiciózní protiútok však neměli Francouzi dostatečný počet mužů natož obrněných vozidel, které byly nezbytné pro přepravu vojsk. Nezvratné nedokázal odvrátit ani nový vrchní velitel Maxime Weygand, který si osvojil Gamelinovu myšlenku protiútoků, nicméně celý koncept pohřbili Britové, kteří již 17. května obdrželi rozkazy o evakuaci.⁹ Devět německých pancéřových divizí postupovalo dále směrem ke kanálu La Manche.

Dne 24. května se vzdala obklíčená belgická armáda a odříznuté britsko-francouzské jednotky byly zatlačeny do přístavů Dunkerk a Calais.¹⁰ V Calais zůstala

⁴ DEIGHTON, Leon, *Blitzkrieg*, New York 1982, s. 191.

⁵ RICH, s. 153.

⁶ OSGOOD, Samuel, *The Fall of France 1940, Causes and Responsibilities*, Lexington 1972, s. 65.

⁷ RICH, s. 153.

⁸ KEEGAN, John, *The Second World War*, London 1989, s. 85; JACKSON, Julian, *France: The Dark Years, 1940–1944*, New York 2001, s. 159

⁹ NÁLEVKA, s. 42.

¹⁰ RICH, s. 154.

obklíčena posádka Britského expedičního sboru (dále již jen BEF) pod velením brigádního generála Claude Nicholsona o síle zhruba 4000 mužů, v Dunkerku bylo uvězněno jádro BEF spolu s nemalou částí francouzské armády, dohromady šlo asi o 400 tisíc mužů. Vše nasvědčovalo tomu, že i oni se dříve či později budou muset vzdát. Adolf Hitler však patrně ze strachu z přetížení svých již tak opotřebovaných obrněných jednotek německý postup zhruba 8–9 mil před Dunkerkem zastavil.¹¹ Zároveň nechtěl své tanky vystavit protiútoky v poměrně obtížném terénu Flander (které dobře znal z první světové války).¹² Dle válečného deníku německé armádní skupiny A vydal Hitler rozkaz na popud velitele tohoto útvaru polního maršála Gerda von Rundstedta, který měl právě vůdce uvědomit, že jeho obrněné divize potřebují čas na provedení údržby, jelikož věděl, že je bude kromě jiného čekat ještě dlouhá cesta do Paříže. Zároveň se též obával již zmíněného obtížného prostředí Flander.¹³ Někteří historikové ovšem inklinují spíše k názoru, že vůdce nechtěl Britům uštvědit ještě větší porážku, což mu mělo zároveň pomoci nebo dokonce otevřít cestu k jednání o míru s Velkou Británií. Velkým zastáncem této myšlenky byl například i profesor Vladimír Nálevka, který zároveň ve své knize poukázal na to, že hlavním nepřítelem Německa byl Sovětský svaz,¹⁴ což ostatně dokládá i *führerův Mein Kampf*, ve kterém se též orientuje spíše na východ a hovoří zde i o zajištění tzv. *Lebensraumu* v této oblasti. Nastalá situace vyvolala krizi i v britském válečném kabinetu, kde ministr zahraničí lord Halifax přišel s myšlenkou uzavřít s Německem mír prostřednictvím tehdy ještě neutrální Itálie a odvrátit tak případnou katastrofu. Následovala série bouřlivých jednání s britským premiérem Winstonem Churchillem, který tuto ideu odmítl, přičemž mimo jiné nevěřil, že je možné se s Adolfem Hitlerem domluvit, navíc když by měl německý vůdce na vrch.

Na pozadí těchto událostí byla již od 20. května oficiálně spuštěna evakuace BEF (respektive se v tento den britská vláda usnesla, že bude pravděpodobně nezbytné provést evakuaci některých jednotek BEF). Odhadovalo se, že z Dunkerku se podaří dostat přibližně 45 000 vojáků.¹⁵ Na pomoc při evakuaci byly povolány i civilní lodě, někdy i

¹¹ SHIRER, William, *The Rise and Fall of the Third Reich, A History of Nazi Germany*, New York 1959, s. 264.

¹² RICH, s. 155.

¹³ HEWITT, Geoff, *Hitler's Armada, The German Invasion Plan and the Defence of Great Britain by the Royal Navy, April-October 1940*, Barnsely 2008, s. 146.

¹⁴ NÁLEVKA, s. 43–44.

¹⁵ HEWITT, s. 146.

bez vědomí majitele.¹⁶ Operace dostala kódové označení Dynamo a první jednotky byly v rámci této akce evakuovány 26. května. Německé vrchní velení o evakuaci z počátku nic nevědělo, patrně se domnívalo, že ani není možná, a že jim spojenci lidově řečeno nikam neutečou. Hitlerův *Haltbefehl* byl odvolán až 27. května a do té doby se britsko-francouzským jednotkám snažily v ústupu zabránit jen německé bombardéry, přičemž Hermann Göring dal Hitlerovi slib, že k evakuaci vůbec nedojde.¹⁷ Vrchní velitel *Luftwaffe* se měl možná nejprve poradit se svými zkušenými důstojníky, před tím než vydal takové prohlášení, poněvadž ti se naopak domnívali, že zastavit spojeneckou evakuaci čistě pomocí letecké síly je v dané chvíli téměř nemožné.¹⁸ Patrně si byli vědomi toho, že *Luftwaffe* nebylo tak efektivní při náletech na nepřátelská námořní plavidla. Piloti střemhlavých bombardérů Ju87 dokázali trefit statický cíl bez větších problémů, ovšem jiná situace nastala například v případě lodě, plující rychlostí kolem 30 uzlů, jenž mohla zároveň prudce měnit kurz. Německým letcům se pro takové podmínky nedostalo ani pořádného výcviku, což se posléze v létě 1940 projevilo. Ačkoli mělo *Luftwaffe* vzdušnou převahu a provedlo poměrně dost náletů mezi 27. květnem a 4. červnem, přičemž své útoky koncentrovalo zejména na lodě, vyzvedávající vojáky z pláže, nedokázalo naplnit Göringův slib a evakuaci spojeneckých vojsk zabránit. Například jenom během 27. května bylo podniknuto celkem 12 větších útoků, kterých se zúčastnilo dohromady přibližně 300 bombardérů, a během nichž němečtí piloti shodili asi 45 000 bomb.¹⁹ Nutno však dodat, že evakuaci pomohlo místy i ne příliš příznivé počasí, díky čemuž muselo *Luftwaffe* řadu akcí zrušit.

Celkem se spojencům podařilo zachránit 338 226 mužů, z toho bylo zhruba 100 000 Francouzů,²⁰ kteří byli následně přepraveni zpět do Francie (do Bretaně a Normandie).²¹ Velmi důležitou úlohu při operaci Dynamo sehrály britské torpédoborce, které byly jakousi páteří celé záchranné evakuační flotily, a jenž se později staly i důležitou proti invazní sílou, dokázaly po velmi dlouhou dobu odolávat německým náletům.²² Dohromady jich pro evakuaci Královské námořnictvo poskytlo 39, z toho 6

¹⁶ THOMPSON, Julian, *Dunkirk: Retreat to Victory*, New York 2011, s. 234.

¹⁷ KEEGAN, s. 87.

¹⁸ HEWITT, s. 147.

¹⁹ Tamtéž.

²⁰ JACKSON, s. 159; THOMPSON, s. 294.

²¹ Evakuace probíhala výhradně z Dunkerku, posádka v Calais evakuována nebyla, přičemž ze 4 000 mužů jich padlo 3500 do zajetí.

²² HEWITT, s. 160.

bylo potopeno a 19 poškozeno. Francouzské námořnictvo ztratilo torpédoborce pouze 3. Z celkového počtu devíti ztracených torpédoborců jich pouze 5 zničilo *Luftwaffe*, zbylé se staly obětí ponorek a S-boatů.²³ Zajímavým případem je pak torpédoborec Worcester, který Dunkerk opouštěl 1. června v 17 hodin, a jenž se stal terčem asi 36 německých letounů, které shodily dohromady zhruba 100 bomb, přičemž žádná nezasáhla přímo cíl (ačkoli střepiny zabily přes 48 mužů a dalších 180 bylo zraněných),²⁴ což v celku vystihuje, jak na tom *Luftwaffe* bylo s přesností náletů na vojenská námořní plavidla.

Po Dunkerku byla následně zahájena dne 5. června druhá fáze bitvy o Francii. Německé jednotky překročily řeku Sommu a bez větších problémů směřovaly k hlavnímu městu. Dne 11. června francouzská vláda opustila Paříž a o tři dny později do francouzské metropole následně nepochodovala německá vojska.²⁵ Dále se Wehrmacht vypořádal s obklíčenou Maginotovou linií, kde se Francouzi ještě poměrně odhodlaně bránili, nicméně na další vývoj událostí již jejich vynaložené úsilí nemělo žádný vliv a 25. června se vzdaly poslední francouzské jednotky.²⁶ Mezitím již bylo dne 22. června podepsáno příměří mezi Francií a Německem,²⁷ s tím že byla země rozdělena na dvě části, přičemž na jihu vznikl tzv. Vichistický režim pod vládou maršála Philippa Pétaina.²⁸

Adolf Hitler tak dosáhl vytouženého vítězství. Obsazením států Beneluxu a Francie bylo zabezpečeno i západní křídlo a Německo tak zajistilo svou hegemonii v Evropě. Bylo však potřeba se ještě vypořádat s Velkou Británií, která navzdory tomu, že její jednotky byly vytlačeny z kontinentu a zanechaly za sebou poměrně velké množství zbraní a válečného materiálu, stále ohrožovala německý pocit bezpečí v západní Evropě. Po konsolidaci zisků ve Francii se tedy nyní německé vrchní velení začalo pomalu zabývat otázkou, jak si s nepřítelem na druhé straně kanálu poradit.²⁹

²³ ATKIN, Ronald, *Pillar of fire: Dunkirk 1940*, London 1990, s. 170–205.

²⁴ HEWITT, s. 153.

²⁵ HORNE, s. 634; ATKIN, s. 232–234; JACKSON, s. 159.

²⁶ KEEGAN, s. 90; JACKSON, s. 161–162.

²⁷ NÁLEVKA, s. 46.

²⁸ Oficiálně byl tento stát vyhlášen až 10. července, přičemž se jednalo v podstatě o německý satelit.

²⁹ RICH, s. 155.

3 Postupný zrod a plánování operace *Seelöwe*

3.1 Poslední výzva pro Anglii

Adolf Hitler zpočátku stále doufal, že se podaří uzavřít s Velkou Británií příměří, za předpokladu, že Německo bude mít na kontinentě volné ruce a na oplátku bude garantovat existenci Britského impéria. Německý vůdce se též domníval, že Británie bude ochotna přistoupit k podpisu pouze tehdy, pokud by Německo dosáhlo v Evropě takového vítězství, jenž by částečně ochromilo Velkou Británii. Hitler si myslel, že právě toho dosáhl porážkou Francie a vytačením BEF. Zároveň díky jeho přístupu tak po uzavření příměří s Francií 22. června i německé vrchní velení uchvátila jakási mírová atmosféra a též jako jejich vůdce, počítali s tím, že Britové jsou v podstatě poraženi a dříve či později se vzdají, což zároveň dost možná vysvětluje i to, proč téměř šest týdnů od francouzské kapitulace stále nebyly zahájeny žádné větší přípravy na možnou invazi na Britské ostrovy.³⁰

Dne 30. června vypracoval náčelník operačního štábu německých ozbrojených sil (*Oberkommando der Wehrmacht*, dále již jen OKW) Alfred Jodl memorandum, ve kterém nastínil šest možností, jak se dále zachovat vůči Velké Británii. Na prvním místě stálo pokusit se vyřešit spor diplomatickou cestou, tedy vyjednat s Brity dohodu o příměří. Druhým bodem byla blokáda (tzv. *Handelskrieg*), čili oslabit britskou ekonomiku pomocí leteckého bombardování důležitých továren, přístavů a námořních plavidel. Třetí bod memoranda hovořil o podlomení morálky britského obyvatelstva prostřednictvím náletů na všechna větší města. Na čtvrtém místě byla invaze, tedy provedení obojživelného vyloďení na Britské ostrovy, což mělo následně přinutit nepřítele k podpisu kapitulace. Za páté oslabit Velkou Británii nepřímou, čili provádět vojenské operace proti jejím zámořským územím v oblasti Středozemního moře, čímž by se na Brity dále zvýšil tlak a zároveň by Německo získalo další zdroje a základny. V posledním šestém bodě Jodl navrhl defenzivní strategii, Brity ignorovat a raději se soustředit na konsolidaci moci na již dobytém území v Evropě. Dále demobilizovat část pozemní armády, posílit vlastní ekonomiku, vojenskou techniku a vyčkat na chyby ostatních.³¹ Hitler následně nařídil částečnou demobilizaci ozbrojených složek a po

³⁰ WALLACH, Jehuda, *The Sea Lion That Did Not Roar: Operation Sea Lion and its Limitations*. In: *The Limitations of Military Power, Essays presented to Professor Norman Gibbs on his eightieth birthday*, New York 1990, s. 194.

³¹ FORCZYK, Robert, *We March Against England, Operation Sea Lion, 1940–41*, Oxford 2016, s. 48.

nostalgické inspekci bojišť první světové války v Belgii a ve Francii odcestoval do Berlína, kde přednesl projev, ve kterém oslavoval dosažené vítězství nad Francií a zároveň skrze svou řeč chtěl znovu obnovit jednání o míru s Brity. Údajně tak zamýšlel učinit prostřednictvím neutrálních diplomatických kanálů v Londýně, s tím že doufal, že se mu podaří úroveň požadavků nastavit na takovou úroveň, kterou by britská vláda byla ochotna přijmout. V následujících dnech však jednání či možná nabídka příměří nedostala žádnou konkrétní podobu a německé vrchní velení se začalo domnívat, že bude zřejmě potřeba provést další demonstraci vojenské síly. Navzdory tomu Hitler dále věřil fámám o rozdělení britského kabinetu a myslel si, že jeho nabídka míru tuto krizi ještě rozohní. Velmi rychle však zjistil, že se jedná pouze o jeho zbožné přání.³² Zhruba v polovině července německému vůdci definitivně došla trpělivost a v Berlíně při svém dalším projevu dne 19. července, kterým měl být jakýmsi apelem pro Anglii, aby se spor vyřešil mírovou cestou, hovořil Hitler spíše o válce nežli o diplomacii. Prohlásil mimo jiné, že pokud bude Velká Británie pokračovat ve válce, bude toto velké impérium zničeno. Domníval se, že Britové potřebují jen ještě okusit sílu *Luftwaffe* a následně budou ochotní přistoupit k jednání o míru, což se tedy později nepotvrdilo.³³

3.2 Plánování Seelöwe - Kriegsmarine vs OKH vs Luftwaffe

Až do konce června se o invazi do Anglie téměř nemluvalo a nebyl o ni ani zájem.³⁴ Zároveň nebylo připraveno nic pro případ, že by Velká Británie nekapitulovala.³⁵ Když se dne 21. června vrchní velitel německého válečného námořnictva (*Oberkommando der Marine*, OKM) admirál Erich Raeder zeptal nejvyššího velení německých pozemních sil (*Oberkommando des Heeres*, OKH), co si myslí o možné invazi, odpověď zněla: „Její provedení považujeme za nemožné, generální štáb operaci odmítá.“³⁶ Na začátku července Hitler ve směrnici s názvem „*Válka proti Anglii*“ nařídil vypracovat studii možných vyhlídek na invazi. V nařízení bylo uvedeno, že „*vylodění v Anglii je možné*“, pakliže bude získána vzdušná převaha a budou splněny další nezbytné podmínky.³⁷ Žádné přesné datum zatím nebylo stanoveno a zároveň se prozatím

³² WALLACH, s. 195.

³³ FORCZYK, s. 50.

³⁴ MILLARD, Kenneth, Alan, *Sealion Postponed: Hitler and the Invasion of Britain*, Honors Theses, Paper 80, Carbondale 1999, s. 6.

³⁵ HRBEK, Ivan, HRBEK, Jaroslav, *Salvy nad vlnami, Od výstřelů na Westerplatte po zkázu Bismarcku*, Praha 1993, s. 164.

³⁶ SHIRER, s. 681.

³⁷ HEWITT, s. 51.

vycházelo z toho, že invaze není ještě konečným rozhodnutím, nýbrž má být vypracován nástin možného provedení. Již samotná směrnice poskytla důstojníkům pravděpodobný náčrt, dle něhož by mělo být vylodění provedeno na široké frontě, s tím že akce se zúčastní 25 až 40 divizí, které musí být mechanizované. Rovněž námořnictvo mělo poskytnout aktuální informace o svém stavu lodí a dostupné námořní přepravě.³⁸ Je nutné zmínit, že špičky německého válečného námořnictva v čele s admirálem Erichem Raederem se od začátku k invazi stavěly skepticky a sám Raeder ještě na schůzi s Hitlerem konané dne 11. července, obhajoval ekonomickou blokádu Británie, s tím že invaze by měla být až na posledním místě.³⁹ Jeho obavy však nebyly úplně vyslyšeny a naopak následně Alfred Jodl vydal 13. července memorandum, které stanovilo předpoklady pro úspěšné vylodění. Muselo by dojít k likvidaci britského námořnictva v kanálu La Manche, eliminování RAF a následnému masivnímu nasazení pozemních jednotek. V opačném případě by invaze byla dle slov jeho zprávy „*zoufalým hazardem, který opravdu nepotřebujeme.*“⁴⁰

Téhož dne ještě navíc vrchní velitel OKH maršál Walter von Brauchitsch spolu s náčelníkem štábu vrchního velení OKH Franzem Halderem představili svůj návrh invaze. V něm počítali s překvapivým útokem na široké frontě, jenž by se táhla od Ramsgate až po ostrov Wight a zároveň měly všechny tři ozbrojené složky (tedy *Luftwaffe*, námořnictvo a pozemní síly) zvážit, zda by byla výhodná předběžná okupace ostrova Wight či Cornwallu. Dále uvedli, že by se 13 divizí vylodilo během šesti dní, s tím že 6 by jich přistálo v prostoru mezi Ramsgate a Bexhillem, 4 divize by udeřily v oblasti mezi Brightonem a ostrovem Wight a zbylé 3 divize by se vylodily v zálivu Lyme Bay. Prvních 10 divizí mělo být utvořeno ze skupiny armád A, zatímco jednotky útočící v Lyme Bay by se skládaly ze skupiny armád B. Následně mělo dojít k posílení těchto útvarů o dalších 28 divizí. Po úspěšném vybudování a udržení předmostí by poté následoval další postup na sever. Odhadovalo se, že po zajištění jihu Anglie bude zbytek země dobyt zhruba během měsíce.⁴¹ Rovněž mělo dojít k eliminaci Královského letectva, miny musí být odklizeny z prostorů budoucích invazních tras, oba boky Doverského průlivu a západ

³⁸ HEWITT, s. 51.

³⁹ Tamtéž, s. 52; FORCZYK, s. 50.

⁴⁰ PINKUS, Oscar, *The War Aims and Strategies of Adolf Hitler*, Jefferson 2005, s. 140.

