

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Diplomová práce

**Německo-britské námořní soupeření před první
světovou válkou
Ladislav Taušner**

Plzeň 2022

Západočeská univerzita v Plzni

Fakulta filozofická

Katedra historických věd

Studijní program Historické vědy

Studijní obor Moderní dějiny

Diplomová práce

Německo-britské námořní soupeření před první

světovou válkou

Ladislav Taušner

Vedoucí práce:

Mgr. Martin Boček, Ph. D.

Katedra historických věd

Fakulta filozofická Západočeské univerzity v Plzni

Plzeň 2022

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

Plzeň 2022

Obsah

Úvod	5
1. Předehra k německo-britskému námořnímu soupeření	8
1.1. Nástup Viléma II., odchod Bismarcka	11
1.2. Vilém II. a počátek budování německého námořnictva.....	15
2. Nový kurz – Alfred von Tirpitz.....	27
2.1. První námořní zákon	32
2.2. Druhý námořní zákon.....	43
2.3. Éra dreadnought a námořní novely 1906, 1908, 1912	52
Závěr.....	63
Resumé	66
Bibliografie.....	68

Úvod

Vzájemné německo-britské vztahy se vyvíjely v období před vypuknutím války v roce 1914 dynamicky od v zásadě přátelských až k vzájemné rivalitě. Jednou z oblastí, která přispěla k razantní proměně bylo soupeření v oblasti námořního zbrojení obou zemí. Cílem této práce je analyzovat vývoj námořního soupeření, vysvětlit příčiny, které k němu vedly, a jaké z něj vyplynuly důsledky. V práci je kladen důraz především na německý technický pokrok v námořním stavitelství i v oblasti válečného námořnictva, protože právě tento rozvoj zvyšoval tempo námořního zbrojení na obou stranách a v důsledku přispíval i ke vzájemnému nepřátelství mezi oběma zeměmi.

V první kapitole je shrnuta bismarckovská politika a její narušení německou koloniální expanzí. Pozornost je věnována důsledkům rozpínavosti. V první podkapitole je pak zmíněn nástup Viléma II. a jeho postoj ke kancléři Bismarckovi a postupně sílící názorové rozpory, které vedly ke kancléřově pádu. Začátek vlády Viléma II. znamenal razantní změnu ve směřování německého námořnictva, a proto je tomuto tématu věnována samostatná podkapitola. Zde jsou rozebrány obtíže, kterým německé námořnictvo ve svém počátku čelilo. K tomuto tématu se dalo najít dostatek zdrojů jak v angličtině, tak v němčině. Nejpřínosnější zdroj k této kapitole byla kniha *Dreadnought, Britain, Germany and the Coming of the Great War* od anglického autora Roberta Massieho, kde jsou velice obsažně shrnuty skutečnosti, které ovlivňovaly bismarckovskou politiku, a jsou zde rovněž nastíněny příčiny německé koloniální expanze. Tato publikace má silnou obsahovou hodnotu a shrnuje události od nástupu královny Viktorie až po vypuknutí první světové války, a proto z ní bylo čerpáno i v následujících kapitolách. K samotnému pochopení bismarckovské politiky a jeho myšlení byla nejpovolanější kniha od Alana J. Taylor *Bismarck. The Man and the Statesman*. Politické záležitosti rovněž řešila publikace od autora Iva N. Lambi *The Navy and The German Power Politics 1862–1914*. K popsání stavu německého námořnictva a jeho problémů byly nejpřínosnější publikace od Holgera Herwiga, ať již německy psaná *Das Elitekorps des Kaisers. Die Marineoffiziere im Wilhelminischen Deutschland*, kde jsou zachyceni hlavní představitelé německého námořnictva v době císaře Viléma II., či anglicky psaná *Luxury Fleet. The Imperial German Navy 1888–1918*, která dobře shrnuje vývoj německého loďstva i jeho struktury. K technickým specifikacím, které jsou v poslední podkapitole zmiňovány, posloužila publikace *The Kaiser Battlefleet. German Capital Ships 1870–1918* od Aida Dodsona a rovněž publikace *Conway's All the World's*

Fighting Ships 1860–1905 od Rogera Chesnau a Eugene Kolesnika. V Dodsonově publikaci je podrobně popsán vývoj plavidel německého námořnictva, a to od projektové fáze až do té finální. V *Conway's All the World's Fighting Ships* byl zase objasněn dosažený pokrok a stav jednotlivých světových loďstev včetně toho německého v 60. letech předminulého století, publikace rovněž obsahuje technické specifikace jednotlivých typů tříd válečných plavidel.

Ve druhé kapitole je pak charakterizován vzestup admirála Tirpitz a jeho námořnické vize. Jsou zde míněny základy Tirpitzovy filozofie i strategie, ať již *doktrína rizika*, *Tirpitzovo memorandum* či *Etappenplan*. V první podkapitole je řešena cesta k prvnímu námořnímu zákonu. Prostor je zde věnován i zákulisním intrikám a sofistickovanému Tirpitzově postupu. Ve druhé podkapitole je pak vysvětlen obsah prvního námořního zákona a co z něj vyplývalo. Kromě toho jsou zde zmíněna válečná plavidla, ať křižníky či bitevní lodě, která byla na základě tohoto námořního zákona postavena. V podobném duchu se nese i druhá podkapitola, která se zabývá problematikou druhého námořního zákona, a na konci kapitoly je popsána i britská reakce na tento zákon. V této kapitole bylo jednak čerpáno ze vzpomínek (*Erinnerungen*) samotného admirála Alfreda von Tirpitz, jednak opět z Massieho publikace, neboť velice dobře líčí proces přijetí prvního námořního zákona i jeho komplikovanou cestu. Druhou velice přínosnou publikací byla kniha *Germany 1866–1945*, kde je rovněž v IX. kapitole vysvětleno Tirpitzovo myšlení a čím bylo ovlivněno. K vysvětlení Tirpitzova plánu byla rovněž použita německy psaná publikace *Der Tirpitz-Plan – Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II*, kde autor Volker R. Berghahn velice dobře nastiňuje okolnosti, které měly vliv na formování Tirpitzových myšlenek. V úplném závěru je pak naznačena ve stručnosti cesta k *HMS Dreadnought*, neboť toto plavidlo znamenalo revoluci ve stavbě bitevních lodí. Zde bylo čerpáno ze samotného konceptu „*All big guns*“ popsaného Italem Victoriem Cunibertim v článku *An Ideal Battleship for the British Fleet*, který byl zveřejněn v ročníku *Jane's Fighting Ship*. A také z publikace od anglického autora R. A. Burta *British Battleships 1889–1904*, kde je popsán vývoj britských bitevních lodí včetně technických specifikací.

Poslední kapitola je věnována éře dreadnoughtů. Na začátku kapitoly je nastíněna německá reakce na *HMS Dreadnought* ve formě novely námořního zákona a zahájení výstavby vlastních dreadnoughtů. Dále je zde načrtnut vývoj německých dreadnoughtů od třídy Nassau po třídu Kaiser. Kromě dreadnoughtů je zmíněn i první německý bitevní

křižník *SMS Von Der Tann* a jeho význam v rámci německého námořnictva. Ke konci kapitoly jsou naznačeny skutečnosti, které vedly k ukončení námořního soupeření, i samotný osud *Oceánského loďstva* a jeho vliv na první světovou válku. K popsání politických okolností okolo novely námořního zákona byla použita publikace od anglické autorky Margarety McMillan *The War That Ended Peace. Road to 1914*, kde jsou velice dobře a podrobně označeny okolnosti, které vedly k první světové válce, včetně německo-britského námořního soupeření. K popsání vývoje německých dreadnoughtů pak znovu posloužila Herwigova publikace *Luxury Fleet. The Imperial German Navy 1888–1918* a také *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1912* od Roberta Gardinera a Randala Graye.

Autor diplomové práce použil také několik vydaných pramenů například diplomatická akta *Die Große Politik der Europäischen Kabinette 1871–1914. England und die Deutsche Flotte 1908–1911*, Band 28, odkud byly načerpány počty hladinových plánovaných plavidel, deník kancléře Chlodwiga Hohenlohe-Schülingfürsta, Tirpitzova zpráva *Dienstschrift Nr. IX*, paměti Winstona Churchilla či odkazy na zdigitalizované texty námořních zákonů.

1. Předehra k německo-britskému námořnímu soupeření

Německé císařství od svého vzniku v roce 1871 kladlo ve své vojenské strategii hlavní důraz na pozemní vojsko, což bylo dáno jak jeho geografickou polohou, tak i faktem, že jeho faktickým nepřítelem byla Francie, která utrpěla zdrcující porážku v prusko-francouzské válce z let 1870–1871. Němečtí představitelé tak logicky předpokládali, že až se Francie z této prohry zotaví, mohlo by její pozemní vojsko představovat hrozbu pro Německou říši. Námořnictvo se tak i z tohoto důvodu ocitlo na okraji zájmů armádních elit a jeho rozvoj nepodporoval ani první říšský kancléř a současně ministr zahraničí Otto von Bismarck. Říšský kancléř si byl plně vědom toho, že vznik sjednoceného německého státu narušil systém evropské rovnováhy¹, na jehož pilíři stál vídeňský kongresový systém. Narušení této rovnováhy vedlo ke třecím plochám, které mohly vyústit ve válečný konflikt. Bismarck se snažil předcházet případným sporům, a proto nepodporoval expanzivní snahy německého válečného námořnictva. V Bismarckových očích by posílení německého námořnictva mohlo vést ke zhoršení vztahů s „královnou moří“ Velkou Británií.

Ze stejného důvodu nepodporoval Bismarck ani německou koloniální expanzi, neboť by mohla zhoršit již tak špatné vztahy s Francií, ale v této oblasti byl nucen přehodnotit svůj postoj pod dojmem veřejného mínění. Dne 6. prosince 1882 vznikl ve Frankfurtu nad Mohanem Německý koloniální spolek (*Deutscher Kolonialverein*). Následně jeho členové začali lobovat za podporu německých koloniálních aspirací pomocí tisku a naklonění si veřejného mínění. Spolek získal podporu hlavně u šéfredaktorů novin, univerzitních profesorů, průmyslníků a obecně ve střední třídě.² Do roku 1885 se jeho členská základna rozrostla na 15 000 členů.³ Kancléř nakonec vyslyšel koloniální spolek a v létě 1884 souhlasil s koloniální expanzí. Sledoval tím dva cíle – umlčet pangermánské hnutí a zároveň uspokojit kolonizační agitaci.⁴

Aby svou koloniální politiku Bismarck mohl uskutečnit, potřeboval souhlas Velké Británie. A proto vypravil svého syna prince Herberta von Bismacka, aby zjistil stanovisko britské vlády. Liberální vláda Williama Gladstona zpočátku ignorovala

¹ Známý jako „*The Balance of Power*“

² MASSIE, Robert K., *Dreadnought Britain, Germany, and the Coming of the Great War*, London 1993, s. 109.

³ Oběžník *Deutsche Kolonialzeitung* vydaný v únoru 1885, dostupný online <https://sammlungen.ub.uni-frankfurt.de/kolonialbibliothek/periodical/titleinfo/7735720>. [30.1. 2021].

⁴ MASSIE, s. 109.

německé nároky v koloniální otázce.⁵ Zejména kvůli tomu, že se domnívala, že kancléř byl proti koloniím, a proto neviděla žádný důvod s odpovědí spěchat. Kancléře nečinnost britské strany nejdříve pobouřila a následně rozhněvala.⁶ Nicméně pozice Gladstonovy vlády nebyla pevná a po neúspěchu záchrany generálmajora Charlese Jamese Gordona v Chartúmu v lednu 1885 byla rozhádaná a rozdělená. Herbert dostal od Bismarcka instrukce, aby využil této slabosti a v březnu 1885 na britskou vládu zatlačil. Požadoval odvolání ministra pro koloniální záležitosti hraběte Granvilla Levenson-Gowera a koloniálního tajemníka Lorda Edwarda Stanleyho. Gladstone nakonec ustoupil, neboť nechtěl vyvolat otevřený spor s Německem, a souhlasil s německou koloniální aspirací. Nicméně Herbertovo tvrdé jednání zanechalo negativní dojem na britské politické scéně. Nadšení pro německou koloniální věc však Bismarckovi příliš dlouho nevydrželo. Dne 8. června 1885 padla Gladstonova vláda a nastoupila konzervativní vláda Roberta Gascoyne-Cecila.⁷ V lordu Salisburyym Bismarck spatřil člověka sobě rovného a rozhodl se proto svou koloniální politiku ukončit. Krátké německé koloniální dobrodružství přineslo velkolepé výsledky, pokud jde o územní rozlohu: za méně než rok získalo Německo území pětkrát větší než samotná Říše.⁸ Pod německou vlajku se dostala jihozápadní Afrika (dnešní Namibie), Německá východní Afrika (dnešní Tanzanie), Togo a Kamerun v západní Africe, 1/3 Nové Guineje, většina Šalamounových ostrovů (přejmenovaných na Bismarckovo souostroví), Marshallovy a Karolinské ostrovy ve středním Pacifiku a část ostrova Samoa. Avšak ve všech ostatních měřítkách byla nová německá koloniální říše zklamáním. Jihozápadní Afrika a Německá východní Afrika byla tvořena většinou pouštěmi s vyschlými koryty řek a obsahovala jen málo surovin, které lákaly jen ty nejodhodlanější průzkumníky nebo podnikatele. V roce 1914 se ve všech německých koloniích dohromady nacházelo méně než 25 000 německých kolonistů včetně vojáků a námořních oddílů. Náklady na kolonie byly mnohonásobně vyšší než jejich ziskovost. V roce 1889 se Bismarck dokonce snažil přesvědčit britskou vládu, aby kvůli obrovským nákladům pro Berlín převzala „svrchovanost nad jihozápadní Afrikou“. Velký objem německého obchodu nadále proudil do zámoří, ale nikoliv ze zámoří zpět do Říše. Koloniální otázka se do budoucna stala jedním z témat, kde se říšský kancléř

⁵ Německý požadavek se týkal uznání svrchovanosti zálivu Angra-Pequena v jihozápadní Africe, kde brémský obchodník Adolf Lüderitz v roce 1883 zřídil faktorii a 24. dubna 1884 převedl její práva na Německou říši.

⁶ CRAIG, Gordon A., *Germany 1866–1945*, Oxford 1978, s. 120.

⁷ Dále jen lord Salisbury.

⁸ Rozloha Německé říše byla 540 857 km².