⁴¹ HEWITT, s. 52; MCKINSTRY, Leo, *Operation Sea Lion, the Failed Nazi Invasion that Turned the Tide of the War*, New York 2014, s. 161.

kanálu La Manche je potřeba zajistit a zároveň by měla v tomto prostoru dominovat těžká pobřežní děla. Královské námořnictvo mělo být uvězněno v Severním moři a ve Středozeří (o což se mělo postarat italské námořnictvo), mezitím armáda provede „*mohutné překročení řeky*“ dne 15. srpna 1940.⁴²

Plán byl svým rozsahem nepochybně velmi ambiciózní, z počátku počítal s nasazením celkem 41 divizí, které by tvořilo přibližně 500 000 mužů, nicméně zároveň poodhalil určité podcenění celého projektu, což dokazuje již ocitovaný výrok OKH, které se nebálo přirovnat překonání kanálu La Manche k překročení řeky.⁴³ Vrchní velení si patrně neuvědomovalo a vlastně díky téměř nulovým zkušenostem s podobnou operací ani neznalo problémy a komplexnost, které se pojí s obojživelnými akcemi o tak obrovském rozsahu.⁴⁴ Brauchitsch i Halder byli též překvapeni, že Hitler nevznesl žádné dotazy, týkající se konkrétních operací, nezajímal se o specifické detaily vylodění a bez dalších námitek či doporučení plán schválil a nařídil OKW zahájit přípravy.⁴⁵ Na základě předloženého návrhu vydal ještě následně dne 16. července směrnici číslo 16, ve které kromě jiného doslova stojí: „*Protože Anglie, navzdory bezvýhodnosti své vojenské situace, zatím projevovala neochotu přistoupit na jakýkoli kompromis, rozhodl jsem se proto zahájit přípravy na invazi do Anglie a v případě potřeby ji i provést. Cílem této operace je zlikvidovat Velkou Británii jako základnu, ze které lze vést válku proti Německu, a v případě potřeby bude ostrov zcela obsazen.*“⁴⁶ Operace dostala jméno *Seelöwe* (česky Lvoun, v anglicky psané literatuře se používá termín *Sea Lion*) a veškeré přípravy měly být dokončené do poloviny srpna.⁴⁷

Na plánování se měly podílet všechny tři složky, přičemž z počátku hlavní břímě leželo v podstatě na námořnictvu a částečně na *Luftwaffe*, které čelily různým problémům, jenž bylo potřeba vyřešit, respektive měly jiné úkoly a jejich velení mělo nalézt řešení, jak daných cílů dosáhnout. *Kriegsmarine*⁴⁸ mělo za úkol postavit invazní flotilu a chránit ji, *Luftwaffe* mělo zabránit RAF v zásahu, zaútočit na pobřežní opevnění, zlomit počáteční

⁴² HEWITT, s.53.

⁴³ Podobné přirovnání pak použil i maršál Kliment Vorovišov při jednání na konferenci v Teheránu, kde právě Sověti s představiteli USA řešili otevření západní fronty.

⁴⁴ HEWITT, s. 52.

⁴⁵ BUNGAY, Stephen, *The Most Dangerous Enemy, A History of the Battle of Britain*, London 2000, s. 111.

⁴⁶ PINKUS, s. 140; [<https://ww2db.com/doc.php?q=316>] [2.3. 2022]; HEWITT, s. 53; BUNGAY, s. 111.

⁴⁷ FORCZYK, s. 55.

⁴⁸ Pojmenování německého válečného námořnictva.

odpor na zemi a zničit zálohy nepřítele. Kromě toho mělo narušit komunikaci a zneškodnit britská hladinová plavidla ještě předtím, než by vůbec stihla nějakým způsobem ohrozit německou invazní flotilu. Hitler požadoval, aby byly při nejbližší příležitosti předloženy plány ukazující, jak má být daných úkolů dosaženo.⁴⁹

OKM a *Seekriegsleitung*⁵⁰ (dále již jen SKL) při plánování neustále brzdil extrémní konzervatismus v nejvyšším velení. Admirál Raeder stále pociťoval trauma z norského tažení, při kterém utrpělo *Kriegsmarine* poměrně velké ztráty, zejména došlo na potopení těžkého křižníku *Blücher* a byl od samého počátku proti další riskantní operaci, která by mohla vést ke zničení jeho zbývajících hladinového loďstva. Skutečně se zdálo, že se více staral o ochranu svých hladinových válečných lodí než o vítězství ve válce. Někteří jeho kolegové, jako například admirál Otto Schniewind se též obávali celého projektu a souhlasili s Raedrovým návrhem odložení *Seelöwe* na jaro 1941.⁵¹ Raeder byl námořní velitel ze staré školy, soustředil se především na operace větších lodí a nechtěl se účastnit dalších společných dobrodružství s OKH a *Luftwaffe*. Jeho vztahy s Göringem byly obzvláště vyhrcoené a škodily spolupráci mezi jednotlivými složkami. Navíc Göring a jeho kolegové v *Luftwaffe* vesměs ignorovali Hitlerovu 16. směrnici a dále se více zajímali o své vlastní plány a cíle v právě probíhající letecké bitvě o Anglii,⁵² které byly vytvářeny paralelně, a invazi považovali beztak za nepravděpodobnou. Raeder též odmítal pozdější návrh použít civilní lodě a bárky upravené inženýry k invazi. Mohlo by se tedy zdát, že Raeder vskutku nebyl příliš vhodným člověkem na svém místě, ovšem toho si Hitler všiml až v roce 1942, kdy byl Raeder nahrazen. Po zveřejnění plánu OKH a následně 16. směrnice, se SKL mohlo právem domnívat, že se Hitler a OKW zbláznili. Dne 19. července poslal Raeder německému vrchnímu velení dlouhé memorandum, v němž si stěžoval, že směrnice klade na námořnictvo nespravedlivou zátěž ve srovnání s ostatními dvěma složkami (což byl nesmysl) a poukazoval na to, že úkoly, které byly *Kriegsmarine* přiděleny, nelze splnit a jsou mimo současnou kapacitu námořnictva, v čemž se však Raeder nemýlil.⁵³ Na schůzi konané 21. července v Berlíně, které se kromě

⁴⁹ BUNGAY, s. 112.

⁵⁰ Označení štábního oddílu vyššího velení *Kriegsmarine*.

⁵¹ KIESER, Egbert, *Operation Sea Lion: The German Plan to Invade Britain, 1940*, London 1997, s. 128; PITT, Barrie, *History of the Second World War, Part 8: Operation Sea Lion, the Plan to Invade Britain*, New York 1972, s. 25–26; OVERY, Richard, *The Battle of Britain*, London 2000, s. 23.

⁵² Samotné operace *Luftwaffe* začaly již 10. července, více viz kapitola 5.

⁵³ BUNGAY, s. 112; MCKINSTRY, s. 162.

vůdce účastnili velitelé všech tří složek, se ještě Raeder snažil poukázat na to, že *Kriegsmarine* v současné době není schopno rychle přepravit 40 divizí s těžkou technikou do Anglie.⁵⁴ Na další konferenci konané o týden později ještě Raeder dodal, že by i transport menší invazní síly na užší frontě trval více než týden, přičemž námořnictvo nedisponuje dostatečným počtem lodí na ochranu před *Royal Navy* po tak dlouhou dobu. Zároveň tvrdil, že vylodění bude možné, až *Luftwaffe* získá vzdušnou převahu nad kanálem La Manche.⁵⁵ Tento výrok se později stal oficiálním stanoviskem německého námořnictva. Požadavek úplné vzdušné převahy jako operačního předpokladu byl absurdní. Němci provedli *Fall Gelb* bez úplné vzdušné převahy a přechod přes Máz u Sedanu byl navzdory intenzivním britsko-francouzským leteckým útokům úspěšný.⁵⁶ Zdálo se, že Raeder a jeho kolegové se jako by snažili přenést veškerou odpovědnost na Göringa a *Luftwaffe*, aby na ně následně v případě neúspěchu mohla být svalena vina. Jeho připomínky zároveň nařkly hlavně vrchní velitele OKH, především Franze Haldera, se kterým se velení *Kriegsmarine* po celé léto nemohlo téměř na ničem shodnout, což mělo též logicky za následek ne úplné přátelské vztahy.⁵⁷ Nedokázali se dohodnout zejména na šířce fronty, přičemž námořnictvo preferovalo raději užší frontu. Rovněž se neshodli ani na přesném načasování celé akce. OKH plánovalo, že bude vylodění provedeno za úsvitu a z tohoto požadavku nehodlalo ustoupit, naopak OKM vzneslo požadavek provést invazi v nočních hodinách a jen pokud měsíc poskytne dostatečné množství světla, což zúžilo možné termíny na pouhé 3 až 4 dny každého měsíce.⁵⁸ Ve finále byl konec září zvolen jako předběžné datum pro S-Tag (první den invaze, německé označení pro Den D) a ne kvůli dobrému počasí v kanále, ale kvůli měsíčním podmínkám, které byly pro samotné přistání prakticky irelevantní.⁵⁹ Dne 29. července začala v Berghofu třídní plánovací konference OKH s SKL, které se představitelé vrchního velení *Luftwaffe* nezúčastnili, čímž patrně dávali i trochu najevo, co si o plánované invazi myslí.⁶⁰ Od tohoto okamžiku se stalo OKH hlavním advokátem operace *Seelöwe* a vynaložilo poměrně velké úsilí proměnit teoretické plány v realitu. Admirál Raeder však

⁵⁴ FORCZYK, s. 56; BUNGAY, s. 112.

⁵⁵ HRBEK, s. 165.

⁵⁶ FORCZYK, s. 59.

⁵⁷ BUNGAY, s. 113.

⁵⁸ ANSEL, Walter, *Hitler Confronts England*, Durham 1960, s. 169.

⁵⁹ FORCZYK, s. 60.

⁶⁰ HRBEK, s. 165.

považoval celou akci za marné úsilí a chtěl operaci buď odložit nebo úplně zrušit. Na konferenci dále připomněl, že požadované množství lodí pro invazi nebude připraveno před 15. zářím, což ponechalo pouze úzké okno pro *Seelöwe* (mezi 22.–26. září), které splňovalo i další požadavky OKH i SKL.⁶¹

Během srpna OKH pokračovalo v tlaku na *Kriegsmarine* a požadovalo, aby se přistálo na co nejvíce místech, zatímco SKL raději preferovalo skromnější vylodění pouze na několika lokacích. Dne 7. srpna se Halder setkal s vedením SKL, konkrétně s admirálem Schniewindem, admirálem Kurtem Frickem a námořním důstojníkem Hansjürgenem Reinickem, ovšem nepodařilo se jim dosáhnout kompromisu.⁶² SKL se zejména příliš nezamlouval návrh OKH na výsadku jednotek v Dealu, kde by dále mohly vypomocet se zajištěním Doveru. Namísto toho se velení *Kriegsmarine* chtělo soustředit spíše na úder v oblasti mezi Folkestonem a Eastbourne, poněvadž cítilo, že pouze v tomto prostoru je dokázou ochránit minová pole (která byla v plánu vytvořit zhruba týden před invazí). Frustrovaný Halder poslal následující den stížnost OKW, v níž uvedl, že vylodění v těchto oblastech by bylo pro britskou armádu snadné zadržet a „i při nejlepší přípravě jsou šance na úspěch extrémně nízké“.⁶³ Následně ještě prohlásil, že pokud se vylodění omezí jen na menší, úzkou frontu, bude to „jako kdybychom prostrčili naše jednotky strojem na klobásky“.⁶⁴ Na to zareagoval admirál Schniewind, že by rád vojáky vyložil na pláži, a ne na mořském dně. Halder také uvedl: „Protože *Kriegsmarine* není schopno rychle vyložit první a druhý sled, bude pro německé síly nemožné provést následný průnik z pláží během prvních čtrnácti dnů od zahájení invaze.“⁶⁵ Po dlouhém skřípění zubů Halder nakonec uznal, že *Kriegsmarine* opravdu nemá tak velkou transportní kapacitu, kterou jeho dosavadní plány vyžadovaly a 10. srpna OKH předložilo alternativní variantu, s tím že se vylodí pouze 10 divizí na frontě široké zhruba 100 mil. Raeder na to konto předložil proti návrh, ve kterém žádal o invazi šesti divizí na frontě široké maximálně 60 mil.⁶⁶ Po několika týdnech mlčení OKW vydalo 18. srpna směrnici, v níž hovořilo pouze o čtyř přistáních mezi Folkestonem a Brightonem. Z myšlenky provést výsadky poblíž

⁶¹ BUNGAY, s. 113; FORCZYK, s. 60; MCKINSTRY, s. 295; PITT, s. 26.

⁶² SCHENK, Peter, *Operation Sealion The Invasion of England 1940*, Berlin 1987, s. 12–14.

⁶³ FORCZYK, s. 61.

⁶⁴ BUNGAY, s. 111–113; FORCZYK, s. 63; SCHENK, s. 36.

⁶⁵ KLEE, Karl, *Das Unternehmen Seelöwe, Vol. 2, Die geplante deutsche Landung in England 1940, Dokumente zum Unternehmen „Seelöwe“*, Göttingen 1958, s. 345–350.

⁶⁶ SCHENK, s. 231; ROBINSON, Derek, *Invasion, 1940: the truth about the Battle of Britain and what stopped Hitler*, London 2005, s. 232.

Doveru a Lyme Bay bylo upuštěno. OKH v podstatě ignorovalo tuto verzi plánu a pokračovalo ve zdokonalování vlastní verze. Dne 21. srpna odvážně navrholo vzdušný výsadek na ostrově Wight, jehož cílem by byla eliminace britských pobřežních děl a neutralizace námořní základny v Portsmouthu, nicméně *Luftwaffe* tento ambiciózní projekt nepodpořilo.⁶⁷

Po dalším týdnu hašteření Hitler konečně zasáhl a dne 26. srpna nařídil OKH, aby upravilo své plány tak, aby odpovídaly přepravním schopnostem *Kriegsmarine* a bylo vyhověno i jejím dalším požadavkům, co se invaze týče.⁶⁸ Výsledkem byla „finální“ verze plánu operace *Seelöwe*, vydaná 30. srpna, ve které byl též S-Tag stanoven na 15. září. Na základě vynuceného kompromisu byl navržen výsadek desíti divizí, jež by se skládaly z 9. a 16. armády, ve čtyřech oblastech, které byly označeny písmeny B, C, D a E.⁶⁹ V přístávací zóně B, která se nacházela západně od Folkestone, se měl vylodit XIII. armádní sbor se 17. a 35. pěší divizí, které by byly zároveň podpořeny vzdušným výsadem 7. letecké divize. V oblasti C nacházející se v Rye, východně od Hastings, udeří VII. armádní sbor se 7. pěší a 1. horskou divizí. V zóně D, východně od Eastbourne měl být vysazen XXXVII. armádní sbor s 26. a 24. pěší divizí. Pro poslední vylodovací lokaci, jejímž místem se určil Brighton, byl vybrán VIII. armádní sbor s 8. a 28. pěší a 6. horskou divizí.⁷⁰ Druhá vlna by se posléze skládala ze čtyř tankových divizí (4., 7., 8. 10.), dvou motorizovaných pěších divizí (20., 29.), dvou pěších divizí (12., 30.), jednoho pěšího motorizovaného regimentu *Großdeutschland* a 1. tankové divize SS „*Leibstandarte SS Adolf Hitler*“. Třetí vlnu by dále tvořilo šest pěších divizí (15., 24., 45., 58., 78. 164.).⁷¹ Celkově se tedy v rámci operace *Seelöwe* počítalo s nasazením dohromady 25 divizí v průběhu patnácti až osmnácti dní. Jednotky určené pro invazi v oblastech B a C se nalodí v Rotterdamu, Antverpách, Ostende, Dunkerku a Calais, zatímco útvary určené pro zóny D a E by vypluly z přístavů Boulogne a Le Havre.⁷² *Kriegsmarine* mělo za úkol vyčistit trasy od nepřátelských min a zároveň položit vlastní ochranná minová pole na obou křídlech, která by odradila zásah *Royal Navy*. *Luftwaffe*

⁶⁷ FORCZYK, s. 63.

⁶⁸ HRBEK, s. 165.

⁶⁹ FORCZYK, s. 64; ROBINSON s. 240.

⁷⁰ SCHENK, s. 440; FORCZYK, s. 64; HEWITT, s. 63.

⁷¹ FORCZYK, s. 65.

⁷² KLEE, s. 360–367; HEWITT, s. 64–66; SCHENK, s. 438; FLEMING, Peter, *Operation Sea lion; the Projected Invasion of England in 1940, an Account of the German Preparations and the British Countermeasures*, New York 1957, s. 254–255.

mělo tradičně za úkol získat vzdušnou převahu nad invazními oblastmi a zároveň mělo eliminovat všechna nepřátelská plavidla, kterým se podaří proniknout přes minová pole. Jakmile se pozemní síly dostaly na pevninu, bylo jejich hlavním cílem porazit britskou armádu, postupovat dále na sever a obsadit hlavní město a další regiony Anglie, pokud to situace bude vyžadovat. OKH bylo z finální verze plánu zklamané. Velké obavy vzbuzovala užší fronta, nicméně největším problémem velení německých pozemních sil spatřovalo v tom, že jediným přístavem, který bude snadno dosažitelný pro vylodovací vojsko je Folkestone, prostřednictvím kterého se rovněž jen s těží podaří případně zásobit útvar o síle deseti divizí.⁷³

Na rozdíl od spojeneckých vůdců, kteří plánovali vylodění v Normandii v roce 1944, bylo *Kriegsmarine* rozhodnuto přistát raději dál od nepřátelských přístavů, jelikož se velmi obávalo síly Královského námořnictva, nutno dodat, že strach OKM byl opodstatněný. Pokud OKH chtělo Dover, Ramsgate či další jiné přístavy, muselo by si je obsadit samo. Zároveň vrchní velení pozemních sil zůstalo velmi rozladěno odhady námořnictva o rychlosti provedení vylodění jednotek, které dle OKM bude probíhat velmi pomalu, přičemž od počátku bylo největší slabinou vykládání transportérů na moři, které navíc mělo trvat po dobu několika dní. Za takových podmínek se dal zásah *Royal Navy* téměř s jistotou očekávat. Kvůli pomalému postupu by tak zmizel všechn moment překvapení a i velmi oslabená britská armáda by měla dostatek času ke shromáždění jednotek okolo jednotlivých předmostí. OKH proto logicky očekávalo tuhý boj, s tím že se spoléhalo pouze na vynikající německé bojové schopnosti. Úspěšně prorazit skrz nepřítelem dobře bráněné předmostí, bez pořádného zásobování se opravdu nejevilo jako příliš pravděpodobné. Německé vrchní velení pozemních sil tak právem ztrácelo naději, že by operace *Seelöwe* mohla být úspěšná. Sotva OKH vydalo svůj operační rozkaz, SKL ihned vyjádřilo obavy a prohlásilo, že bude potřebovat další týden na přípravu položení bariérových minových polí. Zároveň německé námořnictvo prohlásilo, že o zahájení invaze má být informováno alespoň deset dní předem. Načež OKW vydalo 3. září rozkaz, ve kterém byl i aktualizovaný časový harmonogram celé operace a zároveň se souhlasilo s deseti denním varováním pro *Kriegsmarine*, na jehož žádost byl i S-Tag posunut na 21. září.⁷⁴

⁷³ FORCZYK, s. 64.

⁷⁴ KLEE, s. 370–372; FLEMING, s. 255.

3.3 Německé diverzní akce

Během příprav na skutečné vylodění, byly OKH i SKL zaneprázdněny plánováním diverzních a podvodných operací, aby zmátly britské zpravodajské služby a donutily nepřítele odklonit alespoň část jeho jednotek na místa, kde nebudou německým invazním silám dělat žádné potíže. První takovou operací měla být akce s kódovým označením *Unternehmen Grün*. Jednalo se o simulaci invaze v Irsku, kdy z Bordeaux vypluly dva sbory vybaveny dostatečným množstvím plavidel, aby získaly pozornost britského velení. Ačkoli se Britové snažili sledovat spíše výsadková letadla, tato podezřelá aktivita jim neunikla a kvůli obavám z nedostatku pobřežní obrany neutrálního Irsku připravilo britské vrchní velení plán W, který předpokládal, že se 53. pěší divize přesune z Belfastu na jih do Irska, aby se postavila jakémukoli německému vylodění – s irskou spoluprací nebo bez ní. Němci se tak mohli radovat z alespoň částečného úspěchu, tedy z odklonění jedné ne příliš kvalitní divize.⁷⁵

Během srpna SKL též vynaložilo poměrně velké úsilí při plánování další diverzní operace: *Unternehmen Herbstreise* (Podzimní cesta), která měla simulovat velkou obojživelnou akci vedenou z norských a německých přístavů proti severnímu pobřeží Británie.⁷⁶ Pro tuto diverzní operaci byly určeny primárně transportní lodě z Norska, přičemž byly doplněny parníky *Europa*, *Bremen*, *Gneisenau* a *Potsdam*. Dále se k této formující se falešné invazní síle přidalo ještě několik málo trawlerů a následně by byla celá flotila dva dny před S-Tagem uspořádána do čtyř konvojů, které by následně vypluly z norských přístavů (Bergenu a Kristiansandu) na jih. Rovněž od německého pobřeží by následně vyplula druhá část diverzních sil, doprovázená křižníky *Emden*, *Nürnberg*, *Köln*, *Bremse* a dalšími lehčími eskortními plavidly a společně se severní skupinou by se konvoje vydaly k severnímu anglickému pobřeží, konkrétně do oblasti mezi Aberdeenem a Newcastlem.⁷⁷ V případě slabšího kontaktu, měl být nepřítel zneškodněn, nicméně pokud by hrozilo setkání s výrazně silnějším plavidlem, měly se konvoje vyhnout boji, případně se stáhnout a jednotlivá plavidla se měla rozptýlit do nejbližších přístavů. Pokud by šlo vše dle plánu, druhý den zhruba ve 21:30 by se postup zastavil a následovala by cesta zpátky. Touto dobou by se jednotlivé formace nacházely již zhruba v polovině cesty

⁷⁵ FORCZYK, s. 66; MCKINSTRY, s. 296.

⁷⁶ SCHENK, s. 91.

⁷⁷ HEWITT, s. 77.

ke skotskému pobřeží. Za úsvitu by se větší parníky schovaly v průlivu Kattegat, zatímco méně nápadné lodě měly za úkol splynout s norskou pobřežní dopravou. Pokud by to bylo možné, celá akce se den před skutečnou invazí měla znovu opakovat. Diverzní operaci měl na starost vrchní velitel námořní skupiny Sever admirál Rolf Carls. Kromě toho SKL naplánovalo ještě další menší diverzní dobrodružství pro těžký křižník *Hippier*, který se měl pohybovat v oblasti mezi Islandem a Faerskými ostrovy. Dále v době konání operace *Seelöwe* měla ještě bitevní loď *Scheer* podniknout výpady proti obchodním plavidlům v Atlantiku, od čehož SKL očekávalo další možné odklonění britských válečných lodí.⁷⁸ Německé námořní velení bylo operací Podzimní cesta ohromeno, což ovšem nelze tvrdit o OKH, které celé týdny od *Kriegsmarine* poslouchalo stížnosti na nedostatek plavidel pro přepravu invazních sil a mělo právem pocit, že námořnictvo zbytečně odklání cenné transportní a zejména válečné lodě, které mohly být využity pro skutečnou invazi. OKH zejména vyžadovalo, aby každá válečná loď, která byla k dispozici, poskytovala ochranu pro konvoje plující kanálem La Manche a ne aby se plížily dánskými průlivy nebo Severním mořem. Množství vynaloženého úsilí na diverzní operace, přesvědčilo většinu OKH o tom, že *Kriegsmarine* nebralo provedení *Seelöwe* příliš vážně.⁷⁹

3.4 Minová pole

Z důvodu nedostatku hladinových lodí, které by byly schopné čelit domácí flotile Královského námořnictva v otevřené bitvě, se měly hlavní námořní obranou pro invazní flotilu a zejména pak pro první vlnu stát čtyři masivní minová pole, která měla být položena devět dní před S-Tagem.⁸⁰ Minové pole ANTON (u Selsey Bill) a minové pole BRUNO (u Beachy Head), každé o celkovém počtu více než 3 000 min ve čtyřech řadách, by blokovalo invazní pláže proti námořním silám z Portsmouthu, zatímco minové pole CAESAR by blokovalo přístup k pláži B z Doveru. Čtvrté minové pole, DORA, mělo být položeno u zátoky Lyme Bay, aby zablokovalo námořní síly plující z Plymouthu.⁸¹

Během podzimu 1940 dosáhlo *Kriegsmarine* značného úspěchu při kladení minových polí na podporu aktivních operací, zejména v noci 31. srpna 1940, kdy flotila dvaceti torpédoborců utrpěla těžké ztráty, když narazila na nově položené německé

⁷⁸ SCHENK, s. 573–574.

⁷⁹ FORCZYK, s. 66.

⁸⁰ ROBINSON, s. 254.

⁸¹ KENNETH, Macksey, *Invasion: The German Invasion of England, July 1940*, London 1980, s. 36; FORCZYK, s. 241; MCKINSTRY, s. 284; ROBINSON, s. 254.

minové pole poblíž nizozemského pobřeží (konkrétně v oblasti Texelu). Nebyly ovšem vypracovány žádné plány, které by zabránily britským minolovkám v odklizení min. Více admirál Friedrich Ruge, který měl na starosti pokládání min, po válce napsal, že pokud by byla minová pole i jen z části úplná, byla by „silnou překážkou“, ale že „ani silná překážka není sto procentní bariérou.“⁸² V žádném případě by nebyla německá minová pole nepřekonatelná. Magnetické miny, do kterých Němci na začátku války vkládali velké naděje, kvůli demagnetizačním technikám byly stále více neúčinné a akustických min, reagující na zvuk lodních šroubů, byl velký nedostatek. *Kriegsmarine* se proto muselo do značné míry spoléhat na standardní kotvící kontaktní minu, která explodovala, když do ní loď narazila. Takové miny bylo snadné položit, ovšem v důsledku silného přílivu a odlivu, který v kanále panuje, se často stávalo, že mina byla buď moc hluboko, a naopak při odlivu se dostala až na hladinu a dala se snadno detekovat i z lodi.⁸³ Navíc při silném proudu hrozilo, že se kotva odtrhne. Další nevýhodou byla již samotná činnost pokládání rozsáhlých minových polí, jelikož to mohlo dát Britům nápovědu, kudy zhruba povedou hlavní invazní trasy.⁸⁴

3.5 Stavba a příprava invazní flotily

V roce 1940 nebylo německé námořnictvo v žádném případě připraveno provést mohutnou obojživelnou operaci, jakou měla být *Seelöwe*. *Kriegsmarine* v mnoha ohledech začínalo od nuly, poněvadž kromě vyloďovacích člunů, transportních lodí a hladinového loďstva postrádalo navíc ještě praktické zkušenosti. Během meziválečných let bylo vynaloženo určité úsilí zkoumat problematiku vyloďení a celkově obojživelných akcí, nicméně kvůli nedostatečnému financování se v dané oblasti nijak zvlášť nepokročilo.⁸⁵

Jakmile *Kriegsmarine* dostalo v průběhu července obávaný úkol dát dohromady invazní flotilu, rozhodlo se, že se využije norský model z operace *Weserübung*, čili divize obchodní lodní dopravy (spadající pod OKM) měla z Německa a z okupovaných zemí rekvírovat vhodná plavidla pro plánovaný transport a následné vyloďení.⁸⁶ Celkem bylo

⁸² SCHENK, s. 586–587.

⁸³ HEWITT, s. 70–73.

⁸⁴ MCKINSTRY, s. 284.

⁸⁵ SCHENK, s. 19–21.

⁸⁶ FORCZYK, s. 71; SCHENK, s. 19; WRIGHT, Gordon, *The ordeal of total war, 1939–1945*, New York 1968, s. 50; ROSE, Edward, WILLIG, Dierk, *German Military Geologists and Geographers in World War II, Roles in Planning for Operation Sealion - The Invasion of England Scheduled for September 1940*. In: *Studies In Military Geography And Geology*, Dordrecht 2004, s. 209.

shromážděno 174 obchodních lodí o velikosti od malých pobřežních nákladních lodí o hmotnosti 300–400 tun (BRT)⁸⁷ až po velké přepravní lodě o hmotnosti 10 000 tun. Většinou však šlo o středně velké nákladní lodě v rozmezí 6000–8000 tun.⁸⁸ Jen pár z nich však bylo moderních (například lodě německé výroby *Moltkefels* a *Niedenfels*) a mohlo dosáhnout rychlosti až 16 uzlů.⁸⁹

Nashromážděné transportéry a nákladní lodě bylo třeba dále upravit a modifikovat, aby dále vyhovovaly potřebám armády, což zahrnovalo například instalování protiletectkých zbraní (většinou ráže 2 cm) a celkové zpevnění nákladního prostoru a příďe. Následovala instalace zařízení pro vojáky a koně: lávky, poklapy, stáje a ubikace (většinou se jednalo pouze o pytle se slámou). Dále byla namontována nová světla, musela být zajištěna zásoba pitné vody a rovněž rozšíření či přidání systému pro likvidaci odpadu. Na některá plavidla se dále namontovaly těžké jeřáby, přičemž tyto transportéry byly určeny k převozu tanků, dělostřelectva a dalších vozidel. Jeřáby a jiná různá výtažná zařízení však nebylo možné zpevnit, a proto byly těžké náklady naloženy pouze na lodě, disponující zdvihací kapacitou 25 tun. U některých lodí bylo nutné zasypat pískem šachtový tunel v zadním nákladovém prostoru, který byl následně pokryt dřevěnými prkny, což bylo posléze využito pro přepravu vozidel. Současně se přidaly navíc záchranné kruhy, různé plováky a rafty, jež se daly snadno spustit. Nutností bylo zavést i signální a komunikační zařízení. Určité problémy představovala montáž ochranného demagnetizačního aparátu, který sloužil proti kontaktním a magnetickým minám. Kvůli nedopatření byly demagnetizační cívky osazeny externě a nechráněně, což často způsobovalo poškození při zvednutí kotvy nebo při manipulaci s čluny.⁹⁰ O všechny tyto úpravy se postaralo Oddělení námořní dopravy (v anglické literatuře je ponechán název *Schiffahrtsabteilung*) a většina plavidel byla připravena do 3. září.⁹¹ Do procesu konverze a modifikace transportních lodí byly následně zapojeny po urychlených opravách i dobyté francouzské loděnice v Bordeaux, St Nazaire a Nantes. Do upravených obchodních lodí bylo následně možno posléze naložit celý prapor vojáků. Dokonce i malý

⁸⁷ Brutto registrovaná tuna (BRT) je zastaralá jednotka objemu, která určuje velikost (tonáž) obchodní lodí. Celková tonáž transportních lodí nashromážděných k invazi posléze činila 700 000 BRT (HRBEK, s. 166).

⁸⁸ FORCZYK, s. 71.

⁸⁹ JORDAN Roger, *The World's Merchant Fleets 1939*, Annapolis 1999, s. 66.

⁹⁰ SCHENK, s. 69.

⁹¹ FORCZYK, s. 71.

parník Wolfram o hmotnosti 3648 tun mohl přepravit až 857 vojáků a 30 nákladních aut, což se prokázalo i během cvičení.⁹²

Operace *Weserübung* (invaze do Dánska a Norska) však byla uskutečněna za výrazně odlišných podmínek, než za jakých měla být provedena *Seelöwe*. Špatně bráněné norské přístavy byly předem dobyty a německé nákladní lodě se posléze mohly bez větších potíží vykládat přímo v čerstvě získaných docích, což se v žádném případě nedalo tvrdit o Velké Británii, kde se všechny důležité přístavy těšily velmi silné obraně. Kromě čtyř malých ukořistěných nizozemských trajektů upravených pro přepravu lehkých tanků *Panzerkampfwagen II* nebyla žádná z obchodních lodí schopna vyložit svůj náklad přímo na pláž. Vystala tedy otázka, jak dostat vojáky a válečný materiál z transportních lodí na břeh. Zde se projevil již zmíněný problém s obrovským nedostatkem vyloďovacích člunů.⁹³ *Kriegsmarine* podniklo několik malých kroků k nápravě situace, když postavilo samohybné vyloďovací plavidlo *Pionierlandungsboot 39* s mělkým ponorem, které mohlo přepravit 45 vojáků, dvě lehká vozidla nebo 20 tun nákladu a bezpečně přistát na pláži. Na konci září roku 1940 však Německo disponovalo pouze dvěma prototypy.⁹⁴ Rovněž *Kriegsmarine* vědomo si potřeby dopravit na pláže těžkou techniku, tanky a v neposlední řadě i koně, začalo vyvíjet 220 tunovou *Marinefährrahm*, ovšem toto plavidlo bylo uvedeno do provozu až v dubnu roku 1941.⁹⁵ Proto se koncem července OKM rozhodlo využít říční bárky (s vlastním pohonem i bez pohonu), primárně kvůli tomu, že disponovaly plochým dnem a hlavně byly rychle po ruce, nikoli protože by byly pro danou roli vhodné.⁹⁶ Celkem se podařilo nashromáždit 2 318 barek, z toho 860 z Německa (většinou se jednalo o říční bárky běžně plující na Rýnu), 1 200 z Nizozemska a Belgie a 350 z Francie. Přibližně jedna třetina shromážděných člunů byla poháněna, zbytek byl bez pohonu.⁹⁷ Podobně jako nákladní lodě, musely i bárky projít určitou vojenskou transformací pro potřeby invaze. Konverzní a modifikační práce probíhaly od 25. července v Koblenz, Amsterdamu, Rotterdamu, Antverpách a Ostende. Původně se

⁹² SCHENK, s. 93–94.

⁹³ MCKINSTRY, s. 329.

⁹⁴ SCHENK, s. 56.

⁹⁵ Tamtéž, s. 366.

⁹⁶ FORCZYK, s. 72; BOWMAN, Martin, *Hitler's Invasion of East Anglia, 1940*, Barnsley 2019, s. 65; SHIRER, s. 698; DEIGHTON, Len, *Blood, Tears and Folly An Objective Look at World War II*, London 1993, s. 389; Kromě vyloďovacích člunů bárky kompenzovaly i nedostatek transportních lodí a staly se tedy naprosto nezbytnou součástí invazní flotily (HEWITT, s. 58).

⁹⁷ SCHENK, s. 67; BOWMAN, s. 69.

očekávalo, že všech 2318 bárek bude nashromážděno a upraveno během pouhých pěti týdnů. Dělníky a inženýry v loděnicích však čekalo poměrně velké množství práce. Než byla bárka připravena pro obojživelné akce, musely být nejprve posíleny vnitřní výztuhy, aby se případně dokázala vyrovnat s rozbouřeným mořem. Následně musela být přidělena rampa na přídi, umožňující výsadek jednotek na pláži.⁹⁸ Řada bárek byla předem odmítnuta, poněvadž byla příliš stará nebo jinak nezpůsobilá k plavbě na moři.⁹⁹ Bárky určené k převozu tanků či jiné obrněné techniky vyžadovaly betonovou výztuž pod palubou.¹⁰⁰ Některé bárky byly vybaveny betonovou ochranou kormidelny a prostorů pro jednotky. Řada bárek byla dále vyzbrojena lehkými protiletadlovými kulometry a houfnicemi, následkem čehož bylo zapotřebí instalovat palebné plošiny. Celkově vybavení invazní flotily pro *Seelöwe* vyžadovalo enormní množství surovin a zdrojů, včetně přibližně 30 000 tun železa a oceli, 30 000 tun dřeva, 180 000 tun betonu a 213 000 záchranných vest.¹⁰¹ Kromě toho se programu transformace bárek zúčastnilo přes 7000 německých civilních pracovníků a 15 stavebních praporů z německé armády.¹⁰² Bárky rovněž potřebovaly posádky a ty často pocházely právě ze stavebních praporů, což naznačuje, že námořnické dovednosti zdaleka nebyly nutnou podmínkou. Kvůli přesměrování takového množství pracovní síly do loděnic na přestavbu bárek, paradoxně zároveň způsobilo zpoždění stavby bitevní lodi *Tirpitz* asi o čtyři dny. Modifikační program úpravy bárek trval až do začátku září, přičemž pro nadcházející termín invaze se podařilo připravit dohromady 1910 bárek.¹⁰³ Toto číslo by se však nemělo brát příliš vážně, poněvadž v důsledku stavu motorů některých bárek a celkové nezkušenosti jednotlivých posádek nebyla všechna plavidla provozu schopná. Jeden z velících admirálů ve Francii později poznamenal, že zhruba na 30% upravených bárek není možné se spolehnout.¹⁰⁴ V Evropě byly obecně k dispozici dva typy říčních bárek relativně vhodných pro potřeby námořnictva v operaci *Seelöwe*. Prvním byla tzv. *péniche*, která byla 38,5 metrů dlouhá a dokázala přepravit až 360 tun nákladu. Do začátku září jich Němci měli k dispozici zhruba 1300. Druhým typem byla o délce 50 metrů tzv.

⁹⁸ DEIGHTON, s. 390; FORCZYK, s. 73; ROBINSON, s. 237; ANSEL, s. 191.

⁹⁹ ROBINSON, s. 237.

¹⁰⁰ HEWITT, s. 58

¹⁰¹ SCHENK, s. 151; FORCZYK, s. 73.

¹⁰² SCHENK, s. 157.

¹⁰³ FORCZYK, s. 73; MCKINSTRY, s. 9; PINKUS, s. 140.

¹⁰⁴ SCHENK, s. 147.

kempenaar, disponující nosností až 620 tun, přičemž pro nadcházející S-Tag se podařilo připravit asi 600 kusů.¹⁰⁵ Pro zjednodušení označili Němci jakoukoli bárku do velikosti standardní *péniche* jako typ A1 a cokoli většího jako typ A2. Velmi zajímavým produktem se posléze stala bárka typu AF, jejímž autorem byl pilot *Luftwaffe* major Friedrich Siebel.¹⁰⁶ Siebel se proslavil jako letecký konstruktér a závodní pilot v meziválečném období a koncem 30. let vlastnil leteckou společnost. V červenci 1940 sloužil v *Luftwaffe* a měl za úkol obnovit francouzské letecké továrny na podporu německého válečného úsilí. Když se doslechl o programu stavby invazní flotily, začal se zajímat o přípravy na *Seelöwe* a pomocí svých konexí se mu podařilo zasáhnout právě do úprav bárek.¹⁰⁷ Siebel navrhl poskytnout bárkám typu A (bez pohonu) vlastní hnací sílu instalací dvojice přebytečných leteckých motorů BMW o výkonu 600 koní, které poháněly vrtule. *Kriegsmarine* se stavělo k tomuto projektu velmi skepticky, ale naopak OKH tento koncept nadšeně přijalo a Siebel mohl pokračovat v montáži. Do 31. srpna byl první prototyp Siebel připraven a testy ukázaly, že se může pohybovat rychlostí až 9 mil za hodinu. Bárka mohla nést 50 tun nákladu, ale vylepšené produkční modely mohly unést až 100 tun.¹⁰⁸ Následně byla v Amsterdamu zformována jednotka inženýrů, která se postarala o sériovou výrobu tohoto plavidla a do konce září zhotovila 25 bárek typu AF.¹⁰⁹ Historik Peter Schenk ve své knize posléze poznamenal, že byly jediným skutečným vylodňovacím plavidlem v rámci německé invazní flotily.¹¹⁰

Ani bárky s vlastním pohonem však nebyly dostatečně výkonné na to, aby samostatně dokázaly překonat kanál La Manche a vyžadovaly tedy další asistenci. Aby tedy bylo možné vůbec přeplout kanál, OKM shromáždilo zhruba 420 remorkérů, přičemž se předpokládalo, že každý potáhne z nalodňovacích stanovišť dvě bárky (jednu s pohonem a druhou bez pohonu).¹¹¹ Podobně jako bárky se tedy i remorkéry staly nepostradatelnou jednotkou pro potřeby *Seelöwe*, ovšem stejně jako všeho dalšího i těchto tažných lodí byl velký nedostatek. *Kriegsmarine* tento problém vyřešila rekvírováním nejrůznějších motorových člunů, nicméně mnoho z nich však nedisponovalo dostatečným

¹⁰⁵ MCKINSTRY, s. 285.

¹⁰⁶ ANSEL, s. 245; MCKINSTRY, s. 286; FORCZYK, s. 75.

¹⁰⁷ FORCZYK, s. 75.

¹⁰⁸ FORCZYK, s. 75–76; MCKINSTRY, s. 290.

¹⁰⁹ Navzdory kritice *Kriegsmarine* později dále využívalo Siebelovy bárky. Například při vylodění na Ruskem držených ostrovech v Baltském moři v roce 1941.

¹¹⁰ SCHENK, s. 128; FORCZYK, s. 76.