Bismarck neshodl s mladým císařem Vilémem II. A zároveň držba německých kolonií se stala jedním z argumentů pro vybudování silného loďstva, jakožto záruka bezpečnosti kolonií.⁹

⁹ MASSIE, s. 109, s. 111, s. 113–114.

1.1. Nástup Viléma II., odchod Bismarcka

Dva týdny před svými 91. narozeninami dne 9. března 1888 zemřel po krátké nemoci v Berlíně císař Vilém I. Nastoupil jeho jediný syn Fridrich III. přezdívaný „Fritz“¹⁰. Fridrich III. byl již v době svého nástupu velice vážně nemocný, trpěl rakovinou hrtanu a před svým nástupem na trůn byl nucen podstoupit tracheotomii. Náročná operace se sice povedla, ale složitý zákrok se neobešel bez následků. Princ po operaci oněměl.¹¹ Fridrichova vláda trvala pouhých 99 dní. Během této krátké vlády se pokusil o liberalizaci politického prostředí, snažil se omezit moc panovníka a říšského kancléře pomocí ústavy, ale jeho zdravotní stav mu to neumožnil zcela prosadit.¹² Fridrich zemřel 15. června 1888 ve věku 56 let a po jeho smrti nastoupil jeho 29letý syn Vilém II.¹³ Nový vládce byl ambiciózní, energický, temperamentní a impulzivní. Od kancléře Bismarcka ho dělilo 44 let věku. Kancléř znal mladého císaře celý život a byl si vědom jeho charakteru, který se dal dle kancléřova mínění ovládnout. Věděl také, že Vilém má povýšený názor na své výsostné postavení a velkolepé mínění o svých vlastních kvalitách. Bismarck pochopil, že tyto Vilémovy vlastnosti lze nejen tolerovat, ale i využít. Po většinu vlády císaře Viléma I. kancléř předpokládal, že ohrožení jeho moci bude přicházet od Fridricha, a byl na to připraven. Již o několik let dříve řekl korunnímu princovi, že zůstane ve funkci pod císařem Fridrichem za dvou podmínek: moc Říšského sněmu (*Reichstag*) zůstane omezená a nebude existovat žádný anglický vliv na zahraniční politiku. Fridrich tyto požadavky akceptoval. Aby posílil svou pozici, Bismarck záměrně prohloubil roztržku mezi princem Vilémem a jeho rodiči. Vilém, narozený a vychovaný v autoritářských, militaristických tradicích pruského dvora, byl podporován ve svých sklonech k autokracii. Princové Otto i Herbert Bismarckové vtáhli prince Viléma do svého konzervativního prostředí, podporovali Vilémovu vzpurnost a snažili se antagonismus mezi neklidným, ambiciózním synem a jeho liberálními rodiči vyostřit, nikoli zmírnit. Když Fridrich nečekaně zemřel, měli Bismarckovi na krku osobnost, za kterou byli sami částečně zodpovědní.¹⁴

Bismarck předpokládal, že si Vilém II. bude rád hrát na císaře – oblékat se do krásných uniforem, kontrolovat vojsko, pronášet projevy při nějaké slavnosti

¹⁰ GILES, MacDonough, *The Last Kaiser. The Life of Wilhem II.*, London 2003, s. 17.

¹¹ SIEGFRIED, Fischer-Fabian, *Herrliche Zeiten. Die Deutschen und ihr Kaiserreich*, Berlin 2005, s. 184–185.

¹² KOLLANDER, Patricia, *Frederick III. Germany's Liberal Emperor*, New York 1995, s. 147.

¹³ RÖHL, John C., *Young Wilhelm. The Kaiser's Early Life 1859–1888*, Cambridge 1998, s. 823–825.

¹⁴ MASSIE, s. 116.

příležitosti. Nenapadlo ho, že by pouhý chlapec – narozený v době, kdy už byl Bismarck velvyslancem v Petrohradě – se mohl snažit prosazovat vlastní politiku, která kancléři nevyhovovala. Když se Bismarck poprvé stal ministerským předsedou, neopustil Vilémovu stranu, dokud si nezajistil osobní nadvládu. Každé odpoledne chodil do paláce nebo každý den psal dlouhé dopisy, když byl Vilém I. nepřítomen v Berlíně. S Vilémem II. si takovou námahu nedělal. Na pohřbu Fridricha III. s ním mluvil neformálně; následně Berlín opustil a 8 měsíců se nevrátil. Zahraniční politiku vedl bez ohledu na císaře, nikdy nevyšvětloval, co dělá. Pokud Vilém II. něco navrhl, Bismarck mu odepsal několik pohrdavých řádků, v nichž poukázal na to, jak nebezpečné a hloupé jeho návrhy jsou, a pak se vrátil podle svého mínění k vážnějším záležitostem.¹⁵ Navzdory tomu si mladý císař a starší kancléř zachovali dobré vztahy během prvního roku Vilémovy vlády. Vilém se s potěšením věnoval ceremoniálním radovánkám své nové funkce. Bismarckovy první stížnosti byly drobné a nespočívaly v tom, že by se jeho pán vměšoval do řízení státu, ale naopak v tom, že se Vilém vyhýbá trvalé a vážné práci. V únoru 1889 se kancléř nechal slyšet, jak si stěžuje, že císař se raději zúčastní plukovní večere v Postupimi než setkání se svými ministry. Generál hrabě Alfred von Waldersee¹⁶ si do svého deníku poznamenal, že když musel Vilém sedět a poslouchat ústní zprávy generálů nebo ministrů, císař nedokázal skrýt nudu a někdy otevřeně zíval. Vilém začal okamžitě cestovat: do všech částí Německa, do Petrogradu, Vídně, Londýna, Konstantinopole a Atén. Bismarckovi se tyto cesty nelíbily a obával se, že prudký mladý panovník naruší jeho pečlivě vyvážené diplomatické dohody. „*Císař je jako balon,*“ říkal pohrdavě. „*Když ho nedržíte na provázku, nikdy nevíte, kam odletí.*“¹⁷ Vilém se zase nechal slyšet, že na těchto cestách vyslechl „*příliš mnoho řečí o kancléři*“ – a slyšel, jak se o německé říši mluví jako o „*firmě Bismarck a syn*“.¹⁸

Avšak Vilémova egocentričnost, spojená s jeho přesvědčením, že byl předurčen, aby zajistil Německu „*místo na slunci*“¹⁹, čehož chtěl dosáhnout i za pomoci síly, a rozdílné postoje v zahraniční politice musely nutně vést ke konfrontaci s kancléřem. Císař navíc chtěl uplatnit svůj politický vliv a postupně Bismarcka vyřadit a nahradit jej. Tento úmysl deklaroval již při svém nástupu na trůn, kdy prohlásil: „*Ještě půl roku*

¹⁵ TAYLOR, Alan J. P., *Bismarck. The Man and the Statesman*, New York 1967, s. 185–186.

¹⁶ Moltkeho nástupce ve funkci náčelníka generálního štábu armády.

¹⁷ MASSIE, s. 117.

¹⁸ Tamtéž.

¹⁹ Neznámý autor, *Kaiser Wilhem II: A Life from Beginning to End*, New York 2008, s. 16.

nechám toho starého pána vydechnout a pak budu vládnout sám.“²⁰ Mezi oběma muži se proto v průběhu roku 1889 objevovaly čím dál větší spory, které vyvrcholily v otevřený konflikt na začátku roku 1890. Kancléř chtěl dokázat císaři svou nepostradatelnost, proto navrhl nový zákon proti socialistům, který byl přísnější než ty předchozí, a navíc měl být časově neomezený. V lednu 1890 byl návrh zákona následně předložen v *Reichstagu*, kde Bismarck očekával jeho prosazení pomocí *Kartellu*.²¹ Avšak v *Kartellu* vznikl spor kvůli pasáži, která udělovala policii pravomoc vyhošťovat socialistické agitátory z jejich domovů, což byla pravomoc nadměrně využívaná proti politickým odpůrcům. Národní liberálové odmítli tento zákon učinit trvalým a navrhli pozměněný návrh. S tím však nesouhlasili konzervativci, kteří byli ochotni podpořit zákon pouze v původním znění. A následně na zasedání *Kartellu* pohrozili národním liberálům, že celý zákon vetují, pokud nebude přijat v původní podobě, a sám Bismarck odmítl zákon pozměnit.²² Jak debata pokračovala, Vilém se stále více zajímal o sociální problémy, zejména o zacházení s důlními dělníky během jejich stávk v roce 1889.²³ V souladu se svou aktivní politikou ve vládě běžně přerušoval Bismarcka v radě, aby dal najevo své sociální názory. Bismarck s Vilémovou politikou ostře nesouhlasil a snažil se ji obejít. Přestože Vilém podporoval pozměněný protisocialistický zákon, Bismarck tlačil na císaře, aby zákon vetoval v plném rozsahu. Když jeho argumenty nedokázaly Viléma přesvědčit, Bismarck se rozčiloval a agitoval, až nezvykle zastíral svůj motiv, aby návrh zákona neuspěl – aby socialisté agitovali tak dlouho, dokud nedojde k násilnému střetu, který by mohl být použit jako záminka k jejich potlačení. Císař kontroval, že není ochoten zahájit svou vládu krvavým tažením proti vlastním poddaným.²⁴ Následujícího dne, poté co si Bismarck uvědomil svůj omyl, se pokusil dosáhnout s Vilémem kompromisu tím, že souhlasil s jeho sociální politikou vůči průmyslovým dělníkům, a dokonce navrhl svolat evropskou radu, která by projednala pracovní podmínky a které by předsedal císař.²⁵ Přesto obrat událostí nakonec vedl k jeho rozchodu s císařem. Bismarck, který se cítil pod tlakem a nedoceněn Vilémem a podkopáván ambiciózními poradci, odmítl spolu s císařem podepsat proklamaci týkající

²⁰ KOHLRAUSCH, Martin, *Der Monarch im Skandal. Die Logik der Massenmedien und die Transformation der wilhelminischen Monarchie*, Berlin 2005, s. 108.

²¹ Vládní koalice konzervativců a národních liberálů, která kancléřovi zajišťovala stabilní většinu v *Reichstagu*.

²² STEINBERG, Jonathan, *Bismarck. A Life*, London 2011, s. 449.

²³ Stávka horníků v Porúří nebyla podporována německou sociální demokracií.

²⁴ BORN, Karl Erich, MESSERSCHMIDT, Manfred, MÖLLER, Horst, *Handbuch der Preußischen Geschichte. Vom Kaiserreich zum 20. Jahrhundert und Große Themen der Geschichte Preußens*, Band 3 Berlin 2001, s. 113.

²⁵ STEINBERG, s. 440–443.

se ochrany dělníků, jak to vyžadovala německá ústava. Odmítnutí podpisu bylo zřejmě protestem proti Vilémově stále většímu zasahování do Bismarckovy dosud nezpochybnované autority. Bismarck také v zákulisí pracoval na rozbití kontinentální dělnické rady, na kterou Vilém vsadil.²⁶ Konečný rozkol nastal, když Bismarck hledal novou parlamentní většinu, neboť jeho *Kartell* byl v důsledku fiaska s protisocialistickým zákonem odstaven od moci. Zbývajících silami v *Reichstagu* byly katolická strana Centrum a Konzervativní strana. Bismarck si přál vytvořit nový blok se stranou Centrum a pozval předsedu strany Centrum Ludwiga Windthorsta k jednání o spojenectví. To měl být Bismarckův poslední politický manévř. Když se Vilém dozvěděl o Windthorstově návštěvě, rozzuřil se.²⁷ Tímto krokem Bismarck definitivně ztratil císařovu přízeň a ten ho donutil 15. března 1890 rezignovat. Bismarck pak napsal rezignační dopis 18. března 1890, čímž oficiálně rezignoval, a císař na jeho místo dosadil politicky nezkušeného generála Leopolda von Caprivi.²⁸ Pro kancléře Leopolda von Caprivi nepředstavoval námořní rozvoj prioritou. Nicméně Caprivi postupně zavrhl principy bismarckovské zahraniční politiky a odmítl prodloužit Zajišťovací smlouvu s Ruskem v roce 1890, čímž pro Německo vzniklo nebezpečí potenciální války nad 2 frontách proti spojenému francouzsko-ruskému loďstvu.²⁹

²⁶ CRAIG, s. 171–179.

²⁷ STEINBERG, s. 445–447.

²⁸ MILATZ, Alfred (ed.), *Werke in Auswahl. Reichsgestaltung und europäische Friedenswahrung. Dritter Teil. 1883–1890*, Band 7, Berlin 1981, s. 758; ULLRICH, Volker, *Otto von Bismarck*, Hamburg 1998, s. 115–121.

²⁹ MASSIE, s. 115.

1.2. Vilém II. a počátek budování německého námořnictva

Vilém II. byl posedlý námořnictvem, již jako malý zbožňoval mohutné loďstvo. K tomuto zájmu patrně přispěla návštěva Velké Británie v dětském věku, kdy se svými rodiči navštívil mimo jiné britské loděnice a řadovou loď *HMS Victory*, která kotvila v Portsmouthu. Viléma fascinovalo britské královské námořnictvo, jeho historie a úspěchy, které zapříčinily, že bylo britské královské námořnictvo po celé 19. století nejmocnější a největší na světě, a zajišťovalo Velké Británii výsadní postavení. Vilém také vlastnil uniformu britského admirála, neboť byl jmenován čestným admirálem britského loďstva. A aby ještě zdůraznil svou náklonnost k britskému královskému námořnictvu a loďstvu obecně, nechal si po svém jmenování namalovat obraz znázorňující ho jako britského admirála a tento obraz pak předal své babičce královně Viktorii. Na uniformu byl Vilém velice pyšný, a proto si ji znovu oblékl, když byl jmenován britským ambasadorem.³⁰ Císařova pýcha a ctižádost se po této události ještě více projeví, neboť Vilém nabyl přesvědčení, že je nyní oprávněn zasahovat do britských námořních záležitostí a činil tak kdykoliv, kdy se mu zachtělo, i když šlo třeba o banální záležitosti.³¹ Němečtí námořní důstojníci chování svého vrchního velitele hluboce odsuzovali, ale později oceňovali jeho zápal pro námořní věc, který sílil s každou další návštěvou Velké Británie, neboť se stal pro námořnictvo prakticky požehnáním.³²

Po sjednocení začalo Německo pomalu formovat námořnictvo. Avšak námořnictvo nebylo budováno za účelem narušení výsadního postavení britského královského námořnictva, ale za účelem ochrany vlastních vod. Jeho druhořadost pro Německo zdůrazňoval fakt, že loďstvu veleli až do roku 1889 generálové armády – generálové pěchoty Albrecht von Stosch (1872–1883) a následně Leo von Caprivi (1883–1888). Německé námořnictvo v roce 1888 představovalo poměrně zanedbatelnou sílu v rámci německých ozbrojených sil, celkem disponovalo 15 480 muži, včetně 534 důstojníků, sloužících na 18 hladinových lodích, na 8 obrněných fregatách a 10

³⁰ HERWIG, Holger, *Das Elitekorps des Kaisers. Die Marineoffiziere im Wilhelminischen Deutschland*, Hamburg 1977, s. 34.