¹¹¹ FORCZYK, s. 74; HEWITT, s. 93; MCKINSTRY, s. 9.

výkonem.¹¹² Aby se dodržel stanovený harmonogram musely by vleky s bárkami přeplout kanál rychlostí alespoň 6 uzlů, což však bylo pro množství nashromážděných plavidel nemožné. Ze zoufalství se posléze navrhlo, že i některé bárky s vlastním pohonem potáhnou bárky bez pohonu, výsledná maximální rychlost by pak činila 2–3 uzly.¹¹³

Nashromáždění a následná příprava invazního loďstva byl nepochybně obrovský úspěch pro Německo. Navzdory velmi slabé podpory od OKM se Němcům podařilo během pouhých šesti týdnů dát dohromady téměř z ničeho flotilu pro obojživelnou operaci, která do té doby neměla obdoby. Poté co transportní lodě, bárky, remorkéry, motorové čluny a další vybavení pro invazi úspěšně prošly modifikační montáží, bylo třeba je přesunout do jednotlivých přístavů na pobřeží kanálu La Manche a současně se muselo pro daný úkol sehnat dostatečné množství mužů. To si vyžádalo enormní úsilí Wehrmachtu, který dodal na 20 000 zdatných námořníků, kteří posléze přesunuli jednotlivá plavidla přes vnitrozemské vodní cesty do určených nalodovacích stanovišť. *Kriegsmarine* pro přesun lodí poskytlo zhruba 4 000 příslušníků z vlastních řad a dalších 9 500 mužů z námořních záloh a zbytek byl rekrutován z pozemních sil a *Luftwaffe*, kteří převedli každého, kdo měl jakékoliv předchozí zkušenosti s plavbou nejen na moři.¹¹⁴ Dostat všechny lodě a materiál na požadovaná místa spustil šílenou tahanici. Již se jedno okno (20.–26. srpen) pro možné uskutečnění invaze promeškalo a nikdo nechtěl, aby se nestihlo ani to následující v září, poněvadž na podzim už by invaze byla skutečně jen s těžší proveditelná. Ačkoli bylo OKM spíše proti invazně zaměřeno, mnoho nižších důstojníků *Kriegsmarine*, jako byl například šéf námořní dopravy kapitán Heinz Degenhardt, dokázalo zázraky, aby úspěšně splnili velice napjatý harmonogram. Po pomalejším startu se koncem srpna začalo invazní loďstvo konečně hromadit v jednotlivých přístavech v kanále a zhruba začátkem září se již zdálo, že je vše připraveno.¹¹⁵ Lze tedy tvrdit, že *Kriegsmarine* ve spolupráci s OKH a *Luftwaffe* po vynaložení téměř nadlidského úsilí, svůj hlavní úkol sestavit flotilu pro obojživelnou akci v rámci možností alespoň částečně splnilo.¹¹⁶ Je však otázka, zda by nashromážděné loďstvo stačilo pro zdárné provedení operace *Seelöwe*.

¹¹² HEWITT, s. 93; SCHENK, s. 124.

¹¹³ FORCZYK, s. 74.

¹¹⁴ KIESER, s. 119–120; ANSEL, s. 250.

¹¹⁵ FLEMING, s. 306.

¹¹⁶ FORCZYK, s. 80–81.

3.6 Letecká přeprava

Kromě zisku vzdušné převahy a jiných úkolů mělo *Luftwaffe* dále zajistit transport pro plánovaný podpurný vzdušný výsadek 7. letecké divize a nashromáždit požadované množství mužů a materiálu na letištích v Belgii a Nizozemí. Němečtí výsadkáři utrpěli v květnu roku 1940 relativně velké ztráty a například i samotný velitel divize Kurt Student se stále zotavoval z těžkých zranění, nicméně i on se podílel na plánování *Seelöwe*. Studentovi Fallschirmjägeri (německý výraz pro výsadkáře) představovali lehkou pěchotu, disponující velkou agresivitou a tréninkem pouze pro denní výsadkové operace. Kromě výcviku pro noční akce postrádali němečtí výsadkáři také těžké zbraně, i když je však nutné dodat, že nová bezzákluzová zbraň *Leichtgeschütz 40* ráže 7.5 cm se jevila jako kvalitní náhrada, velmi užitečná pro přímou palebnou podporu. 7. letecká divize byla velmi narychlo poskládaná a patrně v důsledku květnových operací stále nebyla dostatečně dobře organizovaná. I za takových okolností se ale podařilo do konce září 1940 shromáždit okolo 6000 mužů. Kromě toho byl k dispozici i *Luftlande-Sturm-Regiment* a tři další výsadkové prapory.¹¹⁷

Letecká přeprava byla marginální, jelikož jenom v Nizozemí ztratilo *Luftwaffe* 250 transportních letadel Ju-52 a 17. srpna bylo schopno dát dohromady pouze osm transportních skupin, tvořených 313 letadly Ju-52 (z toho 193 bylo v provozu).¹¹⁸ Navíc bylo k dispozici ještě pár tuctů kluzáků typu DF-230, s tím že každý mohl přepravit devět mužů. Transportní stroje Ju-52 měly nízkou produkční prioritu, což se logicky odrazilo na počtu kusů vyrobených za měsíc. Navzdory tomu, že se měsíčně vyprodukovalo pouze 30 letadel Ju-52, podařilo se do poloviny září získat asi 220 těchto transportů a rovněž asi 40–50 kluzáků, které teoreticky mohly přesunout až pět výsadkových praporů na jeden záťah. Kromě malého počtu transportních letadel zároveň *Luftwaffe* trpěla velkou absencí jak rezervních strojů, tak i pilotů a situace byla tedy v mnoha ohledech srovnatelná s nedostatky, jaké mělo námořnictvo.¹¹⁹

3.7 Eskortní plavidla

Velmi nedostatkovým zbožím v létě 1940 bylo kromě jiného také hladinové loďstvo, jež by poskytlo účinnou ochranu německé invazní flotile před Královským námořnictvem,

¹¹⁷ FORCZYK, s. 81.

¹¹⁸ ROBINSON, s. 115; PATERSON, Lawrence, *Hitler's Forgotten Flotillas*, Barnsley 2017, s. 115.

¹¹⁹ FORCZYK, s. 82; ROBINSON, s. 116.

kteře i kdyŹ mělo značné množství sil rozptýleno v různých částech světa (v Atlantiku, Středozeří či Dakaru v rámci operace *Menace*), dokázalo by patrně německé invazní síly v kanále dřívě nebo později zničit. *Kriegsmarine* velmi oslabilo již zmíněné norské taŹení, při kterém bylo zničeno či fatálně poškozeno značné množství německých plavidel.¹²⁰ Zejména ztráta dvou lehkých křiŹníků (Königsberg a Karlsruhe) a deseti torpédoborců byla ochromující, rovněŹ se jednalo o lodě ideální pro eskort bárek a transportních lodí při operaci *Seelöwe* a současně by byly více než vhodné pro proplouvání zúŹenými místy v kanále La Manche.¹²¹

Flotila poraŹené Francie, jedna z nejmocnějších a nejmodernějších na světě, by teoreticky mohla naklonit rovnováhu proti Británii, kdyby padla do rukou Němců. Ve druhém odstavci článku 8 v podmínkách příměří s Francií německá vláda prohlásila, Źe nemá v úmyslu klást si nárok na francouzské loďstvo během jednání o míru. Podobné podmínky stály i ve smlouvě s Itálií, nicméně pro Velkou Británii se nejednalo o dostatečnou záruku a na popud Winstona Churchilla byla v červenci 1940 v rámci operace *Catapult* francouzská flotila kotvící v zátoce Mers el Kébir pro jistotu neutralizována.¹²²

Současně jedině dostupné hladinové loďstvo, kterým Němci disponovali (tzn. křiŹník *Admiral Hipper* a lehké křiŹníky *Köln* a *Nürnberg*), byly přiděleny ke krytí diverzních konvojů v rámci operace Podzimní cesta.¹²³ Pro krytí invazních sil se tedy plánovalo využít převážně lehká plavidla.¹²⁴ Je však nutné dodat, Źe lehké námořní síly *Kriegsmarine* v září 1940 nebyly v kontextu námořních bojů v úzkých úsecích Lamanšského průlivu zdaleka bezvýznamné. Navíc Němci měli k dispozici ještě sedm torpédoborců z Brestu a Cherbourgu, jeŹ měly poslouŹit k ochraně západního křídla invazní flotily, tzn. Źe by zadržely britská plavidla kotvící v Portsmouthu a Plymouthu.¹²⁵ *Royal Navy* sice disponovalo mnohem širší kolekcí torpédoborců, ovšem většinou se jednalo o zastaralé kusy a naopak *Kriegsmarine* mělo šest moderních torpédoborců v anglické literatuře označených jako *Type 1934A* a jeden *Zerstörer 1936A Narvik* (*Type*

¹²⁰ HEWITT, s. 47.

¹²¹ PATERSON, s. 90–105.

¹²² V červenci se nacházelo v Mers el Kébir zhruba 40 % sil francouzského námořnictva. Ještě před britským útokem Churchill prohlásil, Źe buď se francouzské lodě připojí k *Royal Navy* nebo budou zničeny; COLLIER, Paul, *The Second World War (4) The Mediterranean 1940–1945*, Oxford 2002, s. 23.

¹²³ Viz podkapitola 3.3 Německé diverzní akce.

¹²⁴ FORCZYK, s. 246.

¹²⁵ KOOP, Gerhard, SCHMOLKE, Klaus-Peter, *German Destroyers of World War II*, Bonn 1995, s. 115; HEWITT, s. 47.

36A), z nichž všechny byly lépe vyzbrojené a rovněž se těšily větší rychlosti než jejich britští protivníci. Kromě torpédoborců se též počítalo s nasazením tří flotil tzv. *Schneelbootů* (zkráceně S-bootů). Celkem 21 těchto S-bootů mělo v rámci operace *Seelöwe* čekat na britská plavidla v kanále poblíž Němci rozmístěných minových polí. Kromě toho mělo *Kriegsmarine* 12 torpédových člunů (pět typu 35 vyrobených v letech 1939–1940, tři typu 24 vyrobené v letech 1928–1929 a čtyři typu 23 vyrobených v roce 1927), kotvící v Le Havre a Cherbourgu, jež měly později kooperovat s německými torpédoborci.¹²⁶ Navíc na jednotlivé bárky a transportéry byly též namontovány protiletadlové kanóny ráže 2 cm a 3,7 cm, se kterými bylo možné i díky jejich vysoké kadenci, poškodit můstek či nekrytá děla britských torpédoborců, pokud by se přiblížily příliš blízko. Větší transportéry byly posléze vyzbrojeny děly ráže 7,5 cm a 10,5 cm. Dále se též počítalo s využitím asi dvaceti minolovek M-35, třiceti R-bootů (*Räumboote*, pomocné minolovky) a několik desítek hlídkových člunů tzv. VP-bootů (*Vorpostenboot*). Minolovky třídy M-35 o hmotnosti 680 tun, které Britové nazvali „*Channel destroyers*“, byly vyzbrojeny dvěma děly ráže 10,5 cm, čtyřmi protiletadlovými kanóny (dva ráže 3,7 cm a dva ráže 2 cm) a v noci si je šlo snadno splést s torpédoborci.¹²⁷ R-booty též nebyly sice vybaveny torpédy, nicméně disponovaly dvěma děly ráže 2 cm a dokázaly plout rychlostí kolem 21–23 uzlů.¹²⁸

Vznikla tedy poměrně velká skupina lehkých eskortních plavidel, která měla především za úkol svým počtem a palebnou silou znemožnit britským lodím soustředit se pouze na invazní síly. Dohromady *Kriegsmarine* plánovalo nasadit pro ochranu čtyř invazních flotil zhruba 100 lodí, přičemž některé dosahovaly větší rychlosti i palebné síly než jejich britští oponenti a současně již zmíněné množství by pravděpodobně minimálně v prvních hodinách invaze zabránilo *Royal Navy* dostat se do jakéhokoli kontaktu s německými transportními loděmi. Je vskutku dost možné, že by se Královské námořnictvo během nočních bitev den před samotným vyloděním (S-Tag minus 1) ocitlo v početní nevýhodě. *Kriegsmarine* tedy dalo dohromady adekvátní eskort k ochraně většiny transportních plavidel pro počáteční fázi invaze. Ovšem v dalším stadiu bojů,

¹²⁶ FORCZYK, s. 246; MCKINSTRY, s. 352.

¹²⁷ Dostupné na: [<http://www.german-navy.de/kriegsmarine/ships/minehunter/mboot35/index.html>] [30.3. 2022]; FORCZYK, s. 216; GARDINER, Robert, *Conway's All The World's Fighting Ships 1922–1946*, London 1980, s. 245.

¹²⁸ [<http://www.german-navy.de/kriegsmarine/ships/minehunter/rboat/index.html>] [30.3. 2022]; FORCZYK, s. 216; GARDINER, s. 251.

odehrávajících se již během dne, by patrně začaly mít německé doprovodné lodě problémy, zejména při obraně jednotlivých kotvišť transportních lodí, kde by čelily jak námořním, tak rovněž i leteckým útokům, které by zcela určitě způsobily *Kriegsmarine* velké ztráty.¹²⁹

3.8 Plán přepravy přes kanál La Manche

Jen samotný plán *Kriegsmarine* přesunout devět armádních divizí přes kanál La Manche ve čtyřech transportních flotilách a následně provést úspěšné vylodění na plážích v jižní Anglii vskutku neměl v dějinách vojenství do léta 1940 obdoby. Více než 2 600 plavidel nalodujících vojáky z deseti přístavů by muselo být koordinováno podle velmi napjatého harmonogramu. O obojživelnou operaci podobného rozsahu se do té doby opravdu nikdo nepokusil. Kromě nebezpečí, které představovalo moře a nepřítel, by plavbu pravděpodobně neustále ztěžovala nezkušenost zúčastněných německých námořních posádek.¹³⁰

Jakmile by byla operace spuštěna, došlo by nejprve devět dní před S-Tagem na rozmístění minových polí (viz podkapitola 3.4) a následovalo by nakládání lodí, což bylo rozvrženo pro každý přístav jinak v závislosti na vzdálenosti od cíle. Například v Antverpách by počáteční nakládka začala na S-9 (S-Tag minus 9), v Dunkerku na S-8 a v Calais by začala až na S-5. Nejprve byly naloženy zásoby, poté tanky, nákladní auta a dělostřelectvo, následně koně, a nakonec vojáci na S-2 nebo S-1.¹³¹ Do S-2 by již konvoje z Amsterdamu a Rotterdamu pluly po holandském pobřeží, aby se shromáždily u Ostende. Po dokončení nalodění (S-1) jednotlivá plavidla konečně opustí přístavy. Počítalo se s tím, že z Calais vyrazí první plavidla transportní flotily C kolem 10:00. Není pochyb o tom, že by zcela jistě došlo k určitým zácpám či zpožděním, při účasti tolika lodí by bylo téměř nemožné splnit bez nějakých komplikací nastavený časový harmonogram. K jednotlivým invazním silám by se následně připojila eskortní plavidla a společně by se vydaly k určeným shromaždištím, přičemž se předpokládalo, že všechny lodě se zformují do 17:00 v S-1. Odhadovalo se, že přibližně v 19:00–19:30 by následně začala plavba přes kanál, přičemž před každou transportní flotilou by pluly minolovky a R-booty, jež

¹²⁹ FORCZYK, s. 216

¹³⁰ Tamtéž, s. 240.

¹³¹ SCHENK, s. 401–404.

by ještě čistily trasu od min a následně by došlo k rozmístění bójí s lucernami, které by pro transportní lodě a bárky značily jednotlivé cesty.¹³²

První vlna *Seelöwe* byla rozdělena do tří sledů: útočné síly, bojové podpůrné jednotky a podpůrné jednotky. Asi polovina bárek přidělených k operaci se podílela na přepravě útočného sledu, zatímco druhý sled se většinou skládal z transportů pro přepravu dělostřelectva a těžké techniky. Zbytek bárek a transportérů se nacházel ve třetím sledu, přičemž ten byl určen hlavně k přepravě vozidel, koní a personálu divizních podpůrných složek.¹³³ Již bylo nastíněno, že existovaly čtyři transportní flotily (B, C, D a E), přičemž každá plula po vlastní trase z francouzského pobřeží k jihu Anglie. Očekávalo se, že plavba flotil B, C a D potrvá při průměrné rychlosti 5 uzlů přibližně 10 hodin (zhruba od 20:00 do 6:00), nicméně se počítalo i s tím, že silné proudy sníží rychlost na 3–4 uzly, což by způsobilo zpoždění zhruba 2–4 hodiny.

Transportní flotila E z Le Havru a Cherbourgu měla flexibilnější itinerář než ostatní, předně kvůli nebezpečí ze strany *Royal Navy*, které ji hrozilo z Portsmouthu. Doba plavby z obou přístavů byla vázána na nepřátelskou aktivitu, a pokud by bylo riziko příliš velké, flotila by zůstala na místě. Pokud by to bylo možné, konvoje by se setkaly u Le Havre zhruba 11 hodin před začátkem vyloďení (cca v 19:00), kde by se dále zhodnotilo riziko nepřátelské aktivity, načež by se rozhodlo, zda pokračovat v plavbě buď do vyloďovací oblasti D nebo E. Na rozdíl od ostatních bylo součástí flotily E i zhruba 175 prázdných bárek, jež nepřevážely vojáky ani válečný materiál a byly taženy asi 50 transportními loděmi a 25 trawlerů.¹³⁴ Předsunutá hlídka VIII. armádního sboru byla složena ze zhruba 8000 vojáků rozdělených do třech útočných skupin a byla by přepravena přes kanál pomocí asi tří stovky motorizovaných rybářských lodí. Očekávalo se, že flotila E překoná vzdálenost 80 mil přibližně za 11 hodin, což znamenalo, že by musela shromaždiště v Le Havre opustit již v 18:30 na S-1, tedy ještě za denního světla. V VII., XIII. a XXXVIII. armádním sboru každá pěší divize utvořila ještě prapor předsunuté stráže (tzv. *Vorausabteilung*), které měly vést počáteční výsadek, jednalo se tedy o muže, jež se měli ocitnout na plážích jako první. Šlo zhruba o 800–1000 vojáků,

¹³² FORCZYK, s. 241; SCHENK, s. 406.

¹³³ FORCZYK, s. 242; DEWEERD, H. A., *Hitler's Plans for Invading Britain*. In: *Military Affairs*, 12, 1948, 3, s. 144; HEWIT, s. 65–66.

¹³⁴ SCHENK, s. 305.

kterí byli dále doplněni o inženýry a tzv. *Panzerjäger*.¹³⁵ Těmto oddílům rovněž hrozilo díky malému počtu plavidel a současně kvůli tomu že se nacházely na chvostu, nejmenší riziko nabrání zpoždění. Pouhých 30 minut za skupinou předsunuté stráže se plavil zbytek útočné skupiny, který se skládal ze dvou pěších pluků, nejméně jednoho dělostřeleckého praporu, průzkumného praporu, motorizované složky *Panzerjäger*ů a inženýrů. To vše by se přepravovalo na 80–90 bárkách a dvou transportních lodích. Předvoj invazní flotily se měl přiblížit k britskému pobřeží těsně před úsvitem a poté se otočit a plout paralelně ke břehu, aby se dále mohly rozmístit jednotlivé kolony k přistání. Lze však předpokládat, že i když *Kriegsmarine* přidělilo k daným flotilám velící důstojníky, byla by komunikace i tak špatná a invazní síly by k britskému pobřeží dorazily spíše v chaotickém uskupení než v řádně uspořádaných formacích.

Plánovalo se, že jakmile se předsunuté útočné jednotky dostanou dostatečně blízko k plážím, přesednou na útočné čluny typu 39 (tzv. *Sturmboote*), které byly vybaveny vlastním motorem a na přídi kulometem MG-34. Ostatní vojáci by přestoupili do gumových člunů bez pohonu a na jednotlivé pláže by tedy museli doveslovat. Pěší jednotky se měly postarat o likvidaci nejbližších britských obraných pozic, zatímco inženýři by odklízeli miny a další nejrůznější překážky na plážích.¹³⁶ Z taktického hlediska by první okamžiky německého vylovení v Anglii probíhaly podobně jako přechod řeky Mázy v květnu. Jakmile by byly pláže více méně čisté, začala by překládka mužů, koní a materiálu z transportních lodí, jež by čekaly u pobřeží, na jednotlivé bárky. Tato překládka byla jedním z nejslabších aspektů *Seelöwe*, protože vyžadovala, aby transportéry používaly i své palubní jeřáby ke zvedání těžkého vybavení a dále je umístily na bárky, jež se táhly vedle lodí.¹³⁷ Zcela jistě by celá tato procedura byla doprovázena útoky britského dělostřelectva, letadel a válečných lodí. Část vyložených lodí by se následně vrátila zpět do Francie k nalodění dalších jednotek. Jakmile by se vrátilo dostatečné množství plavidel, započala by nakládka druhé vlny. Mnoho lodí a bárek by nepochybně vyžadovalo řadu oprav, což by určitě způsobilo zdržení. Zároveň by se nakládaly obrněné jednotky, což samo o sobě bylo velmi složité a náročné. *Kriegsmarine*

¹³⁵ FORCZYK, s. 244; MCKINSTRY, s. 352; ROBINSON, s. 269.

¹³⁶ MCKINSTRY, s. 352; ROBINSON, s. 243.

¹³⁷ FORCZYK, s. 245; MCKINSTRY, s. 287; SCHENK, s. 422; Bárky, které byly naložené už ve francouzských přístavech by nejprve vysadily muže a materiál na plážích a poté by se vrátily k transportním lodím (ROBINSON, s. 246–247).

předpokládalo, že druhá vlna pravděpodobně nepřekoná kanál dříve než deset dní po počátečním přistání (přibližně 5. října). S ohledem na vzniklé ztráty a poškození transportní flotily a ztrátou času při opravách a opětovném sestavování lodí by však *Kriegsmarine* pravděpodobně potřebovalo alespoň dva týdny, než by shromáždila dostatek plavidel pro přemístění, byť jen několika divizí druhé vlny přes kanál La Manche.¹³⁸ Němci tedy plánovali zahájit výsadek s přistáním relativně lehce vyzbrojených sil, které by současně byly značně rozptýlené po jižním pobřeží Anglie. Doufalo se, že dokážou udržet předmostí dostatečně dlouho, než dorazí vozidla a těžká technika. Podobně jako většina německých pozemních operací by byla i operace *Seelöwe* hazardem, jež by závisela na vrozených bojových schopnostech německých vojáků a juniorském velení. Němci by se tedy zcela jistě dostali na druhou stranu kanálu, je ovšem otázka, zda by byli schopni dostat do Anglie včas i druhou vlnu, než by padly již vysazené jednotky a současně zda by se vůbec podařilo transportní lodě z druhého sledu ochránit před *Royal Navy* a případně i RAF.¹³⁹

¹³⁸ FORCZYK, s. 245.

¹³⁹ SCHENK, s. 422; FORCZYK, s. 250.

4 Britské přípravy a opatření proti očekávané německé invazi

Dne 4. června 1940 přednesl Winston Churchill projev v dolní sněmovně britského parlamentu, v němž reflektoval evakuaci BEF z Dunkerku, přičemž hlavně v závěru své řeči se vyjádřil k možné hrozící invazi se strany Německa a dal jasně najevo další postup Velké Británie: „*Sám jsem plně přesvědčen, že pokud všichni splní svou povinnost, pokud nic nezanedbáme, a pokud budou učiněna ta nejlepší opatření, která se právě činí, prokážeme, že jsme znovu schopni bránit náš ostrovní domov.*“ Zejména tato slova velmi dobře vystihují situaci ve Velké Británii v létě 1940. Na konci po té přednesl dnes již svou legendární větu: „*Budeme pokračovat až do konce, budeme bojovat ve Francii, budeme bojovat na mořích a oceánech, budeme bojovat se vzrůstající smělostí a silou, budeme bránit náš ostrov za jakoukoliv cenu, budeme bojovat na plážích, budeme bojovat na místech vyloďení, budeme bojovat na polích i v ulicích, budeme bojovat v kopcích, nikdy se nevzdáme, a i kdyby — čemuž ani na okamžik nevěřím — tento ostrov nebo jeho velká část byla podrobena a strádala, pak naše zámořské impérium, ozbrojené a chráněné britskou flotilou, bude pokračovat v boji, dokud bůh nedá a nový svět s veškerou svou silou a mocí nevyrazí k záchraně a osvobození světa starého.*“¹⁴⁰ Rovněž se tím i vymezil v otázce možného jednání o příměří, nutno však dodat, že Francie nebyla v této fázi zcela poražena.

Na obranných opatřeních, o kterých mluvil britský premiér, se pracovalo již od února roku 1940, kdy byl připraven plán pro ochranu důležitých přístavů a kasárna v Doveru a Kentu, které se nacházely nejbliže k francouzskému pobřeží, a hrozilo zde největší nebezpečí invaze. Němci při invazi do Norska a Dánska a následně hlavně při tažení západní Evropou a obsazení Francie představili nové metody vedení boje (viz kapitola 2) a bylo nutné na to patřičně zareagovat. V celku jednoduchá obranná opatření generála Waltera Kirka, který byl do května 1940 vrchním velitelem britských domácích sil (*Commander in Chief of the British Home Forces*) potřebovala drastickou revizi. Zejména panovala jistá obava z německých parašutistů, kteří demonstrovali svou efektivitu zejména při výsadbě v Nizozemí v květnu 1940.¹⁴¹ Řešením proti vzdušné

¹⁴⁰ MAGUIRE, Lori, „*We Shall Fight*“: *A Rhetorical Analysis of Churchill's Famous Speech*. In: *Rhetoric and Public Affairs*, 17, 2014, 2, s. 270.

¹⁴¹ NEWBOLD, David John, *British Planning and Preparations to Resist Invasion on Land, September 1939 – September 1940*, London 1988, s. 16; LOWRY, Bernard, *British Home Defences 1940–1945*, Oxford 2004, s. 11–12.

invazi měl být dobrovolnický sbor, tzv. *Local Defence Volunteers* (dále již jen LDV), který byl založen 14. května (v den německého průlomu u Sedanu)¹⁴² a měl rovněž rozšířit dostupnou pracovní sílu a současně při případném útoku zadržet nepřítele, byť jen na několik hodin a poskytnout tak čas armádě na přeskupení.¹⁴³ Předně však měl LDV bránit klíčové komunikační body a továrny v zázemí proti možnému obsazení a zároveň udržet kontrolu nad civilním obyvatelstvem, předejít panice a zabránit zablokování komunikačních cest uprchlíky. Na popud Churchilla dostal tento dobrovolnický sbor nový název: Domácí stráž (*Home Guard*). Zapojit se mohli muži ve věku od 17 do 65 let, i když horní věková hranice nebyla striktně dodržována. Služba byla neplacená, ale dávala šanci starším nebo nezkušeným vojákům podpořit válečné úsilí. Dobrovolně se přihlásilo mnohem více mužů, než vláda očekávala, a do konce června *Home Guard* tvořilo zhruba 1,5 milionu dobrovolníků. Mužů tedy bylo dost, nicméně minimálně z počátku však chybělo vybavení. Nebyl dostatek uniforem, dobrovolníci nosili jen pásku na ruce a byli vyzbrojeni pouze vlastními zbraněmi (běžně se jednalo o brokovnice, nože či jinak po domácku upevněné bajonety na tyčích, improvizované plamenomety a nechyběly ani zápalné lahve). Jejich primární rolí však z počátku bylo především pozorování oblohy a případně podávat hlášení o nepřátelských výsadbářích. V odlehlejších oblastech Velké Británie, jako byl například Dartmoor, Exmoor či na hranicích s Walesem, dostaly jednotlivé hlídky i koně a kola. Britský tisk posléze tento útvar přezdíval *Parashots*. Kromě průzkumné a pozorovací funkce měla Domácí stráž také za úkol obranu měst a vesnic, přičemž jednotlivé oddíly se většinou skládaly z místních obyvatel a bylo pro ně celkem přirozené, že budou bránit své domovy. Zároveň je nutné dodat, že se v mnoha případech jednalo o veterány z první světové války, kteří navíc kromě zkušeností ze zákopů ještě disponovali poměrně dobrou kondicí a v některých ohledech na tom tedy byli lépe než armáda. K tomu ještě v červenci a srpnu dostala Domácí stráž nové vybavení a výcvik. Spojené státy dodaly z rezervních zásob na 500 000 moderních pušek M1917 Enfield a 25 000 automatických pušek M1918 Browning (svými vlastnostmi dokázal suplovat i lehký kulomet).¹⁴⁴ O rok později jednotky Domácí stráže dostaly i narychlo vyrobené a nekonvenční protitankové nebo

¹⁴² Autor má na mysli boje probíhající mezi 13. a 15. květnem 1940.

¹⁴³ [<https://www.warhistoryonline.com/world-war-ii/the-home-guard-dads-army.html?chrome=1>] [13.4. 2022]

¹⁴⁴ EVANS, Martin Marix, MCGEOCH, Angus, *Invasion! Operation Sealion 1940*, Abingdon 2004, s. 68.

pěchotní podpůrné zbraně, jakým byl například minomet *Blacker Bombard* či protitankový kanón o ráži 2,5 palce *Northover Projector*. Jednalo se tedy o poměrně nezanedbatelnou sílu, se kterou mohla Velká Británie počítat.¹⁴⁵

Dalším opatřením bylo dne 27. května propuštění generála Kirka, na jehož post byl posléze jmenován veterán z první světové války generál William Edmund Ironside. Před novým vrchním velitelem domácích ozbrojených sil ležel nelehký úkol. Na obranu zhruba 400 mil dlouhého pobřeží, kde by se dala případně provést obojživelná operace, dostal pouze dvě obrněné divize (z toho jedna slabá a druhá špatně vyzbrojená), 15 pěších divizí, jež neměly ani dostatek mužů, bojových zkušeností či polních děl.¹⁴⁶ Je nutné si též uvědomit, že případná frontová linie by byla dvakrát větší než ve Francii, kde Němci čelili přibližně 80 britským a francouzským divizím, jež byly též jištěny Maginotovou linií. V průběhu června Ironside přednesl válečnému kabinetu své plány na obranu země, přičemž nedostatek těžkých zbraní a tanků chtěl vykompenzovat vybudováním sítě nejrůznějších obranných pozic, zákopů, protitankových překážek či jiných zábran a bariér, které měly zpomalit nebo ideálně zcela zastavit případný německý postup a následně by britské rezervní jednotky podnikly protiútok. Velký důraz se kladl především na nejrůznější betonové protitankové zábrany a pozice, později přezdívané protitankové ostrovy či pevnostní města (tzv. *nodal points*), které měly, co nejvíce německým obrněným divizím omezit manévrovací prostor. Současně na místech, kde chyběla přírodní bariéra v podobě řeky či kanálu, došlo na vykopání dlouhých protitankových příkopů, jež byly dále doplněny obrovským množstvím bunkrů. Protitankové překážky nechyběly samozřejmě ani na plážích, kde je též doplnily minová pole a ostnatý drát, přičemž největší prioritu dostalo zabezpečení jižní a východní pobřeží Anglie. Po celé zemi se postavilo více než 50 obranných linií. Po obranných postaveních na pobřeží byla klíčová zejména tzv. GHQ linie (*General Headquarters Line*), jež měla chránit Londýn a průmyslové srdce Británie. Další důležitou linií se stal například 80 km dlouhý obranný val táhnoucí se od Seatonu přes Taunton až k Bridgewateru,¹⁴⁷ kde navázal právě na GHQ linii a měl tedy zajistit zejména přístupové cesty do Bristolu. Rovněž došlo k odstranění

¹⁴⁵ LOWRY, *Home Defences*, s. 11–12.

¹⁴⁶ LOWRY, Bernard, *Pillboxes and tank traps*, Oxford 2014, s. 7.

¹⁴⁷ V anglické literatuře je linie označena jako *Taunton line*.

cedulí, ukazatelů či názvů železničních stanic, což mělo sloužit k zmatení nepřítele, nicméně to v průběhu války způsobilo komplikace spíše běžným cestovatelům.¹⁴⁸

Ironsidova důvěra v táhlé obrané linie velmi reflektuje jeho zkušenosti z první světové války, kde podobná soustava zákopů Němce zastavila. Nedostatečná originalita a příliš statický obranný systém ho však patrně stál místo. Jeho kritici, jakým byl například jeho pozdější nástupce generál sir Alan Brooke, se obávali, že to zkrátka proti případnému německému útoku nebude stačit a často argumentovali osudem Maginotovy linie. Na popud Churchilla nahradil Brooke generála Ironsida 19. července a na rozdíl od svého předchůdce nedbal tolik právě na statické obraně, nýbrž byl zastáncem spíše protiofenzivní akce. Na to konto zpomalila výstavba bunkrů a plánovalo se zformování mobilních záloh, které měly rychle přepadnout nepřátelské síly ještě předtím, než by se stihly pořádně rozvinout a usadit na předmostí.¹⁴⁹ Nutno dodat, že omezení výstavby bylo též způsobeno nedostatkem stavebního materiálu a rovněž pro Brookovu navrhovanou strategii neměla aktuálně Velká Británie dostatečné množství mužů.¹⁵⁰

4.1 Stav britské armády po evakuaci z Francie

Evakuací z Francie bylo sice zachráněno přes 300 000 mužů, nicméně Velká Británie za sebou nechala poměrně velké množství zbraní, uniforem, tanků, vozidel a jiného válečného materiálu. Jenom v Dunkerku ztratila britská armáda 2347 děl (55% svého celkového inventáře), 509 dvou librových protitankových děl (60% z celkového počtu) a 615 tanků (47% z celkového počtu). Kromě toho Britové dále přišli o 63 879 vozidel, 76 000 tun munice a 165 000 tun benzínu.¹⁵¹ Velkou část tohoto materiálu si Němci začlenili do vlastního inventáře pro svoji potřebu. Zvláště ochromující pro britskou armádu byla ztráta vojenských nákladních vozidel, protože Británie jich v roce 1940 vyrobila pouze 89 582 a podobné množství v roce 1941, což znamenalo, že velká část britské armády nebyla ani během příštího roku plně motorizována.¹⁵²

Kromě materiální škody Britové utrpěli i nemalé ztráty na životech. Zhruba 50 000 mužů se pohřešovalo, 16 815 bylo raněných a 4200 mrtvých, to znamená, že armáda přišla ve Francii asi o 17% vojáků z celkového počtu. Neúměrný podíl na těchto

¹⁴⁸ LOWRY, *Home Defences*, s. 11–12; LOWRY, *Pillboxes*, s. 4; MCKINSTRY, s. 108–112.

¹⁴⁹ LOWRY, *Home Defences*, s. 13; NEWBOLD s. 192–195.

¹⁵⁰ NEWBOLD, s. 276–300.

¹⁵¹ LONGDEN, Sean, *Dunkirk: The Men They Left Behind*, London 2009, s. 20; HUBÁČEK, Miloš, *Invaze*, Praha 1999, s. 15; LORD, Walter, *Dunkerský zázrak*, Praha 1987, s. 285; MCKINSTRY, s. 79.

¹⁵² FORCZYK, s. 23–24.

ztrátách měly pěší prapory, které měly povolenou sílu 668 mužů (včetně 22 důstojníků), celkem bylo ztraceno přes 38 000 pěšáků, tedy ekvivalent 57 praporů. Poměrně velký počet obětí zaznamenalo i dělostřelectvo. Dohromady přišlo přibližně o 7 300 mužů, důsledkem čehož nezbylo britské armádě po Dunkerku příliš mnoho vycvičených dělostřelců. Stejně tak i ztráta téměř 3000 britských důstojníků vážně ovlivnila minimálně schopnost britské armády vycvičit nové rekruty. Z uvedených čísel je tedy jasně patrné, že rychlá evakuace zdecimovala britskou armádu a současně i některé teritoriální jednotky. Ve 2. pěší armádní divizi byly prakticky zničeny čtyři její prapory, 1. prapor, *Queen's Own Cameron Highlanders* měl pouze 79 přeživších, 1. prapor, *Royal Welch Fusiliers* měl asi 150 a dvěma praporům 4. brigády zbylo dohromady asi 400 mužů. Ve 3. pěší divizi utrpěla 4. *Royal Berkshires* více než 50% ztrát a ve 48. pěší divizi měl 2. prapor *Royal Warwicks* pouze 137 přeživších. 51. pěší divize (teritoriální jednotky) ztratila celkem šest pěších praporů. Jakmile se tyto divize vrátily do Británie, musely nahradit obrovské mezery ve svých řadách, což často znamenalo přesun podpůrného personálu do pěchotních bloků. Nahrazení mladších vojáků je jedna věc, ale zkušené poddůstojníci a velitelé rot skutečně nesjíždějí z montážních linek. Následkem čehož nebyl ani dostatek profesionálů pro výcvik nových dobrovolníků v teritoriální armádě, díky čemuž tomuto útvaru trvalo velmi dlouho, než dosáhl patřičné bojové připravenosti, která by jim umožnila úspěšně bojovat s německými divizemi.¹⁵³

Britská armáda na tom po Dunkerku tedy skutečně nebyla nejlépe. Kromě již zmíněného postrádaly zejména taktické vysílačky, minomety a transport. Některé pěší prapory dostaly kola nebo civilní autobusy, ale to problém nevyřešilo. Například 59. pěší divize teritoriální armády (určená k ochraně severního pobřeží) byla vybavena nákladními automobily z pivovarů v Newcastleu. Vzhledem k tomu, že vozidla byla armádě pouze zapůjčena, zachovala si svůj obchodní nátěr a nemohla být natřena jako vojenská vozidla. V červnu 1940 na tom byla britská pěchota v mnoha ohledech dost podobně jako Němci v letech 1942–1944, postrádali prvosledové vybavení a měli žalostně málo zkušených nižších důstojníků a poddůstojníků. Kromě toho se Churchill v rozporu s vedením armády rozhodl, že se mezi červnem a srpnem rekrutuje dalších 324 000 mužů. Tito noví rekruti byli zformováni do 122 pěchotních praporů a byli vybaveni puškami americké výroby, jakmile byly k dispozici a celkově na tom nebyly o moc lépe

¹⁵³ FORCZYK, s. 25.

než *Home Guard*.¹⁵⁴ Patrně by bylo moudřejší poslat nové rekruty pracovat na stavbu protiinvazních obraných pozic na pobřeží, což by jistě ocenili i řadoví vojáci, kteří na tuto činnost byli tehdy využíváni, což však Churchill odmítl. Je tedy důležité poznamenat, že to nebyl jen Dunkerk, co negativně postihlo britskou armádu, ale také politické rozhodnutí vytvořit iluzi síly prostřednictvím velkých čísel na papíře, což současně přetěžovalo kromě jiného jednotlivé výcvikové tábory.¹⁵⁵

Během července a srpna se však situace v armádě podařila v rámci možností zlepšit a v polovině září byla Velká Británie dle slov Winstona Churchilla schopna dát dohromady pro obranu jižního pobřeží celkem 16 vysoce kvalitních divizí, z nichž 3 byly obrněné.¹⁵⁶ Britská vláda vkládala mimo jiné velkou důvěru do svých továren, což dokládá i fakt, že v polovině srpna bylo posláno jen do Egypta 154 tanků a jiných obrněných jednotek.¹⁵⁷ Je tedy příznačné, že vláda byla dostatečně přesvědčena o schopnosti Británie odrazit případnou německou invazi.

4.2 Royal Navy

Námořní síla v domácích vodách byla životně důležitá pro přežití Velké Británie. Přestože bylo královské námořnictvo mnohem větší a disponovalo širším lodním inventářem, na rozdíl od *Kriegsmarine* však mělo též celou řadu závazků, kdy kromě obrany vlastního ostrova, což zahrnovalo i zajištění Skotska a severu Anglie, muselo čelit ještě mimo jiné i japonské agresi v Pacifiku. Královské námořnictvo bylo schopno přemoci jakoukoli sílu, kterou by německé námořnictvo dokázalo shromáždit, ale kvůli velkému rozptýlení sil (částečně i kvůli riziku leteckého útoku) by patrně potřebovalo čas k přesunu svých lodí do dané oblasti.

Ačkoli velká část flotily byla umístěna na severu v zátocě Scapa Flow, i tak se u jižního a východního pobřeží Velké Británie nacházela nezanedbatelná síla britského námořnictva. Zejména od konce července bylo *Royal Navy* přítomno v předpokládané oblasti invaze ve značném počtu. Kromě tisíce hlídkových plavidel se při ústí řeky Temže a Medway nacházely 2 křižníky, 30 torpédoborců a 7 šalup. V Portsmouthu operovalo 12

¹⁵⁴ FRENCH, David, *Raising Churchill's Army: The British Army and the War against Germany 1919–1945*, Oxford 2000, s.181.