³¹ RÖHL, John C., *Wilhelm II. Der Aufbau der Persönlichen Monarchie 1888–1900*, Munich 2001, s. 127–135, 184–190.

³² Zápis v deníku kapitána Alberta Hopmana ze 4. května 1914, Bundesarchiv-Militärarchiv(BA-MA), Hopmanovy dokumenty, N 326/10.

obrněných korvetách.³³ Tyto skutečnosti se začaly měnit s nástupem Viléma II.³⁴ Hned po svém usednutí na trůn začal Vilém II. s reformou německého námořnictva na základě předběžných studií britských i domácích. Vilém chtěl transformovat německé námořnictvo v sílu, která bude schopna konkurovat i britskému královskému námořnictvu. Císař si představoval vybudování silného hladinového loďstva složeného zejména z velkých bitevních lodí, avšak tato vize byla v přímém rozporu s vizí tehdejšího velitele císařské admirality německého námořnictva Lea von Caprivi.³⁵ Neboť v Capriviho vizích mělo být námořnictvo složeno zejména z malých plavidel, jako byly torpédové čluny a lodě pobřežní obrany. Tyto odlišné představy nutně musely vést ke konfrontacím, které vyústily 5. července 1888, kdy byl Caprivi odvolán z funkce velitele *Kaiserliche Admiralität* a na jeho místo nastoupil viceadmirál Alexander von Monts.³⁶ Capriviho odvolání bylo prvním jasným signálem císařova zájmu o námořní věc. Po svém odvolání napsal Caprivi korvetnímu kapitánovi Alfredovi von Tirpitz³⁷: „*Bylo mi jasné, že bych nebyl dostačující pro mladého císaře s jeho námořnickou vášní.*“³⁸ A Tirpitz k tomu dodal ve svých vzpomínkách: „*Hlavní důvod pro Capriviho odvolání byla císařova snaha o rozdělení moci admirality, tak aby byl schopen snáze osobně zasahovat do chodu admirality.*“³⁹ Německé loďstvo získalo obstarožní pancéřníky⁴⁰, plnoplachetní korvety⁴¹ a neúčinné obrněné čluny. A tyto strategické chyby Capriviho éry viceadmirál Alexander von Monts nakonec neodčinil. Monts pokračoval ve výstavbě lodí pobřežní obrany, jako byla třída Siegfried a Odin, ale nově začal i s výstavbou 4 velkých válečných lodí, schopných oceánské plavby – preadreadnoughtů třídy Brandenburg.⁴²

³³ HERWIG, Holger, *Luxury Fleet. The Imperial German Navy 1888–1918*, New York 2014, s. 15; Pro srovnání německá armáda čítala v roce 1888 19 294 důstojníků, 468 409 poddůstojníků a mužů; Reichsarchiv (ed.), *Der Weltkrieg. Kriegsrüstung und Kriegswirtschaft*, Dodatek č. I, Berlin 1930, s. 460.

³⁴ MOMBAUER, Annika, DEIST, Wilhem, *The Kaiser. New Research on Wilhelm II's Role in Imperial Germany*, Cambridge 2004, s. 13.

³⁵ Vrcholný orgán německého císařského námořnictva, existující v letech 1872–1889. V něm. *Kaiserliche Admiralität*.

³⁶ MASSIE, s. 110.; LAMBI, Ivo N., *The Navy and The German Power Politics 1862–1914*, New York 1984, s. 32.

³⁷ Alfred von Tirpitz byl blízký přítel Lea von Caprivi a v té době pro něj vypracovával strategii využití torpédových člunů.

³⁸ HASSELL, Ulrich von, *Tirpitz. ein Leben Und Wirken Mit Berack Sichtung Seiner Beziehungen Zu Albrecht Von Stosch*, Berlin 2010, s. 53.

³⁹ TIRPITZ, Alfred von, *Erinnerungen*, Berlin 2018, s. 38.; Kvůli růstu a rozšiřování německé flotily přestával tento orgán stačit a ukazoval se nepraktickým, neboť musel řešit všechny námořní záležitosti.

⁴⁰ Pancéřník, jinak také obrněná loď, byl typ válečných lodí poháněných párou, jejichž trup byl zpevněn železnými pláty.

⁴¹ Plnoplachetník je typ lodě poháněné větrem s minimálně třemi stěžni, na nichž jsou čtvercové plachty.

⁴² SONDHAUS, Lawrence, *Preparing for Weltpolitik. German Sea Power Before Tirpitz Era*, Annapolis 1997, s. 179-180.

Třída Brandenburg byla navržena jako náhrada za staré pancéřníky s výtlakem 3500 tun. Výtlak nové třídy Brandenburg činil 10 000 tun a maximální rychlost dosahovala 16 uzlů. Operační rádius byl 4500 námořních mil při rychlosti 10 uzlů. Výzbroj tvořilo 6 děl ráže 28 cm hlavní baterie umístěných ve 3 věžích. Zvláštností bylo použití 2 kalibrů děl hlavní baterie⁴³, což bylo zapříčiněno nutností zkrátit baterii umístěnou v prostřední věži kvůli přední a zadní nástavbě. A proto byl kalibr zkrácen ze 40 na 35, tak aby se prostřední věž mohla otáčet.⁴⁴ Kvůli rozdílným kalibrům měla děla hlavní baterie rozdílné úst'ové rychlosti i jiný dostřel.⁴⁵ Tento nedostatek však tehdejší německé válečné taktiky netrápil, neboť se předpokládal boj na kratší vzdálenost, na kterou budou stačit i děla kalibru 35. Sekundární výzbroj pak tvořilo 8x děl ráže 10,5 cm a 8 děl ráže 8,8 cm zabudovaných v kasematech umístěných na přídi lodi, uprostřed a v zadní nástavbě. Sekundární baterii doplňovalo 6 torpédometů ráže 45cm. Všechna děla byla vyráběna firmou Krupp. Třída Brandenburg se skládala celkem ze 4 plavidel – SMS *Brandenburg*, SMS *Kurfürst Friedrich Wilhem*, SMS *Weissenburg*, SMS *Wörth*. Lodě třídy Brandenburg byly spuštěny na vodu mezi červnem 1891 a srpnem 1892 a byly dokončeny 1894, přičemž každá z těchto lodí vyšla Německou říší na 15 832 000 německých marek. S třídou Brandenburg se němečtí konstruktéři poprvé odvrátili od zahraničních modelů a položili základ pozdější koncepce „*Oceánského lod'stva*“.⁴⁶ SMS *Wörth* a SMS *Brandenburg* byly chráněny tzv. „složeným pancéřováním“. Složené pancéřování bylo představeno v roce 1877 a skládalo se z desek z plátované svárkované oceli proložené vrstvami dřeva a vnitřního pláště ze 2 vrstev ocelového plechu. SMS *Weissenburg* a SMS *Kurfürst Friedrich Wilhem* pak dostaly zcela nové speciální pláty z niklové oceli s karbonovanou vrchní vrstvou vyrobené britskou firmou Harvey. Nové plátování umožnilo budoucí radikální ztenčení pancéřového pásu ze 4 cm u třídy Brandenburg na 2,25 cm u třídy Wittelsbach.⁴⁷

Monts se nakonec dokončení třídy Brandenburg nedožil, neboť 19. ledna 1889 zemřel. Po jeho smrti císař jeho úřad *Kaiserliche Admiralität* zrušil a na doporučení zvláštního výboru byly pravomoci bývalé instituce rozděleny mezi 3 nové orgány –

⁴³ 28 cm MRK L/40 a 28 cm MRK L/35, L je zkratka z německého *Lange* česky kalibr či ráže.

⁴⁴ GRÖNER, Erich, *German Warships 1815-1945. Major Surface Vessels*, Vol. I, Annapolis 1990, s. 13.

⁴⁵ Úst'ová rychlost 28 cm MRK L/35 činila 685 m/s a maximální dostřel kalibru 35 bylo 11,4 km. Kalibr 40 pak měl úst'ovou rychlost 715 m/s a jeho maximální dostřel 15 km.

⁴⁶ Dále uváděno něm. *Hochseeflotte*.

⁴⁷ HERWIG, s. 25.

vrchní velitelství námořnictva (*Oberkommando der Marine*)⁴⁸, císařský námořní úřad (*Reichsmarineamt*)⁴⁹ a císařský námořní kabinet (*Kaiserliches Marinekabinett*).⁵⁰ V souladu s tím vydal císař 30. března 1889 nařízení, na jehož základě bylo *Oberkommando der Marine* odděleno od císařské administrativy a jeho správu převzal velící admirál, jenž byl jmenován císařem. Pravomoci velícího admirála odpovídaly pravomocím generála armády. Velící admirál *Oberkomanda der Marine* měl na starosti vývoj lodí, vojenské taktiky a strategie. Prvním velícím admirálem se stal viceadmirál Karl Eduard Heusner, který však ve funkci vydržel pouhých 23 dní a byl nucen rezignovat kvůli svému špatnému zdravotnímu stavu 23. dubna 1890.⁵¹ Vystřídal ho admirál Fridrich von Hollmann. Administrativa námořnictva byla svěřena do jurisdikce RMA, v jehož čele stál státní tajemník, podléhající říšskému kancléři. Státní tajemník RMA zastával funkci de facto ministra německého námořnictva. Do jeho kompetence spadala stavba a údržba všech námořních plavidel. Teoreticky státní tajemník RMA neměl mít přímou vazbu na německou flotilu. V praxi tomu však nebylo a jeho pravomoci byly tak rozsáhlé, že pro mnohé představoval velitele námořnictva.⁵² Tato nařízení vešla v platnost 1. dubna roku 1889.⁵³ Ještě o 2 dny dříve vydal Vilém II. dekret, který nařizoval, že počínaje 1. dubnem 1889 bude císařem vytvořen zvláštní kabinet pro námořní záležitosti. Kabinet bude přímo podřízen císaři a bude s ním konzultovat záležitosti ohledně námořnictva.⁵⁴ Rozvětvení institucí vedlo k soupeření mezi OKM a RMA, čímž se zničila jednotnost v plánování a velení. V důsledku toho byly konstrukční programy uspěchané a bez pořádného plánování.⁵⁵

V roce 1894 na základě teorií Alfreda Thayera Mahana⁵⁶ vypracovalo OKM strategickou koncepci pro vybudování bitevní flotily. Iniciativy se ujal náčelník námořního štábu kapitán Alfred Tirpitz a formuloval slavné Služební memorandum číslo

⁴⁸ Dále OKM.

⁴⁹ Dále RMA.

⁵⁰ Dále MK.

⁵¹ GOTTSCHALL, Terrell D., *By The Order of the Kaiser. Otto Von Diederichs and the Rise of the Imperial German Navy, 1865-1902*, Annapolis 2003, s. 96.

⁵² HERWIG, s. 22.

⁵³ HUBATSCH, Walter, *Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Dewschland 1848–1945*, Frankfurt 1958, s. 186.

⁵⁴ Tamtéž.

⁵⁵ HERWIG, s. 26.

⁵⁶ Alfred Thayer Mahan byl významný americký stratég, který přišel s tezí, že námořní síla je rozhodujícím faktorem, který umožňuje silným národům prosperovat a vnucovat svou vůli slabším národům, a že správným způsobem dosažení námořní nadvlády je rozsáhlá bitva mezi loďstvy.; MAHAN, Alfred Thayer *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783*, dostupné online na <https://www.gutenberg.org/files/13529/13529-h/13529-h.htm> [3.4.2021].

IX (*Dienstschrift Nr. IX*) pod krycím jménem „*Obecné poučení z podzimního cvičení flotily*“.⁵⁷ V tomto memorandu důrazně žádal, aby strategické ofenzivní akce byly považovány za „*normální úkoly flotily*“.⁵⁸ Cílem těchto akcí mělo být co nejrychlejší zahájení bitvy, která by dosáhla rozhodujícího střetnutí námořní války. Tohoto rozhodnutí by nebylo možné dosáhnout křižníkovou válkou⁵⁹, jak to předepisovaly zásady francouzské myšlenkové školy *Jeune École*⁶⁰, ale pouze trvalou námořní převahou a trvalým tlakem na nepřítele.⁶¹ Základem Tirpitzových úvah byly eskadry složené s bitevních lodí, neboť tvrdil, že křižníky mohly vyřešit koloniální problémy, potlačit místní rebelie, ale nemohly ochránit německé obchodní lodě před britským královským námořnictvem. To dle Tirpitze mohly zajistit jen a pouze bitevní lodě.⁶²

Finanční prostředky na novou třídu bitevních lodí byly odhlasovány v březnu 1894, což znamenalo, že pro zahájení stavby byl nutný pevný projekt. Do léta vznikly náčrty se silnými sekundárními bateriemi ráže 15 cm. Ráže děl hlavní baterie měla zůstat stejná jako u třídy *Brandenburg*, to však zpochybnili vlajkoví důstojníci eskadry bitevních lodí, kteří tvrdili, že nové dělo ráže 24 cm s 2,5krát rychlejší rychlostí palby ve srovnání s 28cm dělem by bylo mnohem účinnější, protože by mohlo nejen plnit úlohu prorážení pancíře (zejména na tehdy avizovaných bojových dostřelech), ale mohlo by přispět k demolici nepancéřovaných oblastí ve spojení s 15cm sekundární baterií. Tyto argumenty přesvědčily císaře přes námitky RMA a OKM.⁶³ Třída dostala název *Kaiser Friedrich III* a sestávala z *SMS Kaiser Wilhem der Grosse*, *SMS Kaiser Friedrich III*, *SMS Kaiser Barbarossa*, *SMS Kaiser Karl der Grosse* a *SMS Kaiser Wilhem II*. Lodě této třídy byly spuštěny na vodu mezi červencem 1896 a dubnem 1900. Byly dokončeny do roku 1902. Třída *Kaiser Friedrich III* měla výtlač 11 500 tun a každá z lodí této třídy stála 21 472 000 německých marek. Revoluční na této třídě bylo řešení její podmořské ochrany. Ta sestávala ze systému vodotěsných přepážek, které byly později vybaveny protipovodňovým zařízením. Systém přepážek byl navržen, aby bylo snáze lokalizováno

⁵⁷ Služební memorandum č. IX (*Dienstschrift Nr. IX*), BA-MA, „Taktische und strategische Dienstschriften des Oberkommandos der Marine, Nr. IX. Allgemeine Erfahrungen aus den Manövern der Herbstübungs-Flotte, 16.6.1894, RM 4/176, dokument č. 2.

⁵⁸ *Dienstschrift Nr. IX*, dokument č. 2,5.

⁵⁹ Námořní akce proti zásobovacím a obchodním trasám nepřítele s cílem ho vyhledovět.

⁶⁰ Strategie, která upřednostňovala použití menších plavidel, jako byly torpédové čluny, proti větším plavidlům nepřítele. Důraz by kladen na napadání námořního obchodu.

⁶¹ RAHN, Werner, *German Navies from 1848 to 2016. Their Development and Courses from Confrontation to Cooperation*. In: *Naval War College Review* 70, 4, 2017, s. 4.

⁶² HERWIG, s. 38.

⁶³ DODSON, Aidan, *The Kaiser Barttlefleet. German Capital Ships 1870-1918*, Seafort 2016, s. 63.

případné zaplavení způsobené poškozením pancíře v případě zásahu dělostřeleckým granátem.⁶⁴ I samotné pancéřování prošlo od třídy Brandenburg změnou a nově byla použita cementovaná ocel Krupp (KC). Tato tvrzená pancéřová ocel obsahovala 0,35 % uhlíku, 3,9 % niklu, 2 % chromu, 0,35 % manganu, 0,35 % silikonu, 0,025 % fosforu a 0,020 % sulfuru. Nové pancéřování bylo i lehčí a při stejné tloušťce poskytovalo lepší ochranu než předtím standardně používané pancéřování na britských bitevních lodích značky Harvey.⁶⁵ Pohonné ústrojí bylo chráněno předními a zadními přepážkami z obyčejného plechu, přičemž zásobníky uhlí byly umístěny po stranách, tak aby absorbovaly jakoukoliv explozi předtím, než by se dostala dovnitř. Třída Kaiser Friedrich III stále používala staré uspořádání úzkých pancéřových pásů.⁶⁶ Značně tak zaostávala za soudobou britskou třídou bitevních lodí Majestic, neboť design této třídy již zohledňoval použití pancéřování Harvey, a proto byl pancéřový pás u třídy Majestic hlubší a lehčí při zachování stejného stupně ochrany, jako poskytovalo starší složené pancéřování. Operační rádius u třídy Kaiser Friedrich III činil 3420 námořních mil při 10 uzlech.⁶⁷ Operační rádius byl tak skoro poloviční jako u britského konkurenta, který disponoval operačním radiem 7000 námořních mil při 10 uzlech.⁶⁸ Pohon zajišťovalo 10 vodotrubných kotlů, které produkovaly výkon 13 000 koňských sil a umožňovaly plavidlu dosáhnout maximální rychlosti 17,5 uzlu. Byly tak o 1,5 uzle rychlejší než již zmíněná třída britských bitevních lodí Majestic, avšak bylo tohoto dosaženo za cenu slabší výzbroje než u britského konkurenta. V případě palebné síly byla třída Kaiser Friedrich III krokem vzad od třídy Brandenburg. Hlavní výzbroj tvořila 4 děla ráže 24 cm hlavní baterie ve 2 dvoudělových věžích. Jejich úst'ová rychlost dosahovala 835 m/s a maximální dostřel činil 16,9 km. Hlavní zbroj byla tak podstatně slabší než u britského konkurenta vyzbrojeného nově zavedenými 4 děly ráže 12 palců (30,5 cm). Avšak britská děla měla menší úst'ovou rychlost a podstatně menší dostřel.⁶⁹ Tato změna dělostřelecké filozofie u třídy Kaiser Friedrich III byla způsobena výsledkem bitvy na řece Jalu v roce 1894 během japonsko-čínské války. V této bitvě porazily menší japonské křižníky

⁶⁴ DODSON, s. 64.

⁶⁵ BROWN, David, *Warrior to Dreadnought. Warship development 1860–1905*, Barnsley 2010, s. 278–279.; Pancéřový plát KC o síle 25,9 cm poskytoval stejnou ochranu jako plát pancéřování Harvey o síle 30,4 cm.

⁶⁶ Starší složené pancéřování vyžadovalo značné množství oceli, aby odolalo střelám velkých ráží, což znamenalo, že vzhledem k hmotnosti lodí mohla být pancéřováním pokryta jen malá část lodí.

⁶⁷ FRIEDMAN, Norman, *Naval Weapons of World War One: Guns, Torpedoes, Mines and ASW Weapons of All Nations*, Barnsley 2016 s. 336.

⁶⁸ BURT, R. A., *British Battleships 1899–1904*, Barnsley 2022, s. 147.

⁶⁹ Britská děla ráže 30,5 cm měla úst'ovou rychlost 760 m/s a dostřel 12,7 km.; FRIEDMAN, s. 52–55.

vyzbrojené rychlopalnými děly čínskou flotilu složenou z větších obrněných lodí vyzbrojených děly těžší ráže. Cílem námořního dělostřeleckého souboje nemělo být nadále nepřátelskou loď potopit, ale zničit její superstrukturu, tím demoralizovat posádku. Navíc použití rychlopalných děl teoreticky umožňovalo, aby byla nepřátelská loď neustále pod palbou. Menší ráže děl hlavní baterie byla ovlivněna také tím, že 24cm děla byla maximální ráže, kterou firma Krupp dokázala vyrobit s rychlopalným mechanismem. Hlavní baterii pak doplňovala sekundární výzbroj složená z 18 děl ráže 15 cm, při čemž 6 jich bylo umístěno ve věžích uprostřed lodi a zbytek byl namontován do kasemat umístěných na přídi a na zádi. Dále sekundární výzbroj tvořilo ještě 12 děl ráže 8,8 cm umístěných kasematech, 12 automatických kanónů ráže 3,7 cm a 6 torpédometů ráže 45 cm. Sekundární výzbroj byla tak srovnatelná s britským rivalem, ale německá třída byla vybavena větším počtem děl ráže 15 cm a disponovala i torpédometem navíc.⁷⁰

Císař pozorně sledoval čínsko-japonskou válku z let 1894–1895. Její průběh dle císaře potvrdil důležitost silné flotily pro pozemní válku. Ve svém proslavu z 8. února 1895 konstatoval: „*Jen ten, kdo ovládá moře, může účinně dosáhnout na nepřítele a provádět nerušeně od něj volně vojenské operace. Námořní síla v evropských vodách se měří především v počtu bitevních lodí.*“⁷¹ Tento názor zůstal u císaře neotřesen i po výsledku bitvy na řece Jalu. Vilémovy názory vyjádřené v tomto projevu, byly ovlivněny kapitánem Tirpitzem, náčelníkem generálního štábu OKM. Tirpitz rovněž zastával názor, že bitevní lodě tvořily hlavní sílu námořnictva a je to právě počet bitevních lodí, co rozhodne bitvu. Dne 2. března 1897 zdůraznil říšskému kancléři Chlodwigovi zu Hohenlohe-Schillingsfürstovi potřebu silného loďstva proti nepřátelské Francii, kdy prohlásil: „*Musíme mít obrněnou flotilu, abychom mohli ochránit své obchodní trasy a zásobovat se. Naše flotila musí být dostatečně silná na to, aby zabránila francouzskému loďstvu přerušit zásobování potravinami.*“⁷² Toto prohlášení navazovalo na předchozí řeč s Hohenlohem ze 3. února 1897, kdy císař prohlásil: „*Musíme mít polovinu počtu (lodí) jako spojené francouzsko-ruské loďstvo, jinak jsme ztraceni.*“⁷³ Vilém II. viděl v námořnictvu prostředek k vykonávání světové politiky a tuto vizi neopustil, ani když se

⁷⁰ Sekundární výzbroj třídy Majestic tvořilo 12 děl ráže 15 cm, 16 děl ráže 7,6 cm, 12 rychlopalných děl ráže 4,7 cm a 5 torpédometů ráže 45 cm.

⁷¹ Řeč ze 8. února 1895, BA-MA, „*Vortrag Seiner Majestat am 8 Februar 1895.*“, N 160/13.

⁷² HOHENLOHE-SCHILLINGSFÜRST, *Chlodwig zu, Denkwürdigkeiten des Fürsten Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingsfürst*, Berlin 2013, s. 311.

⁷³ Tamtéž, s. 295.

jeho pozornost přesunula od bitevních lodí ke křižníkům, a začal vnímat Británii jako nepřítel v důsledku první burské války.⁷⁴

Kromě nových bitevních lodí začalo Německé císařství stavět i nové křižníky. Tehdejší stávající pancéřové křižníky totiž nemohly plnit všechny role, které se od nich očekávaly. Pro boj proti bitevním lodím byly příliš slabé a ani jejich redukované pancéřování nemohlo odolat zásahům z těžkých děl bitevních lodí. Proto vznikl požadavek na konstrukci nového typu plavidla – chráněného křižníku, který by byl schopen doprovázet a chránit vlastní konvoje, stejně tak ohrožovat nepřátelské loďstvo. Dále měl za úkol provádět průzkumnou činnost, předávat rychlé depeše. Plavidla bez jakékoliv pancéřové ochrany byla sice rychlá, ale byla příliš zranitelná proti nepřátelské palbě, a to dokonce i proti středním a lehkým dělům. Proto byl nový typ plavidla chráněn pancéřovou palubou, která kryla většinu životně důležitých ústrojí lodě, a tato pancéřová paluba se pak stala charakteristickým rysem těchto lodí. Plavidlům se pro tuto ochranu říkalo chráněné křižníky.⁷⁵ Německé císařství začalo se stavbou chráněných křižníků třídou Irene, která byla na vodu spuštěna v letech 1887–1888. Tato plavidla o výtlačku necelých 5000 t a s výzbrojí složenou ze 4 děl ráže 15 cm a 8 děl ráže 10,5 cm při rychlosti 18 uzlů nebyla úplně ta nejlepší plavidla, která by dokázala střežit německou koloniální říši. Proto bylo potřeba přistoupit ke stavbě větších, silněji vyzbrojených lodí s větším dojezdem, které by dokázaly rychle křižovat mezi německými koloniemi v Africe, Asii a Oceánii. Za tím účelem v roce 1887 započaly práce na zcela novém chráněném křižníku. Design tohoto typu lodi byl dokončen v roce 1889. Nové plavidlo, které později dostalo jméno na počest německé císařovny – *SMS Kaiserin Augusta*, mělo mít hlavně silné motory, které by mu umožňovaly dosáhnout velké rychlosti, a děla střední ráže, kompenzované slabým pancéřováním. Tak aby bylo dosaženo vysoké rychlosti, bylo zvoleno uspořádání se 3 lodními šrouby. Přidání dalšího lodního šroubu oproti standardu s sebou rovněž mělo přinést lepší ovládání plavidla. Zvolení tohoto uspořádání přinášelo však i rizika, neboť s tímto uspořádáním pouze experimentovalo pár francouzských a amerických lodí a nebylo proto odzkoušeno.⁷⁶ Risk se nakonec vyplatil a řešení se ukázalo jako funkční a bylo úspěšně zopakováno u bitevních lodí třídy Kaiser Friedrich

⁷⁴ LAMBI, s. 35.

⁷⁵ CHESNAU, Roger, KOLESNIK, Eugene (ed.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1860–1905*, London 1988, s. 264.

⁷⁶ BRASSEY, Thomas A. (ed.), OLDKNOW, R. C., *Marine Engineering*. In: *The Naval Annual*, 1893, s. 113.

III. Do budoucna se toto uspořádání stalo standardem pro německá válečná plavidla.⁷⁷ Kýl *SMS Kaiserin Augusta* byl položen v roce 1890. Loď byla spuštěna na vodu v lednu 1892 a dokončena v listopadu 1892. Výsledné plavidlo *SMS Kaiserin Augusta* mělo výtlač 6000 tun a stálo 8 697 000 německých marek. O pohon lodi se staralo 8 vodotrubných kotlů, které dodávaly lodi výkon 12 000 koňských sil a umožňovaly lodi dosáhnout maximální rychlosti 21 uzlů. Přičemž při testech se jí podařilo dosáhnout o půl uzle více. Tento pozoruhodný výkon z ní učinil jeden z nejrychlejších křižníků toho času a v době svého dokončení byla *SMS Kaiserin Augusta* nejrychlejší plavidlo v německém námořnictvu.⁷⁸ Její operační rádius činil 3 420 námořních mil při 12 uzlech. Avšak jindy precizní Němci bohužel v případě tohoto plavidla neodvedli nejlepší práci. Při dosažení rychlosti 18 uzlů začala celá loď trpět silnými vibracemi. A pro tuto vlastnost dostala přezdívku „*koktejl Šejkr*“.⁷⁹ Při svém zařazení do služby byla loď osazena 4 děly hlavní baterie ráže 15 cm, které doplňovalo 8 děl ráže 10,5 cm, dále 8 děl ráže 8,8 cm a 5 torpédometů ráže 35 cm. Děla hlavní baterie a děla ráže 10,5 cm sekundární byla umístěna v tzv. sponsoech⁸⁰ po celé délce lodi na hlavní palubě. Během služby se ukázalo, že kombinace děl hlavní baterie ráže 15 cm a 10,5 cm byla nevyhovující. Jedním z problémů při řízení palby bylo rozlišení dopadu projektilu z děl ráže 15 a 10,5 cm. Rozdíl v hmotnosti projektilů byl cca 10 kg a na vzdálenost, na kterou se palba vedla, bylo prakticky nemožné rozlišit, který gejrír vody po dopadu projektilu je z jednoho či druhého typu děla. Proto čtyři roky po spuštění lodi na vodu byla výzbroj změněna a především posílena. Děla ráže 10,5 cm byla demontována a 15cm děla nahradila modernější verze s delší hlavní. Výzbroj se tak skládala z 12 děl ráže 15 cm L/35, která stála opět ve sponsoech vždy po šesti na každé straně. Dostřel těchto děl činil 12, 6 km. Rovněž sekundární 10,5cm výzbroj byla odstraněna a její místo ve sponsoech vystřídala výše zmiňována 15cm děla a 8,8 cm L/30 Sk.⁸¹ Avšak ani toto posílení nestačilo, aby se o loď vyrovnala soudobé třídě britských křižníků třídy Blake, jejichž hlavní výzbroj se skládala ze 2 děl ráže 23,4 cm a kterou doplňovala silná sekundární výzbroj, jež se skládala z 10 děl ráže 15,2 cm a 16 rychlopalných děl ráže 4,7 cm. Britská loď se svými 20 uzly byla

⁷⁷ GRÖNER, s. 15.