¹⁵⁵ FORCZYK, s. 25.

¹⁵⁶ CHURCHILL, Winston, *Memoirs of The Second World War*, Boston 1959, s. 344.

¹⁵⁷ V této době se britské továrny téměř vyrovnaly německé produkci v tancích a v roce 1941 je dokonce překonaly. EDGERTON, David, *Britain's War Machine: Weapons, Resources and Experts in the Second World War*, New York 2011, s. 219.

torpédoborců a křižník, v Doveru 40 malých plavidel včetně motorových torpédových člunů a divize torpédoborců, křižník a bitevní loď se zase nacházely v prostoru u Plymouthu.¹⁵⁸ Křižníky hlídkovaly v oblasti mezi Firth of Forth a Humberem a od Humberu k Temži. Zbývající torpédoborce se stále využívaly jako doprovodná plavidla pro konvoje, nicméně nepluly dál než 300 mil od západního pobřeží Irska a mohly tak být eventuálně rychle nasazeny v případě německé invaze.¹⁵⁹ Domácí flotila ve Scapa Flow sestávala ze tří nebo čtyř bitevních lodí a bitevních křižníků, jedné letadlové lodi, dvou těžkých křižníků, tří lehkých křižníků a dvou flotil torpédoborců.¹⁶⁰ Odhaduje se, že v perimetru domácích vod dlouhém zhruba 2000 mil, mělo *Royal Navy* celkově přes 1000 plavidel. Síly královského námořnictva byly koncentrovány tak, aby bylo možné jakoukoli ohroženou oblast pokrýt lehkými plavidly v nejhorším případě do deseti hodin, v nejlepším případě do dvou až tří hodin. Lze tedy konstatovat, že *Royal Navy* bylo v této době připravené odrazit jakoukoli invazi vedenou z moře. Lodě královského námořnictva byly zároveň dobře rozmístěny, aby čelily všem pravděpodobným i některým nepravděpodobným hrozbám, a rovněž byly i dobře rozptýleny, aby snížily případné ztráty způsobené leteckým útokem.¹⁶¹

4.3 Royal Air Force

Velmi důležitou složkou bylo v obraně Velké Británie kromě námořnictva i královské letectvo. Při bojích ve Francii a současně v průběhu zajišťování evakuace z Dunkerku ztratilo královské letectvo na 959 strojů, přičemž polovinu z těchto ztrát tvořily stíhačky. Mimo to dále RAF přišlo o 66 strojů v Norsku a zároveň jen nad Dunkerkem ztratilo okolo tří set zkušených pilotů. Po ukončení operace Dynamo bylo královské letectvo schopno nasadit do obrany vlastní země ne více než 300 bojeschopných letounů. Situace se však v průběhu léta zlepšila předně díky výkonnosti britských továren, které dokázaly v období mezi červnem a říjnem vyrobit zhruba 2300 letadel a významně tak Britové v tomto ohledu Němce předčili. Začátkem srpna královské letectvo disponovalo zhruba 50 perutěmi, což znamená zhruba 600 strojů schopných boje. Pro srovnání *Luftwaffe* mohlo ve stejnou dobu nasadit téměř tisícovku letadel.¹⁶²

¹⁵⁸ HEWITT, s. 169; MCKINSTRY, s. 311.

¹⁵⁹ HEWITT, s. 169.

¹⁶⁰ FORCZYK, s. 209.

¹⁶¹ MCKINSTRY, s. 311.

¹⁶² KEEGAN, s. 100.

Stíhací letectvo RAF bylo rozděleno do tří operačních skupin, s tím že každá chránila jinou část Britských ostrovů. Skupina č. 11 pod velením maršála Keitha Parka s velitelstvím v Uxbridge měla za úkol bránit jihovýchod Anglie a Londýn. Skupina č. 12 pod velením maršála Trafforda Leigh-Malloryho chránila oblast východní a střední Anglie a skupina č. 10 bránila jihozápadní Anglii a Wales. V průběhu července ještě byla vytvořena skupina č. 13, jež se nacházela v severní Anglii a Skotsku.¹⁶³ Je nutné dodat, že letadla ze všech skupin nebyla vázána čistě na obranu dané oblasti a mohla v případě potřeby vypomocť kdekoli to bylo nutné a celý systém se tedy těšil velké flexibilitě. Rovněž velitel 11. skupiny Keith Park preferoval, aby docházelo k útokům na nepřátelské letky již nad kanálem La Manche, tedy aby německé bombardéry nestihly doletět ke svému cíli. Zároveň preferoval vyslat proti nepříteli raději menší počet stíhaček, které se měly pokusit rozbít sevřené německé formace a následně by jednotlivé oddělené bombardéry jednoho po druhém sestřelily. Postup spočíval v tom, že pomalejší Hurricany se potýkaly s bombardéry, zatímco agilnější Spitfiry zdržovaly stíhací doprovod, nicméně někdy si však role obrátily. Rovněž též Park prosazoval, aby piloti útočili na německé bombardéry zepředu, ovšem jen malý počet letců RAF bylo schopno tento manévr podniknout (v anglické literatuře se termín označuje jako *head on attack*).¹⁶⁴ Tato taktika vystavovala britské piloty většímu riziku, a současně se dočkala též kritiky od Leigha Malloryho, nicméně velení RAF v čele s brigádním generálem Hugh Dowdingem však Parkovu strategii schválilo a později se ukázalo, že to bylo správné rozhodnutí. Poměrně nemalou výhodu Britům poskytl i radarový systém *Chain Home*, který byl plně funkční již od roku 1938 a jenž dokázal detekovat nepřátelská letadla ve výšce od zhruba 150 do 4500 metrů a ve vzdálenosti 120 km. Dowding celý systém ještě vylepšil, když zvětšil radarovou síť a vznikl tak integrovaný systém protivzdušné obrany, známý jako Dowdingův systém.

¹⁶³ KEEGAN, s. 99.

¹⁶⁴ ORANGE, Vincent, *Park: The Biography of Air Chief Marshal Sir Keith Park, GCB, KBE, MC, DFC, DCL*, London 2001, s. 96.

5 Letecká bitva o Británii

Jedním ze základních předpokladů pro úspěšné provedení operace *Seelöwe* bylo získání vzdušné převahy, v rámci čehož mělo dojít i k oslabení nepřátelských obranných pozic na pobřeží, poškození či kompletnímu vyřazení královského letectva a klíčových průmyslových center, narušení důležitých přístupových cest k invazním oblastem a současně k redukci síly *Royal Navy*. To, co začalo, jako poměrně logicky správné plnění taktických záměrů, se později zvrhlo ve snahu definitivně zlomit morálku nepřítele a donutit ho kapitulovat jen za pomoci vzdušné síly. Právě odklonění od původních cílů se patrně stalo jednou z fatálních chyb *Luftwaffe*, jež navzdory tomu, že disponovalo minimálně z počátku větším množstvím letadel,¹⁶⁵ v letecké bitvě o Británii, probíhající zhruba od poloviny července do konce října roku 1940 nakonec neuspělo, což mělo posléze neblahý efekt i na operaci *Seelöwe*.

Aby došlo k porážce Velké Británie nebo alespoň omezení její obranyschopnosti, muselo by *Luftwaffe* použít veškeré své zdroje proti nejdůležitějším cílům, na kterých stála britská obrana. Ovšem i kvůli nedostatku přesných zpravodajských informací a nestálému myšlení ve vedení *Luftwaffe*, je Němci nestačili včas najít a eliminovat a mezitím již bylo promeškáno další okno pro možné provedení *Seelöwe*. Neustálé střídání cílů bránilo dosažení rozhodujících výsledků, to však ale neznamená, že nebyly dosažitelné.¹⁶⁶ Za jejich výběr v rámci hierarchie *Luftwaffe* bylo odpovědné 5. oddělení III. skupiny pod velením generála Josepha Schmida, které nedokázalo správně odhadnout a vyhodnotit strategické těžiště nepřítele.¹⁶⁷ Schmidovi byl od jeho kolegů prostě předložen seznam asi 50 průmyslových cílů ve Velké Británii, jež zahrnoval továrny na výrobu letadel, elektrárny, přístavy, ocelárny a potravinářská výrobní centra. Schmid posléze informoval Göringa, který poté s generálem Hansem Jeschonnkem vybral bez nějakých konkrétních kritérií vhodné cíle, což tedy rovněž dokládá, proč *Luftwaffe* nezaměřilo své úsilí na jeden klíčový systém, podobně jako to učinili později Spojenci.

¹⁶⁵ Pro porovnání Němci měli v srpnu k dispozici 988 středních bombardérů, 311 Ju 87, 908 stíhaček Bf 109 a 263 Bf 110. Naopak Britové disponovali pouze 678 stíhačkami (z toho bylo 353 Hurricaneů, 226 Spitfireů, 71 Blenheimů, 26 Defiantů a 2 Gladiatory). BUNGAY, s. 136–137.

¹⁶⁶ FORCZYK, s. 150; DICK, Ron, *Battle of Britain*. In: *Air Power History*, 37, 1990, 2, s. 16.

¹⁶⁷ Těžiště (v anglické literatuře označeno termínem *centres of gravity*, COG) je v moderní vojenské terminologii obvykle definováno jako morální nebo fyzický faktor, na němž závisí schopnost nepřítele úspěšně vést své operace (CLAUSEWITZ, Carl, *On War*, New Jersey 2009, s. 365–370); FORCZYK, s. 152; MITCHAM JR, Samuel, *Eagles of the Third Reich, Men of the Luftwaffe in World War II*, Mechanicsburg 1988, s. 125.

V podstatě neschopnost Schmidova 5. oddělení poskytnout skutečnou zpravodajskou zprávu, jež by napověděla velení *Luftwaffe*, jak efektivně ochromit britské válečné úsilí, mělo za následek, že Göring s Jeschonkem následně až příliš rozptýlili své bombardéry na zbytečně velké množství cílů.

Göring i Jeschonnek zpočátku upřednostňovali bombardování letišť stíhacího letectva RAF,¹⁶⁸ což se může jevit na první pohled jako správný krok, nicméně letiště nebyly pro fungování britské obrany kritické hned ze tří důvodů: v Británii se nacházelo příliš mnoho letišť na to, aby je bylo možné neutralizovat dostupnými zdroji, rovněž včasné varování radarem zabránilo *Luftwaffe* zachytit větší počet stíhačů RAF ještě na zemi a současně stíhací perutě královského letectva nepotřebovaly pevné základny, ze kterých by operovaly. Vedení *Luftwaffe* zjevně zapomnělo, že RAF ve Francii prokázalo svou schopnost operovat z travnatých pásů s piloty spícími ve stanech a mechaniky obsluhujícími letadla pod širým nebem.¹⁶⁹

Jak je již patrné z předchozí kapitoly, britská defenziva ležela na dvou primárních faktorech: RAF a *Royal Navy*, což byly současně dvě hlavní strategická těžiště Velké Británie. Královské letectvo zajišťovalo obranu ze vzduchu, tzn. mělo na starost zejména ničení nepřátelských bombardérů a jeho bojeschopnost v podstatě stála na pěti kriticky důležitých pilířích: radarový systém *Chain Home*, kooperace jednotlivých velitelství v daných sektorech, výcvikový program pro nové piloty (jenž umožnil nahrazovat ztráty), dobrá údržba a oprava letadel a v poslední řadě byly především nepostradatelné továrny, které měly výrazný podíl na pozdějším úspěchu RAF v bitvě o Británii.¹⁷⁰ Pokud by Němci zvládli narušit alespoň jeden z těchto pilířů, byla by tak výrazně snížena efektivita královského letectva.

Činnost královského námořnictva, jehož hlavním úkolem bylo mimo jiné potápět nepřátelská plavidla, nacházející se v britských vodách, záviselo na čtyřech hlavních bodech: pobřežní velitelství RAF, jenž bylo schopno detekovat a identifikovat nepřátelské invazní síly, kvalitní hladinové loďstvo, kterému se německé námořnictvo nemohlo rovnat, velký počet minolovek, jež poměrně efektivně odklízely nepřátelská minová pole v kanále La Manche a v poslední řadě funkční základny, které zajišťovaly

¹⁶⁸ BUNGAY, s. 220; OVERY, s. 56–57; DILDY, Douglas, *The Air Battle for England*. In: *Air Power History*, 63, 2016, 2, s. 33.

¹⁶⁹ FORCZYK, s. 153–155.

¹⁷⁰ BUNGAY, s. 69–84.

opravy a doplnění paliva. Během bitvy o Británii se jak u RAF, tak i *Royal Navy* objevily určité kritické slabiny. Letectvo nedokázalo zareagovat na poměrně ničivé německé noční nálety¹⁷¹ a námořnictvo mělo zase problémy s odstraňováním nepřátelských akustických a magnetických min. Kdyby byla jakákoli z těchto slabin ještě více a správně využita, mohlo by patrně dojít k částečné marginalizaci dvou nejsilnějších složek obrany Velké Británie.¹⁷²

To však neznamená, že by se o to Němci nepokusili. Hermann Göring povolil hned v úvodních dnech akce *Adleragnriff* (volně lze přeložit jako den orla či útok orla) útoky na britské radiolokátory, výsledkem čehož bylo dočasné vyřazení čtyř stanic *Chain Home*, ale Němci byli zjevně zklamáni, že nebyly kompletně zničeny.¹⁷³ Zatímco 360 stop vysoké vysílací věže, vyrobené z ocelové konstrukce s otevřeným nosníkem, byly relativně odolné vůči výbuchu, 240 stop vysoké přijímací věže vyrobené ze dřeva nikoliv. Na několika poškozených místech Britové pokračovali ve vysílání – i když byly přijímací věže zničeny. Ovšem i tak byly počáteční německé útoky poměrně úspěšné a pokud by v nich *Luftwaffe* dále pokračovalo, mohlo tak RAF připravit o výhodu včasného varování. Göring však v napadání radarových stanic neviděl příliš velký smysl a sám došel k závěru, že jeho letadla dále nebudou útočit na britské radiolokátory, poněvadž ani jeden ze zasažených nebyl dosud vyřazen z akce.¹⁷⁴

Zatímco několik oblastních velitelství jednotlivých skupin RAF bylo německými nálety poškozeno, velitelství 11. skupiny v Uxbridge zůstalo téměř netknuté a rovněž ani výcviková centra nebyla nijak zvlášť postihnuta nepřátelskou aktivitou. Útoky na britské letecké továrny začaly v polovině srpna, ale byly sporadické a na případné úspěšné zásahy nebylo dále navázáno. *Luftwaffe* se raději spokojilo s tím, že na danou továrnu shodí několik bomb a tím to končí. Až dne 26. září byla díky náletu na Southampton ovlivněna výroba Spitfirů, ovšem tento útok přišel příliš pozdě, aby měl vliv na průběh bitvy o Británii.¹⁷⁵ K útoku na továrny Hurricanů bylo vynaloženo jen skromné úsilí, přestože tento letoun byl páteří RAF.¹⁷⁶ Zejména Jeschonnek byl proti plýtvání úsilím na

¹⁷¹ RAY, John, *The Night Blitz*, London 1996, s. 112.

¹⁷² FORCZYK, s. 155.

¹⁷³ BUNGAY, s. 56–57.

¹⁷⁴ Svůj názor Göring vyjádřil i v oficiální směrnicí z 15. srpna 1940, jenž byla určená všem velitelům *Luftwaffe*. DICK, s. 17.

¹⁷⁵ V důsledku náletu na Southampton klesla produkce Spitfirů z 268 na 151 kusů.

¹⁷⁶ FORCZYK, s. 153.

průmyslové cíle a 2. září vydal rozkaz, že k takovým náletům bude využit pouze malý počet letadel. Zároveň spolu s Göringem uvěřili zpravodajským zprávám o způsobených škodách, a že nálety na britská letiště zničily podstatnou část sil královského letectva a bylo dále rozhodnuto, že další úsilí *Luftwaffe* bude směřováno na Londýn, přičemž se předpokládalo, že při útoku na hlavní město bude RAF donucena poslat do boje všechna svá zbývající letadla.¹⁷⁷ Rovněž bylo téměř ignorováno *Royal Navy*, kdy kromě *Kannalkampfu*, probíhajícím v červenci 1940, *Luftwaffe* nevěnovalo britskému námořnictvu nějakou zvláštní pozornost. Bylo podniknuto jen pár sporadických náletů na plavidla ve Scapa Flow. Například nálet Ju-88 dne 16. března vyřadil těžký křižník *HMS Norfolk* na tři měsíce z akce a nálet na Glasgow podniknutý 18. září vážně poškodil těžký křižník *HMS Sussex*, nicméně nebylo vynaloženo žádné trvalé úsilí zničit či alespoň snížit početní stav větších lodí královského námořnictva. Naproti tomu RAF opakovaně útočila na hladinové loďstvo a později i na připravené německé invazní bárky, zatímco *Luftwaffe* vynaložilo pouze polovičaté úsilí na snížení bojeschopnosti *Royal Navy*, ačkoli byli Němci schopni bombardovat klíčové základny minimálně v oblasti kolem pláží vybraných pro *Seelöwe*. Bylo však již zmíněno, že Hermann Göring nejevil o plánovanou německou invazi zájem a jeho přístup se pak odrazil na činnosti *Luftwaffe*, jež neútočilo (i v důsledku nepřesných zpravodajských informací) ani na námořní základny či továrny. Spíše se snažil zapůsobit na Hitlera a obyvatele Velké Británie, zničením Londýna a dalších velkých britských městských oblastí. Znamenalo to odklon od jakéhokoli druhu strategického rozhodování.¹⁷⁸

Liverpool byl jediným místem, kde se *Luftwaffe* skutečně snažilo zaútočit na britské strategické těžiště. Admirál Raeder naléhal na útoky proti městu od konce roku 1939 a prohlásil, že velká letecká kampaň proti Liverpoolu by mohla ochromit britský import. Ačkoli se Göring zdráhal podpořit jakoukoli myšlenku navrženou Raederem, povolil čtyři noční nálety mezi 28. a 31. srpnem, kdy 629 německých bombardérů shodilo na město 455 tun výbušnin. *Luftwaffe* však útok na Liverpool do 28. listopadu nezopakovala a další sporadické nálety na město proběhly až v květnu následujícího roku. Dohromady *Luftwaffe* provedlo 12 velkých náletů na Liverpool. Více než 2500 letadel

¹⁷⁷ WEBB, Edwin, DUNCAN, John, *Blitz over Britain*, Kent 1990, s. 30–41; DICK, s. 22–23; Část velení *Luftwaffe* však nevěřila informacím o britských ztrátách a chtěla dále pokračovat v náletech na letiště RAF.

¹⁷⁸ FORCZYK, s. 155; Jednalo se i o jakýsi odvetný manévr za britský útok na Berlín, k němuž došlo koncem srpna 1940.

shodilo přes 2400 tun bomb a způsobilo nemalé škody, nicméně ani takové úsilí nestačilo k vážnému narušení britského dovozu.¹⁷⁹

V září 1940 bylo v britských loděnicích ve výstavbě pět letadlových lodí, pět bitevních lodí, 15 lehkých křižníků a přes 50 torpédoborců, z toho dvě třetiny v Glasgow nebo Newcastlu. Je překvapivé, že *Luftwaffe* až do března roku 1941 nepodniklo žádné větší nálety na Glasgow či Newcastle, což by jistě způsobilo britskému námořnictvu nemalé problémy. Ztráty válečných lodí, zejména nových torpédoborců, by měly dominový efekt na schopnost *Royal Navy* bránit konvoje proti útokům ponorek, ale vedení *Luftwaffe* to ovšem patrně nedocházelo.¹⁸⁰

Byla tedy vyvíjena pouze sporadická a příliš nekonzistentní snaha narušit britská operační či strategická těžiště. Místo toho, aby se Němci soustředili na několik důležitých bodů, rozšířili své bombardovací úsilí na příliš mnoho cílů, čímž značně, a hlavně zbytečně rozptýlili své síly. *Luftwaffe* bylo schopno udeřit na životně důležité pilíře, na nichž stálo britské strategické těžiště a pouze silné a trvalé úsilí proti alespoň jednomu z nich by téměř jistě narušilo schopnost Velké Británie vzdorovat, což by mohlo teoreticky stačit k tomu, aby byly vytvořeny podmínky pro uskutečnění operace *Seelöwe* v září 1940.