⁷⁸ BRASSEY, Thomas A. (ed.), WEYL, E., *Progress of Foreign Navies*. In: *The Naval Annual*, 1893, s. 17.; HILDEBRAND, Hans H., RÖHR, Albert, STEINMETZ, Hans-Otto, *Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart*. Band 5, Berlin 1995, s. 76.

⁷⁹ DODSON, s. 50.

⁸⁰ Výčnělky vybíhající ze stran lodi, které poskytovaly ochranu umístěným dělům.

⁸¹ GARDINER, Robert, GRAY, Randal (ed.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1906-1912*, London 1985, s. 142.

sice pomalejší, ale zato lépe pancéřovaná. A co bylo podstatné britský rival měl mnohem větší operační rádius, který dosahoval 10 000 námořních mil. Celkově lze říci, že *SMS Kaiserin Augusta* nedosahovala kvalit svých britských konkurentů a tento britský náskok se ještě zvětšil z lehce pozměněnou třídou Edgar, spuštěnou na vodu v roce 1893, tedy rok poté, co byla spuštěna na vodu *SMS Kaiserin Augusta*.⁸²

Na počátku 90. let 19. století se v německém námořním velení řešilo, jaký typ křižníku by měl být postaven, aby splňoval různé potřeby loďstva. RMA upřednostňoval stavbu kombinace velkých křižníků o výtlaku kolem 6000 t podle vzoru chráněného křižníku *SMS Kaiserin Augusta* a podstatně menších plavidel o výtlaku kolem 1500 t na jejich podporu, zatímco OKM tvrdilo, že vhodnější je jednotná síla křižníků o výtlaku 3 000 t. Vize RMA nakonec zvítězila, což vedlo ke třídě Victoria Louise. Tato třída představila kombinovanou příď typu klipr s mohutným taranem a objemnými boky, které se staly typickými pro pozdější německé pancéřové křižníky.⁸³ Třída Victoria Louise se stala poslední třídou chráněných křižníků postavených pro *Kaiserliche Marine*. Třída se skládala z 5 plavidel: *SMS Victoria Louise*, *SMS Hertha*, *SMS Freya*, *SMS Vineta* a *SMS Hansa*. Kýly lodí byly položeny v letech 1895–1896. Plavidla pak byla spuštěna na vodu mezi březnem 1897, březnem 1898 a dokončena byla mezi únorem 1899 a dubnem 1899. Ve srovnání s *SMS Kaiserin Augusta* měla třída Victoria Louise o 6 % menší výtlak. Avšak nesla mnohem těžší výzbroj. Ta se skládala ze 2 děl hlavní baterie ráže 21 cm ve 2 věžích, jednoho na přídi a jednoho na zádi. Dělové věže byly hydraulicky ovládané a ručně nabíjené. Úst'ová rychlost děl hlavní baterie byla 780 m/s a jejich dostřel činil 16,3 km. Granáty do těchto děl vážily 238 kg. Sekundární baterie se skládala z 8 děl ráže 15 cm, 4 z nich byly umístěny do kasemat a zbytek pak do postranních věží uprostřed lodi. Dále pak 10 děl ráže 8,8 cm, umístěných do kasemat a pivotů a 3 torpédometů ráže 45 cm. Pohon zajišťovalo 12 vodotrubných kotlů, které produkovaly 10 000 koňských sil. Rychlost pak činila 19 uzlů a operační rádius byl 3400 námořních mil. Třída Victoria Louise měla stejný přední stěžeň i hlavní stěžeň, kombinaci dělových věží a kasemat pro sekundární baterii jako třída Kaiser Friedrich III. Výsledná plavidla proto představovala zmenšenou třídu soudobých bitevních lodí Kaiser Friedrich III.⁸⁴

⁸² Tamtéž.

⁸³ HERWIG, s. 27.

⁸⁴ CHESNAU, s. 264.

Potřeba stavět velké chráněné křižníky pro flotilu a také malé chráněné křižníky pro boj proti torpédovým člunům, které ohrožovaly těžká plavidla flotily, představovala vážné zatížení námořního rozpočtu. Pro Německo to bylo ještě umocněno nutností lehkých křižníků pro službu v zámořských koloniích. V ideálním případě by bylo třeba stavět velké chráněné křižníky pro službu ve flotile, rychlejší velké křižníky pro případné napadení obchodních tras nepřítele v zámoří, lehké křižníky s pancéřovým pásem, které by sloužily jako průzkumníci a ochrana flotily proti torpédovým člunům, a lehké křižníky pro službu v koloniích. Ovšem pouze Británie byla schopna vyvinout tyto rozdílné třídy křižníkůvých lodí. Oproti tomu německé námořnictvo nemělo rozpočet na stavbu specializovaných zámořských křižníků spolu s plavidly optimalizovanými pro průzkumné účely. Rozpočtová omezení vedla konstruktéry ke snaze stavět lodě, které by mohly plnit všechny role, ačkoli vysoká rychlost, těžká výzbroj a silné pancéřování nezbytné pro operace flotily nutně kolidovaly s potřebami křižníku pro koloniální službu, který vyžadoval velký akční rádius. Tento úkol se stal nejobtížnějším. Německo zpočátku následovalo francouzské návrhy, které klasifikovaly obrněné křižníky jednoduše jako velké křižníky. Brzy se však ukázalo, že obrněné křižníky se svými těžkými ochrannými pláty a velkými děly nebyly schopny dosáhnout rychlosti potřebné k napadení obchodních tras. A na přelomu století byly stále více limitovány a upravovány pro potřebu hlavní bitevní flotily.⁸⁵

Do roku 1898 námořní stavitelství v Německu dosáhlo významného pokroku, nehledě na Tirpitzovo prohlášení o „ztraceném“ desetiletí mezi lety 1888 a 1897, avšak stále bylo daleko za Velkou Británií. Císařské loděnice ve Wilhelmshavenu, Kielu a Gdaňsku stavěly německé lodě, stejně tak jako soukromé společnosti v Hamburgu, Brémách, Kielu, Gdaňsku, Štětíně, Elbínku. Velké pokroky byly dosaženy ve vývoji námořních děl, obrněných plátů, trupu lodi, torpéd. Byly založeny námořní škola v Mürwiku, námořní akademie v Kielu, důstojnické a inženýrské školy v Kielu a Wilhelmshavenu. Nové školy námořního inženýrství umožnily Německu zbavit se závislosti na zahraničním inženýrství. Otevření kanálu Císaře Viléma v červnu 1895 zdvojnásobilo efektivitu německého loďstva a eliminovalo Dánsko jako potenciální námořní hrozbu a rovněž poskytlo Německému císařství přímou linku mezi Baltským a Severním mořem přes získané Šlesvicko-Holštýnsko a umožnilo tak německým lodím plout oběma moři bez toho, aniž by vpluly na moře kontrolované cizí zemí. Kanál byl 22

⁸⁵ HERWING, s. 27.

m široký a jeho hloubka činila 9 m. Jeho stavba vyšla Německé císařství na 150 milionů německých marek. Zisk Helgolandu v srpnu 1890 poskytl možnost vybudovat předsunutou námořní základnu, která by ochránila ústí řek Vezery, Emže, Labe, Jade – a tím Hamburg, Brémy a Wilhelmshaven, spolu se západním ústím kanálu Císaře Viléma ve Brunsbüttel. Co se týče hmotné síly, německé loďstvo v roce 1897 disponovalo 8 bitevními loďmi organizovanými do eskadry, dále 8 obrněnými loďmi pobřežní obrany, 10 velkými a 22 lehkými křižníky, 13 dělovými čluny, 110 torpédovými čluny a množstvím dalších malých plavidel. Ovšem stále chyběla jednotná velitelská struktura a důstojník schopný zajistit konzistentnost a hlavní program námořní výstavby. To druhé bylo napraveno 18. června 1897, kdy byl jmenován kontradmirál Alfred Tirpitz státním tajemníkem RMA. Alfred Tirpitz v této funkci zůstal 19 let.⁸⁶

⁸⁶ HERWIG, s. 32.

2. Nový kurz – Alfred von Tirpitz

Alfred von Tirpitz, stejně jako Vilém II., obdivoval britské královské námořnictvo. Během jeho kadetských let se britští námořní důstojníci chovali k rodícímu se pruskému námořnictvu jako ke zmenšenému potomkovi, který si zaslouží výchovu. Tirpitz ve svých vzpomínkách psal: „V letech 1864 až 1870 byl naší skutečnou zásobovací základnou Plymouth, kde v dlouhých řadách proti proudu řeky kotvily Nelsonovy trojpalubníky a velké dřevěné řadové lodě z krymské války. Tady jsme se cítili skoro více doma než v poklidném a idylickém Kielu, kde jeho obyvatelé na Prusko jenom reptali. V námořním hotelu v Plymouthu se k nám chovali jako k britským záložníkům. Náš maličký sbor námořních důstojníků vzhlížel k britskému námořnictvu s obdivem. Vyrůstli jsme na britském námořnictvu jako na plazivé rostlině. Zásoby jsme raději získávali z Anglie. Pokud motor běžel hladce, pokud se lano nebo řetěz nepřetrhl, bylo jisté, že nejde o domácí výrobek, ale o výrobek z anglických dílen – lano s proslulým červeným vláknem britského námořnictva. V těch dobách jsme si nedokázali představit, že by se německá děla mohla vyrovnat anglickým.“⁸⁷ Tirpitzovi vadil povýšený postoj některých Britů k Německu a německému námořnictvu.⁸⁸ Hovořil o tom, že: „Celý život jsem měl sympatie k Anglii a jejím obyvatelům. Ale tito lidé si nechtějí přiznat, že nás mají rádi.“⁸⁹ To mu však nebránilo chovat úctu k britskému námořnictvu, ta se rozšířila i na úctu k anglickému vzdělání a anglickému jazyku. Mluvil plynule anglicky, četl anglické noviny a romány, věnoval se anglické filologii a své dvě dcery zapsal na Cheltenham Ladies' College.⁹⁰

Devět dní po svém jmenování do úřadu navštívil císaře Viléma II. v Postupimi a předložil mu přísně tajné memorandum o 2500 slovech nazvané „*Obecné úvahy o složení naší flotily podle tříd a konstrukcí lodí*“. V něm Tirpitz psal: „Pro Německo je v současnosti nejnebezpečnějším námořním nepřitelem Anglie. Naše loďstvo musí být postaveno tak, aby mohlo rozvinout svůj největší vojenský potenciál mezi Helgolandem a Temží. Vojenská situace proti Anglii vyžaduje bitevní lodě v co největším počtu. Rozhodující bude pouze hlavní válčiště. Křižníková válka proti Anglii je tak beznadějná kvůli nedostatku základen na naší straně a velkému počtu na straně Anglie, a proto tento typ války proti Anglii musíme v našich plánech na tvorbu našeho loďstva ignorovat. Německá flotila postavená proti Anglii (vyžaduje): 1 vlajkovou loď flotily, 2 eskadry po

⁸⁷ TIRPITZ, s. 13–14.

⁸⁸ MASSIE, s. 200.

⁸⁹ TIRPITZ, s. 14.

⁹⁰ MASSIE, s. 200.

8 bitevních lodích, 2 záložní bitevní loď, celkem 19 bitevních lodí. Tato flotila může být z velké části dokončena do roku 1905. Výdaje budou činit 408 milionů marek, tj. 58 milionů marek ročně.⁹¹ Tirpitzovo memorandum bylo inovativní v několika ohledech. Na jeho základě měly být opuštěny všechny předchozí námořní strategie. Křižníková válka měla být eliminována. Stěžování *Reichstagu* ohledně „omezeného plánu flotily“ mělo být umlčeno. *Reichstag* měl být na základě memoranda požádán, aby se zavázal ke stavbě pevně stanoveného počtu válečných lodí v průběhu několika let – tento závazek měl být závazný a nezměnitelný; po dobu 7 let neměli mít tito ani budoucí poslanci pravomoc zasáhnout a zrušit jej. To bylo revoluční. Admirál Hollmann nikdy neměl námitky proti tomu, aby každoročně předstupoval před *Reichstag* se žádostí na daný rok. Hollmann to ostatně považoval za nutnost i ctnost, neboť tvrdil: „*Reichstag nikdy nebude souhlasit s tím, aby byl vázán formálním programem na roky dopředu. Válečné umění na moři je proměnlivé a žádné ministerstvo námořnictva nemůže prorokovat, co budeme potřebovat za 10 let.*“⁹² Tirpitz se po vstupu do úřadu na výsledky Hollmannovy filozofie díval s opovržením a prohlásil: „*Když jsem se stal státním tajemníkem, německé námořnictvo bylo sbírkou lodních experimentů, které v exotičnosti předčilo pouze ruské námořnictvo Mikuláše II. Dokonce i britské námořnictvo trpělo tímto syndromem, ale tam na penězích nezáleží – když postavili nějakou třídu lodí špatně, prostě ji celou hodili do kouta a postavili jinou. To jsme si nemohli dovolit. Potřeboval jsem zákon, který by chránil kontinuitu výstavby loďstva a odstranil z *Reichstagu* pokušení zasahovat každý rok do technických detailů.*“⁹³ Jinými slovy, *Reichstag* by po odhlasování pevného počtu lodí neměl možnost zasahovat do jejich výstavby a financování. Samotné bitevní loďstvo mělo být vybudováno za částku, která by nebyla vyšší než snížený roční rozpočet admirála Hollmanna na rok 1896 ve výši 58 milionů marek. Námořnictvo, které bylo dosud předmětem opovržení, se mělo stát mocnou zbraní v rukou německých admirálů a účinným nástrojem v rukou německých diplomatů. Mezinárodní důsledky Tirpitzova memoranda byly ještě dalekosáhlejší. Pro ospravedlnění stavby bitevních lodí byl určen nový nepřítel – Velká Británie, v té době přátelsky nakloněná Německu. Pro boj s Francií a Ruskem bylo silné německé bitevní loďstvo zbytečné; německá armáda by tuto válku

⁹¹ MASSIE, s. 206–207.; CRAIG, s. 309.

⁹² MASSIE, s. 207.

⁹³ TIPRITZ, s. 119.

vyhrála nebo prohrála, ať už by se na moři stalo cokoli. Pro boj s Velkou Británií však Tirpitz stanovil, že bitevní lodě budou nezbytné.⁹⁴

Tirpitz rovněž nastínil strategické i taktické důvody, proč bude německé loďstvo schopné konkurovat tomu britskému. Argumentoval, že Britové nebudou nikdy schopní koncentrovat celou svou námořní sílu v Severním moři, kde by německá flotila mohla rozvinout celou svou početnost.⁹⁵ Tirpitz neochvějně věřil v efektivitu masového útoku torpédových člunů proti bojovým flotilám, což by dle něho snížilo početní převahu potřebnou k vítězství na 33 %. RMA v roce 1899 odhadovalo, že při poměru bitevních lodí 2:3 by Německo mělo skutečnou šanci na vítězství i proti britskému královskému námořnictvu, a to díky vyšší kvalitě německých plavidel, nadřazené taktice, lépe vycvičeným důstojníkům a poddůstojníkům, prvotřídnímu vedení a centralizované struktuře velení v čele s císařem – což byla samozřejmě fikce. Tirpitz považoval za svůj konečný cíl flotilu o síle 60 bitevních lodí a 40 lehkých křižníků. Podle vzorce 2:3 by Velká Británie musela postavit 90 lodí do roku 1918–1920. I kdyby by to bylo možné, Německo by díky schopnosti udržovat 2/3 loďstva v pohotovosti přechýlilo britské královské námořnictvo schopné udržovat v pohotovosti pouze 1/2 a bylo schopné koncentrovat větší sílu v Severním moři ihned po vypuknutí války.⁹⁶

Tirpitz pravděpodobně neměl v plánu zaútočit na Velkou Británii a místo toho spoléhal, že Britové uznají nebezpečí, které pro ně představuje soustředění německého loďstva v Severním moři. Toto uznání by umožnilo císaři vést velkou zámořskou politiku. V tom spočívala podstata tzv. „*teorie rizika*“ (*Risikogedanke*) – konečná síla flotily by odradila všechny případné protivníky od riskantního námořního střetu s Německem, protože i kdyby v bitvě zvítězil, mohl by se ocitnout v nemilosti 3. silné námořní mocnosti nebo dokonce koalice (Francie s Ruskem).⁹⁷ Kromě toho Tirpitz vysvětloval, že by flotila zvýšila hodnotu Německa jako spojence (*Bündnisfähigkeit*), zejména v očích menších námořních mocností, které hledají své „*místo na slunci*“. Teorie rizika předvíдалa největší nebezpečí pro Říši v době, kdy se flotila 60 bitevních lodí bude stavět. Tirpitz počítal, že nebezpečné období pomine v letech 1914–1915. Do té doby existovalo

⁹⁴ HERWIG, s. 36.

⁹⁵ Tirpitz svůj předpoklad založil na skutečnosti, že v případě válečného střetu by muselo britské královské námořnictvo bránit nejen své domácí vody, ale také své koloniální državy.

⁹⁶ HOBSON, Rolf, BESTECK, Eva, *Maritimer Imperialismus. Seemachtideologie, seestrategisches Denken und der Tirpitzplan 1875 bis 1914*, Oldenbourg 2007, s. 234.

⁹⁷ CRAIG, s. 309.

nebezpečí, že by se ohrožená Británie mohla rozhodnout pro „Kodaň“⁹⁸ německých přístavů. V roce 1905 civilní lord admirality Arthur Lee nepřímou varoval Německo, že v případě války by britské královské námořnictvo udeřilo předtím, než by druhá strana měla vůbec čas přečíst si zprávu o vyhlášení války. Admirál Charles Cooper Penrose-Fitzgerald rovněž volal pro válku předtím, než bude Tirpitzova flotila hotova. Ale když první lord admirality sir John Fisher v roce 1904 a poté v 1908 navrhoval kodaňský scénář králi Jiřímu VI., odpověděl: „*Můj bože, Fishere, vy musíte být blázen.*“⁹⁹ Tirpitz si samozřejmě nemohl vyžádat najednou flotilu o stejné velikosti, jako byla ta britská. A v roce 1914 konečně přiznal: „*Musíme mít flotilu o stejné síle jako je ta britská.*“¹⁰⁰ A proto se takticky rozhodl vytvořit svou flotilu po etapách – *Etappenplan*. Jak jednou pravil tehdejší kancléř Bernhard von Bülow: „*Musíme postupovat opatrně jako housenka předtím, než se přemění na motýla.*“¹⁰¹ Tirpitz později popsal svůj program jako „*kladení cihly na cihlu*“.¹⁰² Pokud jde o konečnou velikost a uspořádání flotily, svěřil se, že se točí kolem myšlenek: „*keré si člověk může jistě myslet, ale které se opravdu nedají napsat.*“¹⁰³ V prosinci 1899 Tirpitz informoval saského armádního zástupce v Berlíně: „*Z politických důvodů vláda nemůže být tak konkrétní, jak by si Reichstag přál – nelze přímo říci, že by námořní expanze byla zaměřena především proti Anglii.*“¹⁰⁴ V pozadí tohoto *Etappenplanu* byly také finanční důvody. Hlavním zdrojem příjmů Říše byly příjmy z celních poplatků a daně z přidané hodnoty, nepřímých daní z obratu – jednotlivé země měly samy právo na zdanění svých občanů. Jistě, zemské vlády mohly být vyzvány, aby pokryly schodky ve spolkových rozpočtech prostřednictvím zvláštních dotací, ale to se však obvykle ukázalo jako náročný a zdoluhavý proces. Proto muselo být námořnictvo financováno zvyšováním nepřímých odvodů od „*malých statků člověka*“, tedy na cukr, sůl, pivo, pálenku, železniční jízdenky, známky, svíčky atd. Zavedení dědické daně, resp. spolkové daně z příjmu by naopak přivedlo daňově privilegovanou pruskou šlechtu na barikády. *Etappenplan* byl tedy lští určenou nejen pro *Reichstag*, ale i pro německé úřady

⁹⁸ Odkaz na akci admirála Jamese Gambiera, který v roce 1807 zajal dánskou flotilu, aby ji znemožnil připojit se k Francii buď dobrovolně, nebo nátlakem.; BERGHAIN, s. 595.

⁹⁹ RÜGER, Jan, *The Great Naval Game. Britain and Germany in the Age of Empire*, Cambridge 2011, s. 282.

¹⁰⁰ TIRPITZ, Alfred von, *My Memoirs Volume 2*, New York 1919, s. 74.

¹⁰¹ HERWIG, s. 37.

¹⁰² BERGHAIN, Volker R., *Der Tirpitz-Plan – Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II.*, Düsseldorf 1971, s. 427.

¹⁰³ TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 118.

¹⁰⁴ HERWIG, s. 37.

a námořnictvo, ale také k tomu, aby se vyhnul tolik potřebné daňové reformě, která by si vyžádala i sociální reformy.¹⁰⁵

¹⁰⁵ HERWIG, s. 38.

2.1. První námořní zákon

Vilém II. schválil Tirpitzovo memorandum a státní tajemník RMA začal rychle připravovat nový návrh zákona. Veškeré rutinní administrativní záležitosti delegoval na svého zástupce na Leipzigerplatz 13 a uchýlil se nejprve do Emsu a poté do St. Blasienu v jižním Schwarzwaldu, aby mohl svobodně přemýšlet a pracovat na definitivním znění. S sebou si vzal expertní tým složený ze všech částí německého námořnictva. Diskuze zde byly otevřené a volné. Tirpitz nadhazoval nápady a pak si vyslechl protiargumenty. Každý nápad byl podroben kritice, a proto často docházelo ke změnám ve výsledném textu. Ale nakonec vždy Tirpitzův tým došel ke společnému rozhodnutí. Časový rozvrh byl přísný. Každý dokument obsahoval instrukce: „*Okamžitě*“, „*Velmi naléhavé*“, „*Dokončit dnes*“. Dne 19. června 1897 požádal Tirpitz své kolegy, aby do 6 dnů přepracovali všechny rozpočtové údaje na fiskální rok 1898 s ohledem na nový plán. Do 2. července 1897 dostal předběžný návrh samotného zákona o námořnictvu. Tirpitz svým spolupracovníkům opakovaně zdůrazňoval, že klíčem k jejich jednání je skutečnost, že Velká Británie je nepřítel. Účinným podnětem byla námořní přehlídka k příležitosti oslavy Diamantového jubilea královny Viktorie dne 26. června 1897. Při této přehlídce britské královské námořnictvo předvedlo 165 válečných lodí v 5 liniích táhnoucích se přes 30 mil. Tato síla představovala tehdejší nejsilnější námořnictvo a Němci si uvědomovali, že budou muset podniknout kroky k tomu, aby se nějakým způsobem k britskému námořnictvu přiblížili.¹⁰⁶

Koncem července se Berlínem začaly šířit zprávy o neobvyklé aktivitě na Lipském náměstí.¹⁰⁷ Tirpitz, aby rozptýlil obavy OKM, že neobchází tento úřad při tvorbě zákona, povolal admirála Knorra. Oba se dohodli na vytvoření společného výboru. Tirpitz se postaral o to, aby výbor nedostával žádné informace a neměl co na práci. Když o půl roku později Knorr Tirpitze přímo konfrontoval, bylo už pozdě. A návrh námořního zákona byl předložen *Reichstagu*. Tirpitz šel za císařem a požádal Viléma II., aby mu jednou provždy svěřil odpovědnost za stavbu lodí. Vilém mu vyhověl a Knorr byl umlčen. Podobnou taktiku použil Tirpitz, když státní tajemník ministerstva financí vyjádřil obavy z odhadovaných nákladů na nové loďstvo. Tirpitz si zavolal státního tajemníka a uctivě slíbil vytvoření společného výboru. Mezitím zdvojnásobil své úsilí vedoucí k získání císaře a kancléře pro svou věc. Když v září ministr financí znovu vznesl námitky, Tirpitz

¹⁰⁶ MASSIE, s. 209.

¹⁰⁷ Zde sídlil úřad RMA.

odpověděl: „*Při vší dobré vůli bohužel nemohu požádat říšského kancléře o další rozhodnutí v otázce, která již jím byla rozhodnuta na nejvyšší úrovni.*“¹⁰⁸ Tirpitz se tedy rozhodl, že se bude snažit, aby se ve věci zákona, která již byla rozhodnuta na nejvyšší úrovni s vědomím říšského kancléře, pokračovalo.¹⁰⁹

V srpnu, kdy byl návrh zákona téměř hotov, se Tirpitz vydal na cestu za předními německými představiteli, aby získal jejich souhlas. Dne 24. srpna 1897 navštívil Bismarcka, kterého od jeho odvolání před 7 lety nenavštívil žádný ministr císařské vlády. Aby připravil půdu, přesvědčil Tirpitz císaře, aby dal další velké válečné lodi, která má být spuštěna na vodu, pancéřovému křižníku o výtlaku 10 000 t jméno *SMS Fürst Bismarck*. Vilém neochotně souhlasil a Tirpitz napsal do Friedrichsruhu¹¹⁰ žádost o audienci. Dopis se mu vrátil se vzkazem, že kníže neotevívá dopisy, na jejichž obálce není jasně napsáno jméno odesílatele. Tirpitz napsal druhý dopis, řádně označený, a bylo mu řečeno, aby přišel.¹¹¹

Během setkání Tirpitze s Bismarckem si starý kancléř postěžoval na Viléma II. a na svého nástupce Capriviho, kterému hlavně vyčítal neprodloužení Zajišťovací smlouvy s Ruskem. Pro Bismarcka nebyla námořní moc a bitevní lodě důležitým tématem, ale když na něj přišlo, Bismarck řekl, že preferuje menší plavidla, která „*útočí jako sršni*“, než mohutné bitevní lodě. Tirpitz argumentoval, že zvýšení počtu bitevních lodí spolu se vzrůstem námořní moci Německého císařství by podpořilo zájem Velké Británie o spojenectví s Německem. Avšak bývalý kancléř argumentoval, že britský vojenský potenciál je opovrženímhodný a prohlásil: „*Kdyby přišli do Německa, zabili bychom je pažbami našich pušek.*“¹¹² Tirpitz si od tohoto setkání moc nesliboval, nedoufal ve vážnou podporu, ale pouze v utlumení opozice. Nakonec Tirpitz dosáhl svého, a když opouštěl Friedrichsrub, vezl s sebou dopis, v němž Bismarck podporoval mírné zvýšení stavu námořnictva. O několik dní později se podobně vyjádřil i Bismarckovy nakloněný tisk. Tirpitz tento úspěch zopakoval při návštěvách saského krále, bavorského prince regenta, bádenských a oldenburských velkovévodů a obecních rad hanzovních měst. Do 15. září 1897 byl státní tajemník RMA připraven setkat se s kancléřem a naléhat, aby byl návrh zákona co nejdříve předložen *Reichstagu*. Hohenlohe souhlasil a 19. října 1897 byl

¹⁰⁸ Tirpitz, *Erinnerungen*, s. 129.; KELLY, Patrick J., *Tirpitz and The Imperial Germany*, Indiana 2011, s. 138.

¹⁰⁹ MASSIE, s. 209.

¹¹⁰ Sídlo na Severu Německa, ve Šlesvicku-Holštýnsku, jenž patřilo Otto von Bismarckovi.

¹¹¹ Tirpitz, *Erinnerungen*, s. 131.