¹⁷⁹ FORCZYK, s. 156; WHITTINGTON-EGAN, Richard, *The Great Liverpool Blitz*, Oldcastle 1987, s. 34.

¹⁸⁰ RAY, s. 204–214; FORCZYK, s. 157.

6 Finální dny Seelöwe a odložení operace

V září 1940 německé špičky všech ozbrojených složek napjatě sledovaly právě vrcholící bitvu o Británii. Invazní plavidla byla nashromážděna v přístavech, kde pořád probíhaly přípravy pro nadcházející operaci. S-Tag se nezadržitelně blížil a německé vrchní velení čekalo, zda *Luftwaffe* nakonec uspěje v bojích o vzdušný prostor, což stále nebylo jasné. Někteří, dost možná i samotný vůdce, si jistě přáli (i v důsledku Göringova slibu), aby se nakonec Velká Británie úplně vzdala, přistoupila k jednání o míru a k invazi by tak vůbec nedošlo.

Nejbližším určeným termínem pro podniknutí operace *Seelöwe* bylo 21. září, s tím že muselo padnout finální rozhodnutí 10 dní předem, aby se *Kriegsmarine* stačila připravit. Dne 11. září však ještě nebylo rozhodnuto, zda se celý projekt spustí. Adolf Hitler se nakonec rozhodl celou záležitost ještě o tři dny posunout, tzn. konečný výnos bude ohlášen 14. září, čili S-Tag se posunul na 24. září.¹⁸¹ Celou záležitost poté ve zprávě námořnictvu odůvodnil tím, že stále nebyly naplněny nezbytné podmínky pro provedení operace. Posléze dne 13. září vůdce prohlásil, že za daných podmínek nezvažuje provést operaci *Seelöwe*. Stejný názor mělo i OKH s Brauchitschem v čele, přičemž se předpokládalo, že invaze bude provedena, pouze pakliže se *Luftwaffe* podaří nějakým způsobem potlačit, či narušit obranu Velké Británie. Admirál Raeder sice konstatoval, že současná situace neumožňuje provést invazi, s tím že riziko je příliš velké, ovšem na druhou stranu vybízel, aby se dále pokračovalo v útocích na Londýn, jelikož by to mohlo mít rozhodující účinek. Zároveň doporučil, aby nebyla *Seelöwe* ještě zrušena, protože by to nepřítele pouze uklidnilo a dodalo by to jistě Britům potřebnou sebedůvěru a motivaci dále v bojích pokračovat. Dne 14. září se konala schůzka Hitlera s představiteli všech tří ozbrojených složek, na které se Hitler nechal slyšet, že zrušení operace zatím nepřipadá takto brzo v úvahu. Zároveň nálety *Luftwaffe* měly poměrně velký dopad na nepřítele, nicméně očekávalo se mnohem víc. Stále nebyla získána požadovaná vzdušná převaha. Raeder dále na schůzi vyjádřil své pocity ohledně útoků na Londýn, s tím že by tímto mohlo být dosaženo úplného vítězství a dále navrhl, aby se invaze odložila na říjen. Následně vůdce rozhodl, že finální rozhodnutí o spuštění invaze padne 17. září (S-Tag se tedy přesunul na 27. září).¹⁸² Současně vrchní velení vydalo směrnici, která nařizovala

¹⁸¹ MCKINSTRY, s. 351.

¹⁸² Tamtéž, s. 357.

pokračování v náletech na Londýn, ovšem *Luftwaffe* mělo útočit předně na cíle důležité pro válečné úsilí nepřítele a nikoli na obytné oblasti.

Mezitím 15. září RAF spustilo ofenzivní akci na přístavy Boulogne a Antverpy, jež navázala na jejich předchozí bombardování invazních plavidel v Ostende a rovněž byly i tyto nálety poměrně ničivé.¹⁸³ Z toho bylo pro Němce patrné, že nepřítel očekává invazi a zároveň, že jeho vzdušná síla zdaleka není oslabena, naopak se aktivita RAF ve vzduchu ještě stupňovala.¹⁸⁴ Navíc špatné počasí omezovalo přesuny lodí, odklizení min a jiné invazní přípravy. Vzhledem k tomu, že nic nenavštěvovalo tomu, že by se situace měla v nejbližších dnech nějak výrazně změnit, rozhodl se německý vůdce dne 17. září odložit operaci *Seelöwe* na neurčito.¹⁸⁵ Neznamenal to však, že by byla invaze definitivně zrušena, Hitler chtěl patrně pouze dát *Luftwaffe* více času a chtěl počkat minimálně do října, zda se podmínky nezlepší. Nicméně současně s odložením nařídil též rozptýlit invazní síly nashromážděné ve francouzských a belgických přístavech, aby nedošlo k dalším zbytečným ztrátám v důsledku náletů nepřítele.¹⁸⁶ Rovněž odložením získala i čas *Kriegsmarine*, jež potřebovala akutně doplnit invazní flotilu, pokud se tedy měla nějaká invaze v budoucnu uskutečnit. K 21. září německé námořnictvo přišlo v důsledku činnosti *Royal Navy* a RAF o zhruba 21 transportních lodí (12% z celkového počtu), 214 bárek (též 12% z celkového počtu) a 5 remorkérů (1,4%).¹⁸⁷ Nicméně díky dobrému plánování na nižších velicích pozicích *Kriegsmarine*, bylo možné nahradit ztráty z rezerv, ovšem další redukci lodního inventáře způsobenou nepřítelem si již nemohli Němci dovolit.¹⁸⁸ Admirál Raeder posléze navrhl, že nejzazším termínem pro provedení invaze by měl být 15. říjen a pokud se nestihne ani toto datum, pak buď akci zrušit či znovu doporučil *Seelöwe* odložit až na jaro následujícího roku. Vůdce nakonec 12. října rozhodl o odložení operace na květen 1941, s tím že přípravy budou nadále pokračovat, aby se vytvořil minimálně politický tlak na Velkou Británii.¹⁸⁹

¹⁸³ V Ostende přišli Němci o zhruba 80 bárek a v Antverpách byly poškozeny 4 transportní lodě.

¹⁸⁴ Rozhodujícím dnem patrně bylo 15. září., kdy více než padesát německých letadel bylo sestřeleno na cestě k bombardování Londýna; MORTIMER, Gavin, *The Longest Night, The bombing of London on May 10 1941*, New York 2005, s. 20.

¹⁸⁵ PINKUS, s. 140–141; OVERY, s. 59; FORCZYK, s. 6.

¹⁸⁶ WRICHT, s. 32.

¹⁸⁷ HEWITT, s. 171.

¹⁸⁸ Tamtéž, s. 197.

¹⁸⁹ OVERY, s. 141.

Důvody pro odložení operace *Seelöwe* po přiblížení nejpodstatnějších faktů a událostí jsou poměrně evidentní. Nejvíce zřejmou a dosti užívanou příčinnou je ve starších zdrojích uváděna porážka *Luftwaffe* v bitvě o Británii a její selhání při získání vzdušné převahy. Ačkoli piloti RAF výrazně přispěli k odražení nepřítele, nebylo to pouze o jejich úsilí, ovšem na druhou stranu ho také nelze úplně podceňovat. Přece jen minimálně dokázali, že proti *Luftwaffe* je možné se bránit a Němci tak ve druhé světové válce poprvé zažili hořkost porážky.

Pravděpodobně nejkritičtější důvodem byl již mnohokrát zmíněný nedostatek plavidel (ať už hladinového loďstva pro eskort, či transportních a vyloďovacích člunů, jenž byly pro danou akci nezbytné). I když se v rámci možností podařilo tyto nedostatky zmírnit či díky vynalézavosti německých inženýrů vykompenzovat, patrně by to nestačilo k zdárnému provedení tak náročného obojživelného projektu, jakým měl být Lvoun. K dané situaci se i poměrně trefně při poválečných výsleších vyjádřil polní maršál Gerd von Rundstedt, který měl velet skupině armád A. Vyšetřovatelům řekl: „*Celý projekt byl nesmysl, protože zkrátka nebyly k dispozici adekvátní lodě.*“ Jednotky dostaly nácvik nalodování a vyloďování, ale Rundstedt se na zkoušky díval jako na „*hru, protože bylo zřejmé, že žádná invaze není možná, když naše námořnictvo nebylo v pozici, aby pokrylo překročení kanálu La Manche.*“¹⁹⁰ Nutno též dodat, že se jednalo pouze o velmi zběžný výcvik a zdaleka ho neprodělaly všechny invazní jednotky. Admirál Raeder si též během léta 1940 poznamenal: „*Až dosud Britové nikdy nevyužili plnou sílu své flotily do akce. Německá invaze do Anglie by však byla pro Brity otázkou života a smrti a své námořní síly by bez váhání zavázali do poslední lodi a do posledního muže do totálního boje o přežití. S naším letectvem se nedalo počítat, že bude hlídat naše transporty před britskými flotilami, protože jejich operace by závisela kromě jiného na počasí. Nedalo se očekávat, že by naše letectvo i na krátkou dobu mohlo nahradit naši nedostatečnou námořní převahu.*“¹⁹¹ Obavy z královského námořnictva byly rozhodně na místě. Kromě minového pole Dora by jedinou opozicí, se kterou by se britské námořní síly Plymouthu mohly setkat, bylo pět torpédoborců a hrstka torpédových člunů z Cherbourgu. Moderní německé torpédoborce výrazně převyšovaly rychlost a palebnou sílu některých starších lodí královského námořnictva v této oblasti. Do Plymouthu však byla z Humberu poslána

¹⁹⁰ DEWEERD, s. 146.

¹⁹¹ RAEDER, Erich, *Grand Admiral: The Personal Memoir Of The Commander In Chief Of The German Navy From 1935 Until His Break With Hitler In 1943*, New York 2001, s. 324.

v září 5. britská flotila torpédoborců třídy J a K a dva křižníky s šesti palcovými děly. Rychlost by tedy byla irelevantní, pokud by chtěli Němci úspěšně ubránit své západní křídlo, nemohli by se svižně stáhnout, jak to bylo dosud zvykem, nýbrž zůstat a bojovat. Pravděpodobně by způsobili nějaké ztráty plymouthské jednotce, ale rozhodně by ji nezastavili, než by byli přemoženi. Zatímco by se křižníky z Plymouthu a Portsmouthu blížily k západnímu křídlu, ze severovýchodu by současně připluly poměrně silné jednotky z Sheerness a Harwiche. Musely by nejprve překonat minové pole Caesar a patrně by se též čelily náletům *Luftwaffe*, ale vzhledem k tomu že by mohly poměrně rychle manévrovat spolu s možností, že by se německé bombardéry musely vypořádat s útoky ze strany RAF, by bylo extrémně nepravděpodobné, že *Luftwaffe*, které nedokázalo zabránit evakuaci z Dunkerku, by nyní přemohlo četné námořní síly. Obrana východního křídla německých invazních sil se skládala pouze z dvou torpédoborců a hrstky torpédových člunů. Proti nim by stálo minimálně 6 křižníků třídy Town (*Birmingham, Newcastle, Glasgow, Sheffield, Southampton, Manchester*). Každá z těchto lodí nesla dvanáct šesti palcových děl a osm čtyř palcových děl – jejich síla proti lehkým hladinovým cílům byla tedy obrovská. V Barentsově moři v prosinci 1942 německý torpédoborec *Friedrich Eckholdt*, pravděpodobně v domnění, že se blíží k německému křižníku *Hipper* nijak nezareagoval a plul dál, ve skutečnosti se však jednalo o britský křižník *Sheffield* a torpédoborec byl doslova roztrhán na kusy. Lze si tedy představit, co by tato síla případně udělala s německými transportními loděmi a remorkéry, s bárkami na laně.¹⁹²

Třetí důvod pro německé rozhodnutí netlačit na invazi do Británie lze hledat ve slabosti jejich vojenského zpravodajství. Bezprostředně po operaci Dynamo, se v Británii nacházela pouze jedna plně vybavená a vycvičená divize. Na konci srpna posléze na Britské ostrovy dorazila 2. kanadská divize a ostatní britské divize se již dostaly do mnohem lepšího stavu než v červnu 1940, ale situace byla stále zoufalá. Zatímco Velká Británie se stále ocitала v tomto relativně bezbranném stavu (co se pozemních sil týče), německá zpravodajská sekce skupiny armád A odhadovala, že Britové mají 17 pobřežních divizí a operační zálohu čítající 22 divizí. Toto udivující číslo lze vysvětlit jen několika způsoby. Buď došlo k úplnému zhroucení německé rozvědky, nebo byl údaj uveden v záznamech záměrně nadnesený, aby případná operace vypadala náročněji.

¹⁹² HEWITT, s. 193–194.

Patrně nesla vinu i změna britského hlavního kódu v době plánované invaze, což zároveň uvrhlo německé vrchní velení do poměrně velké nejistoty a Hitler se neodvážil jednat dříve, než by došlo k jeho prolomení.¹⁹³

Čtvrtý a možná rozhodující důvod, proč se Lvoun nikdy nakonec neuskutečnil, je možný nalézt v rozmarech vůdcovy mysli. Argumentovat však známým Haltbefehlem před Dunkerkem není úplně na místě, poněvadž není jasné, proč se Hitler v daný moment takto rozhodl (viz kapitola 2). Jeho určité sympatie k Velké Británii (respektive jeho orientaci na východ) lze však spatřit jinde. Například po průlomu u Sedanu prý Hitler před skupinou důstojníků tvrdil, že dvě základní instituce musí být alespoň prozatím zachovány jako základní kameny západní civilizace – katolická církev a Britské impérium.¹⁹⁴ Je rovněž nesporné, že po pádu Francie chtěl s Brity při nejbližší příležitosti uzavřít mír. S tím souvisí i nedostatečné odhodlání, jež lze vidět minimálně ve vůdcově 16. směrnicí, ve které v úvodu píše: „*Začal jsem proto plánovat a v případě potřeby provést invazi do Anglie.*“ Ve srovnání s následujícími směrnicemi týkající se Jugoslávie („*Jugoslávie musí být co nejrychleji rozdrčena*“) a Ruska („*Německé ozbrojené síly musí být připraveny rozdrtit sovětské Rusko v rychlém tažení*“) je tedy zřejmé, že v případě 16. směrnice vůdcův jazyk postrádá jeho typickou odvahu a rozhodnost.¹⁹⁵ Netypické váhání vůdce také zaznamenal i Keitel a poznamenal si: „*Nemohl jsem se ubránit dojmu, že když došlo na otázku skutečného provedení operace, byl v sevření pochybností a zábran.*“¹⁹⁶ Z uvedených skutečností je evidentní, že operace *Seelöwe* nebyla odložena primárně díky vítězství RAF, ale spíše kvůli celkové nepřipravenosti Německa na provedení obojživelné operace tak obrovských rozměrů, kdy kromě lodí postrádali Němci i zkušenosti na moři a dostatečně odhodlané a především jednotné velení. Vzhledem k tomu, že Raeder a OKM nebyli ochotni riskovat a Göring se nezajímal o plánování nebo provedení invaze, *Seelöwe* se ocitla bez obhájce v Hitlerově nejužším kruhu. Snad jediný Brauchitsch nadále pokračoval v „pro invazním lobbingu“, ale bez silného přesvědčení a Hitler ho navíc jen málo respektoval. Raeder neustále doporučoval odložit invazi na jaro 1941, zatímco Göring sliboval, že jakmile se zvedne produkce bombardéru JU-88, tak Brity

¹⁹³ DEWEERD, s. 146–147.

¹⁹⁴ Tamtéž.

¹⁹⁵ HEWITT, s. 105.

¹⁹⁶ MCKINSTRY, s. 351.

zlomí. Bez podpory *Kriegsmarine* nebo *Luftwaffe* se zdálo, že *Seelöwe* nikam nevede a Hitler se nakonec rozhodl věnovat pozornost jiným věcem.¹⁹⁷

Přesto odmítl operaci definitivně zrušit, už jen proto, že nechtěl Churchillovi dopřát propagandistické vítězství, přičemž se patrně plánoval rozhodnout během roku 1941, jak s celým projektem naloží. V průběhu října pokračovaly seriózní přípravy, zdokonalovala se dostupná obojživelná plavidla a probíhal výcvik jednotlivých posádek. Hitler současně nařídil *Luftwaffe*, aby ještě zintenzivnilo noční bombardování britských měst a *Kriegsmarine* mělo dále útočit na britské konvoje. Jeho strategickým záměrem bylo udržet a eventuálně zvýšit tlak na Velkou Británii a v žádném případě si nepřál odejít z konfrontace s Churchillem. Na rozdíl od výkladů, které považují odklad za zrušení, je důležité mít na paměti, že Hitler odložil řadu důležitých vojenských operací, nejen *Seelöwe*. Odložení nutně neznamenalo zrušení. *Fall Gelb* byl během zimy 1939–1940 odložen devatenáctkrát a operace Barbarossa byla odložena z května na červen 1941. V roce 1943 několikrát odložil *Zitadelle*. V každém případě, *Fall Gelb*, *Seelöwe*, Barbarossa nebo *Zitadelle*, nepříznivé okolnosti přiměly Hitlera k odložení operace v naději, že později dosáhne příznivějšího výsledku. Jako jeden z náznaků toho, že *Seelöwe* nebylo udržováno pouze jako diverzní akce, je fakt, že dne 18. října velení *Luftwaffe* zřídilo program (jež též dostal nejvyšší prioritu) na vývoj nového typu těžkého kluzáku, který by mohl přepravit střední tank Pz IV přes kanál La Manche. Jak Junkers, tak Messerschmitt postavily prototypy, nicméně výsledný Ju-322 Mammoth byl neschopný letu a první projekt tak skončil zklamáním. Messerschmitt Me-323 Gigant byl úspěšnější a poprvé vzlétl v únoru 1941.¹⁹⁸ Do června 1941 bylo k dispozici asi 60 Me-323, což by teoreticky stačilo k potřebám invaze. Investice 45 milionů Říšských marek do tohoto programu naznačuje, že Wehrmacht vážně plánoval větší a lepší verzi *Seelöwe*, která by se uskutečnila buď během roku 1941 nebo případně po dobytí Sovětského svazu.¹⁹⁹ V dalších přípravách nezaostávalo ani *Kriegsmarine*, jehož síla během zimy 1940–1941 pomalu ale jistě rostla., přičemž do provozu byly uvedeny jak nová, tak i opravená plavidla.²⁰⁰ Churchill věděl, že Němci staví nové válečné lodě a v dopise z 8. prosince 1940 americkému prezidentovi Franklinu Rooseveltovi napsal, že „*se v příštích šesti nebo*

¹⁹⁷ FORCZYK, s. 266.

¹⁹⁸ Tamtéž, s. 266.

¹⁹⁹ JOHNSON, Brian, *The Secret War*, Barnsley 1978, s. 254–255.