¹¹² Tirpitz, *Erinnerungen*, s. 137.

konečný návrh zákona předán říšské tiskárně s pokynem, aby s ním nakládala jako se státním tajemstvím.¹¹³

Dne 30. listopadu 1897 císař připravil půdu pro návrh zákona o námořnictvu tím, že informoval *Reichstag*, že: „*Rozvoj našeho válečného loďstva nedrží krok s úkoly, které Německo potřebuje*“ a dodal: „*Válečné námořnictvo je na tom stejně jako válečná flotila. Naše loďstvo není dostatečně silné, aby v případě válečného konfliktu zabezpečilo naše domovské přístavy a vody.*“¹¹⁴ Vilém popřel jakýkoli záměr konkurovat námořním mocnostem prvního řádu. Hohenlohe, který o týden později promluvil při prvním čtení zákona o námořnictvu, tomuto slibu sekundoval: „*Nemyslíme na soupeření s velkými námořními mocnostmi, dobrodružná politika je nám vzdálená. Nicméně v námořních otázkách musí Německo umět mluvit jasně, ale především zcela německá slova.*“ Tirpitzův projev rovněž zdůraznil limity programu: „*Naše loďstvo má funkci ochranné flotily. Jejím cílem je dát Německu šanci proti přesile nepřítele a donutit i námořní mocnost prvního řádu, aby si dvakrát rozmyslela, než zaútočí na naše pobřeží.*“¹¹⁵ Státní tajemník RMA předložil Bismarckův dopis, v němž kníže napsal: „*Požadované celkové počty považuji za přiměřené našim potřebám, i když bych raději věnoval větší pozornost křižníkům. Tento názor by mi nebránil, kdybych byl poslancem Reichstag hlasovat pro návrh zákona.*“¹¹⁶ Tirpitz při hlasitém čtení dopisu zmínku o křižnících vynechal. Zdůraznil administrativní a politické výhody pevného zákona, který na léta dopředu stanovil sílu námořnictva a jeho roční stavební program. V *Reichstagu* by již nedocházelo k dalšímu znepokojování nad neomezenými plány loďstva a skončily by rušivé parlamentní bitvy o typy a počty lodí, které mají být postaveny. Stavba lodí by probíhala obchodně, s německou precizností a důsledností. Loděnice by věděly, jaké zakázky mohou očekávat, náklady by byly pod kontrolou. Především by se stavělo loďstvo. Tirpitz připomněl, že poté, co *Reichstag* v roce 1873 schválil výstavbu 14 obrněných lodí, trvalo 21 let, než následující *Reichstagi* získaly prostředky na jejich stavbu. Dlouhodobá a závazná povaha návrhu zákona a v něm navrhované omezení práva *Reichstagu* kontrolovat roční rozpočty poslance znepokojovaly. Většinou bylo jedno, zda námořnictvo staví bitevní lodě nebo křižníky; částky navrhované Tirpitzem se zdály být přiměřené.

¹¹³ MASSIE, s. 209.

¹¹⁴ PADFIELD, Peter, *The Great Naval Arms Race, The Anglo-German Naval Rivalry 1900-1914*, London 1974, s. 61.

¹¹⁵ TIRPITZ, *Erinnerungen*, s. 150-151.

¹¹⁶ MASSIE, s. 210.

Ale vyhlídka, že se stanou bezvýznamnými, byla znepokojivá. Tisk jejich obavy ještě podněcoval. „*Pokud si lidové shromáždění nechá vyjednat část svých práv na roční rozpočet,*“ varoval Berliner Tageblatt, „*podřízne si větev, na které sedí.*“ „*To je pro mě velká chyba,*“ připomněl deník. Frankfurter Allgemeine Zeitung upozornil: „*Očekává se, že současný Reichstag skutečně připraví své nástupce o část jejich práv.*“¹¹⁷ Centrum, silně katolická jihoněmecká strana, se přikláněla k podpoře zákona, proti byla konzervativní pravice, která dávala přednost výdajům na armádu, a sociálnědemokratická levice, které se nelíbilo utrácení peněz na zbrojení. Tirpitz oslovil všechny strany. V Reichstag byla rozdána Bílá kniha „*Námořní zájmy Německého císařství*“. Obsahovala statistické údaje o růstu počtu obyvatel, emigraci, obchodu, lodní dopravě, výstavbě obchodních lodí a přístavů, rozvoji kolonií a zámořských investicích a srovnání válečných loďstev Německa, Velké Británie, Francie, Ruska, Itálie a Spojených států amerických. Tyto údaje dokazovaly, že ve většině měřítek národní síly zažilo Německo od vzniku říše velkolepý růst. Výsledky německého námořnictva však byly žalostné. Mezi lety 1883 a 1897 kleslo císařské námořnictvo ze čtvrtého místa na světě na páté nebo šesté. V roce 1897 Bílá kniha uváděla, že Velká Británie disponuje 62 obrněnými loděmi nad 5000 t, Francie jich má 36, Rusko 18 a Německo 12.¹¹⁸

Aby doplnil a rozšířil účinek svého osobního lobbingu, vytvořil Tirpitz v rámci ministerstva námořnictva tiskovou kancelář. „*Považoval jsem za svou povinnost,*“ vysvětloval, „*přiblížit širším lidovým masám zájmy, které jsou zde v sázce.*“¹¹⁹ Úřad, obsazený nadšenými mladými námořními důstojníky, vyhledával novináře a zahrnoval je informacemi a návrhy. Zvláště se zdůrazňovala nepříznivá srovnání s velikostí zahraničních loďstev. Na každý článek nebo dopis nepřátelský vůči návrhu zákona o námořnictvu bylo odpovězeno zdvořile, ale důrazně, a nesouhlasné tvrzení vyvráceno. Menším novinám, které neměly námořní korespondenty, byly dodány již napsané užitečné články. Zvláštní pozornost byla věnována novinám v jižním Německu. Tirpitzovi důstojníci navštěvovali univerzity a hledali profesory, zejména ekonomy, kteří by se vyslovili ve prospěch návrhu zákona o námořnictvu a zdůrazňovali hodnotu loďstva jako ochránce německého průmyslu a zahraničního obchodu. Profesory a jejich studenty zvali na návštěvu Kielu a Wilhelmshavenu, kde je přijímali horliví námořní důstojníci a lodní kapely a provázeli je po loděnicích. Rovněž německé spolky začaly šířit letáky na

¹¹⁷ Tamtéž.

¹¹⁸ LAMBI, s. 142.

¹¹⁹ MASSIE, s. 211.

podporu zákona. Nejvíce za něj agitoval Německý námořní spolek, jehož členové roznesli během roku 1897 7 milionů pamfletů.¹²⁰ V červnu 1898 byl založen Friedrichem Alfredem Kruppem a princem Wilhemem Wiedem Německý námořní spolek (*Flottenverein*), který začal propagovat téma světové moci, námořní síly a většího námořnictva.¹²¹ Hlavním přispěvatelem byl jeden ze zakladatelů Friedrich Alfred Krupp, jehož obří továrna v Essenu vyráběla námořní děla a pancéřové pláty. Krupp již dříve podpořil námořní věc vydáním knihy s názvem „*Co udělal Reichstag pro námořnictvo?*“, která obsahovala řadu prázdných stránek. Štědře přispívali i další průmyslníci toužící po titulech, vyznamenáních nebo císařské přízni. Poselství spolku znělo, že kolonie a loďstvo jsou nezbytné pro národní velikost a prosperitu. Z toho pramenilo, že Velká Británie, která žárí na německou námořní moc, je nepřítel a udělá vše pro to, aby Německu zablokovala „*místo na slunci*“. Počet členů Spolku rychle rostl, ze 78 000 v roce 1898 na 600 000 v roce 1901 a na 1,1 milionu v roce 1914. Spolek vydával noviny *Die Flotte*, časopisy, magazíny a knihy oslavující námořní historii a šířící anglofobii. Každé Vánoce vycházelo pěkně ilustrované Výroční námořní album věnované těmto tématům; císař pravidelně kupoval 600 výtisků, které rozdával jako ceny v německých školách.¹²²

Když byl návrh zákona postoupen celým *Reichstagem*, putoval k rozpočtovému výboru, věnoval Tirpitz se svými spolupracovníky členům výboru zvláštní pozornost. Analyzovali jejich zájmy a vazby, aby zjistili, kde by se dal uplatnit jejich vliv. Ve prospěch návrhu zákona se vyslovili Fritz Krupp a Albert Ballin z *Hamburg-Amerikanische Packetfahrt-Aktien-Gesellschaft* (HAPAG).¹²³ Svaz německých průmyslníků a předsedové 88 obchodních komor požadovali flotilu. Nepravděpodobná prohlášení přicházela z překvapivých zdrojů. „*Všechny národy, které hrály vedoucí a tvůrčí roli ve vývoji lidstva, byly mocnými námořními mocnostmi,*“ nechal se slyšet významný bankéř. Německý národ a s ním i *Reichstag* začaly reagovat. Když se 23. března 1898 zákon dostal do závěrečné rozpravy, všichni věděli, že projde. Eugen Richter z liberální Radikální unie, který byl proti návrhu zákona, prorokoval: „*Pokud je pravda, že Neptunův trojzubec patří do naší pěsti, pak pro velkou Říši s její velkou pěstí je malá*

¹²⁰ HERWIG, s. 40.

¹²¹ PADFIELD, s. 68.; CRAIG, s. 308.

¹²² MASSIE, s. 211.

¹²³Německá transatlantická přepravní společnost založená v roce 1847. Byla hojně využívána imigranty cestujícími do Nového světa. Patřila k největším ve svém oboru.

flotila málo. Budeme muset mít stále více bitevních lodí.“ August Bebel, patriarcha sociálních demokratů, předpověděl nepřítele, proti němuž bude loďstvo postaveno: „*Zejména na pravé straně tohoto domu je velká skupina fanatických anglofobů, tvořená lidmi, kteří chtějí s Anglií vyvolat boj. Ale věřit, že s naší flotilou, ano, i kdyby byla hotová do poslední lodi požadované v tomto zákoně, bychom mohli vytáhnout do boje proti Velké Británii, to se blíží říši šílenství. Ti, kdo to požadují, nepatří do Reichstagu, ale do blázince.*“ Poslanci Reichstagu na jeho projev reagovali smíchem, což jasně ukázalo, že opozice proti námořnímu zákonu neměla vůbec žádnou politickou moc jej zvrátit ¹²⁴

Dne 26. března 1898 byl zákon o námořnictvu schválen poměrem 212:139. Tirpitz a Bülow informovali Viléma a Bülow ke svému poselství připojil slova „*Ať žije císař!*“ Z Hongkongu, kde sloužil u německé Východoasijské eskadry, telegrafoval princ Jindřich, Vilémův bratr: „*Německý císař, Berlín. hurá! Jiří.*“ Philipp zu Eulenburg¹²⁵ byl rapsodický: „*V tento čestný den Vašeho Veličenstva připomínám všechny boje a utrpení, z nichž jako fénix vzešel dnešní úspěch. Z překypujícího srdce děkuji Bohu, že nám tohoto císaře dopřál.*“¹²⁶ Vilém ve své radosti z toho, co Tirpitz dokázal, trval na tom, aby byl státní tajemník RMA povýšen a zasedl v pruském ministerstvu zahraničí. „*Námořnictvo,*“ argumentoval v dopise Hohenlohemu: „*je stejně jako armáda plně rovnocenným partnerem v naší národní obraně. Navíc je tu sám admirál. Sotva se vrátil domů z Číny, muž s oslabenou konstitucí, vesele a sám se ujal úžasného úkolu zorientovat celý národ, 50 milionů trucovitých, krátkozrakých a vznětlivých Němců, a přivést je k opačnému názoru. Tento zdánlivě nemožný úkol zvládl za 8 měsíců. Skutečně mocný muž! Člověk, který tak slavně vykoná tak gigantické dílo, musí být plnohodnotným členem mé administrativy!*“¹²⁷ Hohenlohe se uklonil a kontraadmirál Tirpitz zaujal své místo v nejužším kruhu císařské vlády. Zůstane jím, nejvlivnějším z císařových ministrů, na následujících 19 let.¹²⁸

Zákon byl ratifikován 10. dubna 1898. Na jeho základě mělo být postaveno do 1. dubna 1904 celkem 19 bitevních lodí, 8 pancéřovaných křižníků, 12 velkých a 30 lehkých křižníků. Bitevní lodě měly být nahrazovány každých 25 let, lehčí křižníky každých 15. Rozpočet neměl překročit hranici 408 900 000 německých marek. Běžné námořní výdaje

¹²⁴ PADFIELD, s. 180.

¹²⁵ Německý diplomat a důvěrník císaře Viléma II.

¹²⁶ MESSIE, s. 210.

¹²⁷ MESSIE, s. 211.

¹²⁸ Tamtéž.

byly stanoveny na 5 milionů německých marek. Námořní zákon zahrnoval i již sloužící plavidla tedy – 12 bitevních lodí, 10 velkých a 23 lehkých křižníků. A proto skutečně počítal se stavbou pouze 7 nových bitevních lodí, 2 velkými a 7 lehkými křižníky v následujících 6 letech.¹²⁹ Taková flotila byla dost silná na limitovanou ofenzívu proti Francii a Rusku, ale nepředstavovala vážnou hrozbu proti Velké Británii.¹³⁰ Tirpitz věděl, že první námořní zákon mu neumožní vybudovat loďstvo, které požaduje. Přesto rok po svém vítězství v *Reichstagu* prohlásil státní tajemník RMA, že je s námořním zákonem z roku 1898 spokojen. Tvrdil, že *Reichstag* zajistil loďstvo, které odpovídá potřebám Říše. Admirál možná doufal, že v roce 1904, až první námořní zákon vyprší, se *Reichstag* opět nechá přesvědčit k rozšíření loďstva. Přesto v únoru 1899 při vystoupení před rozpočtovým výborem *Reichstagu* prohlásil: „*Výslovně prohlašuji, že se v žádném případě neprojevil úmysl předložit nový plán námořnictva; že naopak ve všech zainteresovaných kruzích existuje nejpevnější úmysl provést zákon o námořnictvu a dodržet limity v něm stanovené.*“¹³¹ Nicméně již 28. listopadu 1898 navrhl Vilémovi nové zvýšení floty, které se mělo uskutečnit v roce 1902. Poukázal na to, že první námořní zákon nabízel několik příležitostí k dalšímu zvětšení, jako například požadavek na zámořské křižníky nebo nahrazení podřadných lodí pobřežní obrany třídy Siegfried hodnotnějšími plavidly jako byly bitevní lodě. Nakonec však od toho úmyslu upustil, neboť válečné lodě třídy Siegfried měly být nahrazeny až v roce 1910, a rozhodl se pro stavbu další eskadry bitevních lodí. A tento postup byl schválen i Vilémem II.¹³²

První lodí spuštěnou na vodu na základě námořního zákona z roku 1898 se stal *SMS Prinz Heinrich*. *SMS Prinz Heinrich* byl druhý pancéřovaný křižník postavený pro německé námořnictvo. Rozpočtové provizorium vedlo k tomu, že loď byla o 1800 t lehčí a 17 % menší než předchozí plavidlo, měla poloviční počet děl hlavní baterie a o 2 děla sekundární baterie méně. Rovněž její pancéřový pás byl 2x slabší než u předchozího typu (*SMS Fürst Bismarck*).¹³³ Lodní plášť nebyl poměděn či pozinkován, a proto se plavidlo nehodilo pro oceánskou službu. A z tohoto důvodu byla nejspíše loď určena pro službu v domácích vodách. Tomuto tvrzení rovněž nahrává, že plavidlo během své služby nikdy

¹²⁹ Text prvního námořního zákona (*Gesetz Nr. 2464*) z 10. dubna 1898, dostupný online https://de.wikisource.org/wiki/Gesetz,_betreffend_die_deutsche_Flotte [9.4.2022].