²⁰⁰ SCHENK, s. 616–620.

sedmi měsících sníží síla britské domácí flotily na úroveň, která již není uspokojivá.“ Dále pokračoval: *Bismarck a Tirpitz budou jistě v provozu v lednu. Tyto dvě prvotřídní moderní 35 000 tunové lodě vybavené patnácti palcovými děly nás nutí udržovat koncentraci, která nebyla dříve v této válce nutná.*²⁰¹ *Bismarck* byl skutečně v lednu připraven, nicméně *Tirpitz* se podařilo vrátit na moře až v roce 1942. Kromě toho se ještě opravily bitevní křižníky *Scharnhorst* a *Gneisenau* a k dispozici byly také těžké křižníky *Admiral Hipper* a *Prinz Eugen*. Během zimy 1940–1941 se rovněž uvedlo do provozu pět nových torpédoborců typu 36A. Na jaře 1941 se *Kriegsmarine* ocitla na vrcholu se třemi bitevními loděmi, dvěma těžkými křižníky a dvěma tucty torpédoborců a torpédových člunů. Pokud by se podařilo všechna tato plavidla nasadit na ochranu invazních sil, byly by britské plány na zastavení invazních konvojů s torpédoborci a lehkými křižníky najednou irelevantní.²⁰²

V důsledku toho je jasné, že standardní výklad, že německá hrozba invaze skončila bitvou o Británii, je zjevně nepravdivá a že hrozba invaze ve skutečnosti vzrostla i přes selhání *Luftwaffe* v září 1940. Velká Británie měla po většinu roku 1941 stále na krku nůž a nebezpečí nepominulo, dokud Němci neuvízli v Sovětském svazu. Hitlerův záměr napadnout Sovětský svaz je obvykle prezentován jako nápad, který ho přiměl ve spěchu opustit *Seelöwe* a zabránil mu logicky posoudit jakékoli strategické alternativy. To však odporuje skutečnosti, že Hitler plně podpořil operaci Felix, plánovaný útok na Gibraltar, a současně nařídil OKH, aby vypracovalo plány na operaci Barbarossa. Führerova směrnice č. 20, která načrtla operaci Marita (invaze do Řecka) byla vydána pět dní před směrnicí č. 21, která odhalila operaci Barbarossa. Jako každý správný politik si Hitler ponechal své možnosti otevřené a plánoval velké operace jak ve Středomoří proti Velké Británii, tak i na východě proti Sovětskému svazu. Je však nesporné to, že byla *Seelöwe* již začátkem roku 1941 odložena na druhou kolej. Dne 9. ledna se sice Hitler rozhodl pozastavit veškeré invazní přípravy, nicméně to nijak neovlivnilo vývojový program *Luftwaffe*, které pracovalo na Me-323 či se to nijak nedotklo vylepšování vylodovacích člunů. Jinými slovy, jistou setrvačností přípravy *Seelöwe* navzdory

²⁰¹ Celý dopis dostupný na: [<https://www.churchillarchiveforschools.com/themes/the-themes/anglo-american-relations/just-how-special-was-the-special-relationship-in-the-Second-World-War-Part-1-1939-41/the-sources/source-2>] [17.4. 2022]

²⁰² FORCZYK, s. 266.

Hitlerovým nařízením nadále pokračovaly a v důsledku toho se v roce 1941 podařilo vyvinout nové letecké a obojživelné technologie.²⁰³

Více než cokoli jiného, odložení *Seelöwe* v září 1940 ukázalo, jak bylo německé válečné úsilí proti Británii vážně ohroženo osobními aspiracemi a obavami velitelů jednotlivých ozbrojených složek, proti kterým Hitler nedokázal nic učinit, a jenž ovlivnily německé racionální vojenské rozhodování. Göring chtěl použít svou *Luftwaffe* k rozbití RAF a získání osobní slávy a Raeder se více zabýval ochranou *Kriegsmarine* před potenciálním veřejným ponížením v Lamanšském průlivu. V tento moment měl patrně vůdce využít svou moc a rázně zasáhnout, ovšem Hitler na místo toho nastalou situaci toleroval, což také přispělo k tomu, že Německo nedokázalo během roku 1940 zasadit Británii rozhodující úder. Hitler si později během roku 1943 postěžoval, že se nikdy neměl nechat ovlivnit Raederem, který ho po celou dobu nabádal k odložení invaze.²⁰⁴

Dne 23. září 1941 Hitler nařídil ukončit všechny přípravy v rámci operace *Seelöwe*. Poslední Hitlerův zaznamenaný rozkaz týkající se Lvouna pochází z 24. ledna 1944, který se týkal opětovného využití vybavení, které bylo stále uskladněno pro invazi, a uvádělo se, že obnovení příprav bude oznámeno rok dopředu. Tyto rozkazy měly již velmi malý dopad na německé ozbrojené síly, protože Wehrmacht již dávno přestal s přípravami na invazi do Británie a pouze to demonstruje Hitlerovu iluzi, že by mohl ještě dodatečně dohnat to, co během roku 1940 prováhal.²⁰⁵

²⁰³ FORCZYK, s. 267.

²⁰⁴ SCHENK, s. 355.

²⁰⁵ Tamtéž, s. 620.

7 Závěr

Poté co nacisté v létě 1940 úspěšně dobyli podstatnou část Evropy, včetně té západní, vyvstala otázka, jak dále naložit s tehdy posledním vzdorem, nacházejícím se na druhé straně kanálu La Manche, tedy s Velkou Británií. Adolf Hitler nesporně choval k Velké Británii zvláštní vztah, což dokládají i jeho slova, jež pronesl po průlomu u Sedanu, tedy že je nutné zachovat katolickou církev a Britské impérium, poněvadž se jedná o základní kameny západní civilizace. Německý vůdce chtěl patrně nějakým způsobem ukončit boje na západě a dále svou pozornost směřovat na východ směrem k Sovětskému svazu. Neústupnost staronového britského premiéra Winstona Churchilla, která se navíc po celkem úspěšné evakuaci expedičního sboru z Francie vystupňovala, způsobila, že na případná jednání o míru mezi Německem a Británií vůbec nedošlo ani neměla žádnou konkrétní podobu. Právě ono úspěšné stažení britských (a francouzských) sil z kontinentální Evropy, bylo umožněno hlavně díky zastavení německých tankových divizí 9 mil před Dunkerkem, přičemž do dnes se pořádně neví, proč byl daný rozkaz vydán. Autor se přiklání k tomu, že německé velení spíše chtělo provést nutnou údržbu svých tanků a nechat své vojáky vydechnout před dalším tažením do Francie a patrně se tedy nejednalo o záměrné ušetření nepřítele, čímž měly být získány politické body pro eventuální jednání o míru. V takovém případě by ani *Luftwaffe* nedostalo povolení k zadržení evakuace nepřítele.

Zhruba šest týdnů od kapitulace Francie začalo být zřetelné, že Britové k jednání o míru nehodlají přistoupit a chtějí dále ve válce pokračovat. Obě strany se tedy se začaly chystat na nadcházející invazi, s tím rozdílem, že pro jednoho se jednalo o ofenzivní a pro druhého o defenzivní přípravy. Až v polovině července roku 1940 německé vrchní velení pozemních sil předložilo plán na invazi do Anglie, na základě čehož vydal vůdce svou 16. směrnicí, v níž kromě jiného dal celé operaci kódové označení *Seelöwe*. Na plánování invaze se měla podílet velení všech tří německých ozbrojených složek (pozemních sil, námořnictva a letectva). Během následujících dní se však začaly projevovat určité neshody a zároveň se krystalizovaly i přístupy jednotlivých velitelů k připravované obojživelné akci, v důsledku čehož se mnohokrát měnil celý plán invaze, který dostal finální podobu až na konci srpna. Zatímco se armádní špičky dohadovaly nad šířkou fronty či zda provést útok za světla nebo za tmy, lidé na nižších stupních všech složek pomalu ale jistě dávaly dohromady invazní flotilu, jež svou velikostí neměla

obdoby. Německé námořnictvo na plánovanou obojživelnou operaci rozhodně nemělo dostatek lodí a celou věc velmi komplikovala zejména naprostá absence vyloďovacích člunů a praktických zkušeností. Nedostatky měly nahradit obchodní transportní lodě, remorkéry, minolovky, motorové čluny, a hlavně říční bárky, které se staly páteří celé invazní flotily. Bylo vynaloženo obrovské úsilí, aby všechna nashromážděná plavidla byla včas upravena a přesunuta na požadované místo, tedy do francouzských a belgických přístavů. V rámci možností se podařilo vytvořit alespoň improvizovanou flotilu čítající přes 2000 plavidel. Povedlo se nashromáždit i poměrně silná plavidla pro eskort, jež měly suplovat činnost hladinového loďstva. Patrně by se Němcům podařilo dostat do jihovýchodní Anglie alespoň první vlnu. Horší by to bylo nepochybně se zásobováním a dále s přepravou druhého sledu invazních vojsk.

Dalším poměrně náročným úkolem bylo získání vzdušné převahy a eliminování činnosti královského letectva. *Luftwaffe* se o naplnění tohoto požadavku pokoušelo zhruba od poloviny června do konce října. V důsledku chybných zpravodajských informací však velení leteckých sil špatně odhadlo jak operační a strategické těžiště nepřítele, tak i jeho celkové ztráty a obranyschopnost. Následně příliš velké rozptýlení německých bombardérů na zbytečně široké množství cílů výrazně přispělo k prvnímu neúspěchu *Luftwaffe* ve druhé světové válce, což mělo následně velký vliv na Hitlerovo rozhodnutí, zda provést či odložit *Seelöwe*. Jen v září dvakrát odsunul den zahájení invaze a dne 17. září padlo nařízení o odložení operace na neurčito. Následně v říjnu byla *Seelöwe* posunuta až na jaro následujícího roku, a nakonec k jejímu provedení nikdy nedošlo.

Na Hitlerovo konečné rozhodnutí měla vliv celá řada faktorů. Tím nejzásadnějším je nesporně nedostatek plavidel pro provedení rozsáhlé obojživelné operace, absence praktických zkušeností i sto procentního odhodlání a dobré vzájemné kooperace při plánování. *Luftwaffe* a přístup Hermanna Göringa, který se o invazi absolutně nezajímal, celé situaci těž nijak výrazně nepomohlo. Rovněž představitelé námořnictva v čele s admirálem Erichem Raederem nebyli zastánci provedení Lvouna a preferovali buď odložení na jaro příštího roku nebo úplné zrušení akce. Na Hitlerově zaváhání se také podílelo německé zpravodajství, které za nejasných okolností nahlásilo příliš velký počet pozemních sil nepřítele. Navíc zde byla jistá obava ze síly *Royal Navy*, přičemž ani představitelé OKH či *Kriegsmarine* nevěřili, že by německé lodě dokázaly čelit

eventuálním útokům královského námořnictva a je velmi pravděpodobné, že by celá operace skončila fiaskem. Proto se nakonec Adolf Hitler rozhodl v kritický okamžik ustoupit, rozpustit nashromážděná invazní plavidla a počkat na lepší podmínky, kterých se však již Němci nikdy nedočkali. Nutno dodat, že operace *Seelöwe* nebyla úplně zrušena, Hitler si nechal možnosti stále otevřené, ovšem během roku 1941 se Lvoun dostal na druhou kolej, v celku rychle ztratila plánovaná invaze prioritu a vůdcova pozornost se postupně definitivně obracela na Sovětský svaz, což se později stalo Třetí říši osudné.

8 Bibliografie

8.1 Literatura

ANSEL, Walter, *Hitler Confronts England*, Durham 1960.

ATKIN, Ronald, *Pillar of fire: Dunkirk 1940*, London 1990.

BOWMAN, Martin, *Hitler's Invasion of East Anglia, 1940*, Barnsley 2019.

BUNGAY, Stephen, *The Most Dangerous Enemy, A History of the Battle of Britain*, London 2000.

CHURCHILL, Winston, *Memoirs of The Second World War*, Boston 1959.

CLAUSEWITZ, Carl, *On War*, New Jersey 2009.

COLLIER, Paul, *The Second World War (4) The Mediterranean 1940–1945*, Oxford 2002.

DEIGHTON, Leon, *Blitzkrieg*, New York 1982.

DEIGHTON, Leon, *Blood, Tears and Folly An Objective Look at World War II*, London 1993.

EDGERTON, David, *Britain's War Machine: Weapons, Resources and Experts in the Second World War*, New York 2011.

EVANS, Martin Marix, MCGEOCH, Angus, *Invasion! Operation Sealion 1940*, Abingdon 2004.

FLEMING, Peter, *Operation Sea lion; the Projected Invasion of England in 1940, an Account of the German Preparations and the British Countermeasures*, New York 1957.

FORCZYK, Robert, *We March Against England, Operation Sea Lion, 1940–41*, Oxford 2016.

FRENCH, David, *Raising Churchill's Army: The British Army and the War against Germany 1919–1945*, Oxford 2000.

GARDINER, Robert, *Conway's All The World's Fighting Ships 1922–1946*, London 1980.

HEWITT, Geoff, *Hitler's Armada, The German Invasion Plan and the Defence of Great Britain by the Royal Navy, April-October 1940*, Barnsely 2008.

HORNE, Alistaire, *To Lose a Battle; France 1940*, Boston 1969.

HRBEK, Ivan, HRBEK, Jaroslav, *Salvy nad vlnami, Od výstřelů na Westerplatte po zkázu Bismarcku*, Praha 1993.

HUBÁČEK, Miloš, *Invaze*, Praha 1984.

- JOHNSON, Brian, *The Secret War*, Barnsley 1978.
- JORDAN Roger, *The World's Merchant Fleets 1939*, Annapolis 1999.
- KEEGAN, John, *The Second World War*, London 1989.
- KENNETH, Macksey, *Invasion: The German Invasion of England, July 1940*, London 1980.
- KIESER, Egbert, *Operation Sea Lion: The German Plan to Invade Britain, 1940*, London 1997.
- KLEE, Karl, *Das Unternehmen Seelöwe, Vol. 2, Die geplante deutsche Landung in England 1940, Dokumente zum Unternehmen „Seelöwe“*, Göttingen 1958.
- KOOP, Gerhard, SCHMOLKE, Klaus-Peter, *German Destroyers of World War II*, Bonn 1995.
- NEWBOLD, David John, *British Planning and Preparations to Resist Invasion on Land, September 1939 – September 1940*, London 1988.
- LONGDEN, Sean, *Dunkirk: The Men They Left Behind*, London 2009.
- LORD, Walter, *Dunkerský zázrak*, Praha 1987.
- LOWRY, Bernard, *British Home Defences 1940–1945*, Oxford 2004.
- LOWRY, Bernard, *Pillboxes and tank traps*, Oxford 2014.
- MCKINSTRY, Leo, *Operation Sea Lion, the Failed Nazi Invasion that Turned the Tide of the War*, New York 2014.
- MITCHAM JR, Samuel, *Eagles of the Third Reich, Men of the Luftwaffe in World War II*, Mechanicsburg 1988.
- MORTIMER, Gavin, *The Longest Night, The bombing of London on May 10 1941*, New York 2005.
- NÁLEVKA, Vladimír, *Druhá světová válka*, Praha 1999.
- ORANGE, Vincent, *Park: The Biography of Air Chief Marshal Sir Keith Park, GCB, KBE, MC, DFC, DCL*, London 2001.
- OSGOOD, Samuel, *The Fall of France 1940, Causes and Responsibilities*, Lexington 1972.
- OVERY, Richard, *The Battle of Britain*, London 2000.
- PATERSON, Lawrence, *Hitler's Forgotten Flotillas*, Barnsley 2017.
- PINKUS, Oscar, *The War Aims and Strategies of Adolf Hitler*, Jefferson 2005.

- PITT, Barrie, *History of the Second World war, Part 8: Operation Sea Lion, the Plan to Invade Britain*, New York 1972.
- RAEDER, Erich, *Grand Admiral: The Personal Memoir Of The Commander In Chief Of The German Navy From 1935 Until His Break With Hitler In 1943*, New York 2001.
- RAY, John, *The Night Blitz*, London 1996.
- RICH, Norman, *Hitler's War Aims Ideology, the Nazi State and the Course of Expansion*, New York 1973.
- ROBINSON, Derek, *Invasion, 1940: the truth about the Battle of Britain and what stopped Hitler*, London 2005.
- SCHENK, Peter, *Operation Sealion The Invasion of England 1940*, Berlin 1987.
- SHIRER, William, *The Rise and Fall of the Third Reich, A History of Nazi Germany*, New York 1959.
- THOMPSON, Julian, *Dunkirk: Retreat to Victory*, New York 2011.
- WEBB, Edwin, DUNCAN, John, *Blitz over Britain*, Kent 1990.
- WHITTINGTON-EGAN, Richard, *The Great Liverpool Blitz*, Oldcastle 1987.
- WRIGHT, Gordon, *The ordeal of total war, 1939–1945*, New York 1968.

8.2 Studie v časopisech

- DEWEERD, H. A., *Hitler's Plans for Invading Britain*. In: *Military Affairs*, 12, 1948, 3, s. 142–148.
- DICK, Ron, *Battle of Britain*. In: *Air Power History*, 37, 1990, 2, s. 11–25.
- DILDY, Douglas, *The Air Battle for England*. In: *Air Power History*, 63, 2016, 2, s. 27–40.
- MAGUIRE, Lori, „*We Shall Fight*“: *A Rhetorical Analysis of Churchill's Famous Speech*. In: *Rhetoric and Public Affairs*, 17, 2014, 2, s. 255–286.
- MILLARD, Kenneth, Alan, *Sealion Postponed: Hitler and the Invasion of Britain*, Honors Theses, Paper 80, Carbondale 1999.
- ROSE, Edward, WILLIG, Dierk, *German Military Geologists and Geographers in World War II, Roles in Planning for Operation Sealion - The Invasion of England Scheduled for September 1940*. In: *Studies In Military Geography And Geology*, Dordrecht 2004, s. 208–223.

WALLACH, Jehuda, *The Sea Lion That Did Not Roar: Operation Sea Lion and its Limitations*. In: *The Limitations of Military Power, Essays presented to Professor Norman Gibbs on His Eightieth Birthday*, New York 1990, s. 173–202.

8.3 Internetové zdroje

[<https://www.churchillarchiveforschools.com/themes/the-themes/anglo-american-relations/just-how-special-was-the-special-relationship-in-the-Second-World-War-Part-1-1939-41/the-sources/source-2>] [17.4. 2022]

[<https://www.warhistoryonline.com/world-war-ii/the-home-guard-dads-army.html?chrome=1>] [13.4. 2022]

[<http://www.german-navy.de/kriegsmarine/ships/minehunter/rboat/index.html>] [30.3. 2022]

[<http://www.german-navy.de/kriegsmarine/ships/minehunter/mboot35/index.html>] [30.3. 2022]

[<https://ww2db.com/doc.php?q=316>] [2.3. 2022]

9 Resumé

The aim of this work is to analyse and describe the operation Sea Lion, the German planned invasion to Great Britain which supposed to take place in September 1940 but it was postponed indefinitely and then it was never resumed again. The author focuses primarily on the planning process and on the building of the invasion fleet and also on the battle of Britain during which Germans wanted to reduce the enemy's defensive capability and in the same time gain the air superiority but rather than analysing the phases of the air battle the author focuses mainly on the strategic mistakes made by the *Luftwaffe*. Author also examines the most critical issues and disagreements which occurred during the Sea Lion planning process primarily between German high command of the army and high command of the navy, which resulted in many modifications of the invasion plan and the final version was ready by the end of August. In the meantime, the lower ranks of each armed branch (the army, navy and *Luftwaffe*) were building the biggest invasion fleet the world has ever seen. A lot of effort from everyone was required simply because the German navy (the so-called *Kriegsmarine*) was really not in a shape to perform an amphibious landing on such a wide front and against such strong enemy. There was lack of almost everything on the German side, from surface fleet required for escort to transport ships and landing crafts which were crucial for such task. Therefore, lot of work had to be made to create an invasion fleet basically out of thin air. Thanks to German creative engineering and relatively good cooperation between the branches the impossible task was accomplished and at least an improvised invasion fleet was ready in early September.

According to (mainly) German high command of the navy in order to successfully perform the Sea Lion, the air superiority had to be gained. This requirement (which later served as an excuse for the postponement) was obviously task for the *Luftwaffe*, which tried to fulfil this goal since June to October 1940 but failed in the process. The main reason why German air force was defeated in the battle of Britain can be found in the poor work of the intelligence, which was not able to provide accurate report about the enemy and in the same time it could not accurately identify the enemy's strategic centre of gravity. Instead of focusing on one crucial pillar of the Britain's defence the *Luftwaffe* bombers were dispersed on too many targets and could not effectively harm or reduce the defensive capability of Great Britain which resulted in the first German defeat in the

Second world war and which had a big influence on Hitler's decision making in the September 1940.

The final part of this work is then focused on the September events and the main reasons which led to indefinite postponement of the invasion on September 17. Subsequently, in October, the invasion was postponed until the spring of the following year, and in the end it was never implemented. The main reason why Sea Lion never happened author found, beside in the lack of ships or absence of sea experience or in the fear from Royal Navy, in the lack of führers determination or commitment. He probably never wanted to wage war against England and rather focus on the east and on the Soviet Union which can be seen for example in his directive no. 16 where he uses rather careful language. When this is compared to other führers directives, the difference in the attitude is evident. Therefore in the final moments in Septemeber Führer decided to postpone the invasion, disperse the invasion fleet and focus on the east and then maybe later resume the Sea Lion again.