¹³⁰ HERWIG, s. 42.

¹³¹ MESSIE, s. 212.

¹³² LAMBI, s. 145.

¹³³ Tloušťka pancéřového pásu dosahovala 1 cm.

neopustilo domovské vody.¹³⁴ Loď byla spuštěna na vodu 22. března 1900 a byla zařazena do služby 11. března 1902. Výtlak této lodi činil 9800 t při plném naložení, výzbroj se pak skládala ze 2 děl hlavní baterie ráže 24 cm, doplňující 10 děl ráže 15 cm a 10 děl ráže 8,8 cm sekundární baterie. Plavidlo dosahovalo maximální rychlosti 20 uzlů. Jako takové bylo designové řešení *SMS Prinz Heinrich* hodně kritizováno, ačkoli bylo srovnatelné se 2 sériemi pancéřových křižníků zahájenými ve stejné době.¹³⁵ *SMS Prinz Heinrich* nebyl výrazně horší než mnohem větší britský křižník třídy *Cressy*, jehož stavba byla zahájena na přelomu let 1898/1899. Výtlak britského protějšku činil 12 000 t, výzbroj byla pak složena ze 2 děl ráže 20,3 cm, 12 děl 15,2 cm a dosahoval rychlosti 21 uzlů. *SMS Prinz Heinrich* znamenal výrazný technický pokrok oproti předchozímu *SMS Fürst Bismarck* a v mnoha ohledech představoval prototyp další generace německých hlavních hladinových lodí, přičemž jeho koncepce ochrany pancéřového pásu znamenala zásadní odklon od dřívější praxe a byla používána na německých obrněncích až do 2. světové války. Oproti svému předchůdci byl nově *SMS Prinz Heinrich* chráněn pancéřovým pásem, který se táhl podél celé vodorysky a sahal až k hlavní palubě ve středu lodi. Pro zvýšení ochrany byla sekundární baterie soustředěna ve střední části lodi, ve 4 věžích a 6 kasematách. To chránilo nejen děla ráže 15 cm v baterii, ale také stanoviště a zásobování municí pro věžové 15cm zbraně. Větší ochrana mohla být použita také na muniční zásobovací trasy pro hlavní baterii. Ve srovnání s *SMS Fürstem Bismarckem* byl tedy pás *SMS Prinze Heinricha* o polovinu tenčí, ale s mnohem větší schopností přežití, kterou mu propůjčoval výrazně zvýšený pancéřový volný bok ve středu lodí. Podvodní tvar trupu nové lodi byl rovněž změněn, zejména na zádi byla zmenšena lodní nástavba a vojenské stěžně byly nahrazeny lehčími stožáry. S výjimkou posledně jmenovaného byla většina konstrukčních prvků *SMS Prinz Heinrich* – a zejména jeho ochranné schéma – přenesena do nové třídy bitevních lodí *Wittelsbach*.¹³⁶

Námořní program prvního námořního zákona z přelomu let 1899/1900 počítal se stavbou 3 bitevních lodí nové třídy, která dostala název *Wittelsbach*. Finanční prostředky na první 3 lodě této třídy – *SMS Wittelsbach*, *SMS Wettin*, *SMS Zähringen* byly oficiálně schváleny *Reichstagem* na jaře 1899, přičemž další 2 bitevní lodě *SMS Schwaben* a *SMS*

¹³⁴ DODSON, s. 76.

¹³⁵ Francouzská třída *Gueydon* o výtlaku 9500 t, vyzbrojena 2 děly ráže 19,4 cm a 8 děly 16,4 cm, 4 děly ráže 10 cm a 10 ráže 4,7 cm. Rychlost francouzského protějšku dosahovala rychlosti 21 uzlů. Dále ruská třída *Bayan* o výtlaku 7800 t, vyzbrojená 2 děly ráže 20,3 cm, 8 děly ráže 15,2 cm a 20 děly ráže 7,5 cm. Ruská třída byla schopna vyvinout rychlost 21 uzlů.

¹³⁶ RÖHR, s. 46–47.; DODSON s. 76.

Mecklenburg následovaly v následujícím roce, aby poskytly 2 záložní plavidla stanovená v prvním námořním zákoně. Těchto 5 plavidel bylo téměř identických a bylo uvedeno do provozu v letech 1902-4, čímž vznikl svazek 10 takticky sladěných bitevních lodí. Třída Wittelsbach představovala mírné vylepšení oproti předchozí třídě Kaiser Friedrich III. Ačkoliv kontradmirál Emil Felix von Bendemann prosazoval zvýšení kalibru hlavní baterie ze 24cm děl na výkonnější 28cm děla, byly lodě třídy Wittelsbach vybaveny stejnou výzbrojí jako předchozí třída Kaiser Friedrich III, nicméně dostaly navíc jeden torpédomet a další vylepšení.¹³⁷ Konstrukční tým zvažoval řadu dalších změn oproti základnímu projektu Kaiser Friedrich III, včetně nahrazení 4 děl sekundární baterie kasemat dvojicí věžových děl ráže 21 cm a snížení rozsahu pancéřové ochrany za účelem zvýšení maximální rychlosti o 0,75 uzlu. Ačkoli oba tyto návrhy byly zamítnuty, byla nakonec tloušťka pancéřových plátů výrazně snížena přijetím KC. Úspora hmotnosti spolu s 5% zvýšením výkonu motoru umožnila zvýšit maximální rychlost o 0,5 uzlu. Lehčí pancéřování také umožnilo přijmout komplexnější pancéřový pás, který výrazně zlepšil obranyschopnost nových lodí.¹³⁸ Třída Wittelsbach se od té předchozí lišila také hlavní palubou, která byla po celé délce v rovině – u lodí třídy Kaiser Friedrich III byla zád' lodi snížena. Plavidla třídy Wittelsbach měla paluby chráněné pancířem o tloušťce 5 cm, šikmé boky byly chráněny pancířem od 7,5 do 12 cm. Šikmá část paluby navazovala na spodní okraj hlavního pancéřového pásu, který měl ve středu citadely,¹³⁹ kde chránil muniční zásobníky lodí a pohonný systém, tloušťku 2,25 cm. Spojení šikmé paluby se spodním okrajem pásu poskytovalo dodatečnou ochranu vnitřních prostorů lodí proti granátům, které pronikly pásem. Před a za věžemi hlavních baterií byl pás snížen na 1 cm; před' a zád' nebyly chráněny žádným pancéřováním. Celá délka pásu byla podložena 1 cm teakového prkna. Přímo nad hlavním pásem byla 15cm děla v kasematách chráněna pásem ze 14 cm silného ocelového opláštění. Děla ráže 15 cm ve věžích byla více exponovaná, a proto i o něco lépe chráněná – jejich boční pancíř byl zvýšen na 15 cm a štítový děl byly silné 7 cm. Věže s 24cm děly měly nejsilnější pancéřování na palubě lodi: boky byly silné 25 cm a štítový 5 cm. Přední strážní věž měla rovněž 25cm pancíř, i když její střecha byla silná jen 3 cm. Zadní strážní věž byla chráněna mnohem méně. Její boky

¹³⁷ HERWIG, s. 43.

¹³⁸ HILDEBRAND, Hans H., RÖHR, Albert, STEINMETZ, Hans-Otto, *Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart*. Band 8, Berlin 1995, s. 90.; CHESNEAU, s. 258.

¹³⁹ Citadela je pancéřové jádro bitevní lodi začínající u první dělové věže, obklopující důležitá centra lodi jako kotelny a strojovny, a končící u zadní dělové věže.

byly silné pouze 14 cm a střecha měla tloušťku 3 cm.¹⁴⁰ Schéma pancéřování lodí bylo srovnatelné s ostatními zahraničními konkurenty. Bitevní lodě třídy Wittelsbach byly chráněny podobně jako britské bitevní lodě třídy Formidable a London, a přestože jejich pásy byly tenčí než u francouzské třídy République nebo ruského Careviče, netrpěly neduhem nepancéřovaného, a tím pádem velmi zranitelného trupu nad pancéřovým pásem, který byl charakteristický pro francouzské a ruské bitevní lodě.¹⁴¹

Dne 7. února 1899 Tirpitz stanovil, že nový návrh námořního zákona počítal se stavbou 9 nových bitevních lodí, 3 bitevních lodí jako náhrady za staré, 4 velkých a 6 malých křižníků.¹⁴² A 28. září 1899 Tirpitz podal Vilémovi zprávu o přípravách svého úřadu na zavedení nového námořního zákona v roce 1901 nebo 1902. Jeho cílem bylo zajistit 45 bitevních lodí, z toho 40 pro domácí flotilu a 5 pro Východoasijskou eskadru, 8 velkých křižníků pro domácí loďstvo a 1 pro Asii a 2 nebo 3 pro Ameriku, dále 24 malých křižníků, 96 torpédových člunů pro domácí loďstvo a řadu dalších menších plavidel pro službu v zámoří. Cíle mělo být dosaženo ve 2 fázích. V první fázi se počítalo s konstrukcí nových bitevních lodí, plavidel pro zámořskou službu a modernizací starých plavidel. Ve druhé fázi pak měly být nahrazeny lodě pobřežní obrany třídy Siegfried. Požadované námořní síly mělo být dosaženo do roku 1920 s tím, že kým posledních 3 lodí měly být položeny v roce 1916.¹⁴³

Dne 14. března 1899 pak proběhla na základě prvního námořního zákona administrativní změna, kdy OKM bylo nahrazeno Admirálským štábem (*Admiralstab*), což bylo důsledkem toho, že císař formálně převzal celkové velení námořnictva.¹⁴⁴ Kromě zdědění předchozích úkolů po bývalé OKM dostal nový orgán pod svou jurisdikci i plavidla operující v zahraničí. Činnost generálního štábu *Admiralstab* zahrnovala studium námořní válečné historie a využití získaných poznatků pro vedení války, přípravné práce pro použití loďstva ve válce na základě cílů daných císařem, provádění mobilizace, posilování loďstva ve válce, řízení výcvikových plaveb a manévrů generálního štábu v zájmu mobilizace, řízení činnosti generálního štábu u všech podřízených velitelských orgánů. Orgán se skládal asi 35 důstojníků s poměrně omezenými pravomocemi. Kontraadmirál Alfred Tirpitz, který již sehrál rozhodující roli

¹⁴⁰ GRÖNER, s. 16

¹⁴¹ DODSON, s. 78.

¹⁴² BERGHANAN, s. 163–164.

¹⁴³ LAMBI, s. 145–146.

¹⁴⁴ DODSON, s. 83.

při rozpuštění OKM, od počátku udržoval *Admiralstab* v malém počtu, aby se z něj nestal konkurent RMA. Z tohoto důvodu *Admiralstab* nikdy nenabyl takového významu jako generální štáb armády a zůstal spíše „studijním orgánem pro válku“.¹⁴⁵

¹⁴⁵ HERWIG, s. 22.; HUBATSCH, s. 194

2.2. Druhý námořní zákon

V říjnu 1899 vypukla druhá búrská válka. Němci, kteří se deklarovali za rasově a kulturně spřízněné s Nizozemci, byli obzvláště roztrpčeni tím, co vnímali jako britské potlačování „malých odvážných Búrů“. Německé rozhořčení však nemělo východisko, protože britské námořnictvo ovládalo 6000 mil oceánu oddělujících Evropu od jižní Afriky. Němci byli tak nuceni zachovat neutralitu. Německý císař již před vypuknutím války vyjádřil sympatie Búrům, když 3. ledna 1896 poslal búrskému prezidentovi Paulusu Krugerovi tzn. Krugerův telegram. Císař v něm blahopřál prezidentovi Krugerovi k odražení nájezdu na Jameson.¹⁴⁶ Telegram vyvolal ve Velké Británii obrovské rozhořčení a vedl k dalšímu vyostření napětí mezi Británií a Německem. Navíc Búrové před začátkem války nakoupili německé zbraně a Britové tak pojali podezření, zda Německo nedodává zbraně i po vypuknutí války. A proto v ledu 1900 došlo k incidentu, při kterém několik britských křižníků zadrželo u afrického pobřeží 3 německé poštovní parníky, aby je prohledaly, neboť je podezřívaly z přepravy vojenského materiálu pro Búry. Ačkoli se Britové rychle za tento incident omluvili, Němci byli pobouřeni a této protibritské nálady využil kontraadmirál von Tirpitz k předložení návrhu nového námořního zákona. Ten prošel *Reichstagem* na vlně vlastenectví a 20. června 1900 byl ratifikován.¹⁴⁷ Přijetí druhého námořního zákona císaře potěšilo a za odměnu povýšil svého státního tajemníka RMA do dědičného pruského šlechtického stavu a z Alfreda Tirpitze se stal Alfred von Tirpitz. Kontraadmirál Tirpitz byl rovněž dne 20. června 1900 císařem povýšen na viceadmirála. Tento jeho postup znamenal i pokračování v rozvoji sílicího německého námořnictva.¹⁴⁸

Druhý námořní zákon zvýšil počet budoucích německých bitevních lodí z 19 na 38. Bitevní flotila měla mít 2 vlajkové lodě a 4 bitevní eskadry po 8 bitevních lodích, dále 8 velkých a 24 malých křižníků, zámořskou flotilu složenou ze 3 velkých, 10 malých křižníků a v rezervě pak 4 bitevní lodě, 3 velké křižníky, 4 malé křižníky. Dvě divize po 4 lodích pobřežní obrany byly z loďstva vyřazeny, avšak zákon stanovil, že *SMS Siegfried* a *SMS Odin* budou až do nahrazení překlasifikovány na bitevní lodě. Ačkoli se v žádném případě nedaly srovnávat s ostatními bitevními loděmi flotily, tato změna znamenala, že

¹⁴⁶ Výpad 500 britských nepravidelných jednotek z Kapské kolonie do Transvaalu pod velením Leandera Starra Jamesona. Cílem nájezdu bylo vyvolat protivládni povstání převážně britských horníků-uitlanderů, ale skončil fiaskem.

¹⁴⁷ MASSIE, s. 214.; DODSON, s. 80.

¹⁴⁸ MASSIE, s. 214.

až budou dosluhovat, můžou být nyní nahrazeny plnohodnotnými bitevními loděmi, nikoli pobřežními plavidly mnohem menších rozměrů. Podobně různé staré křižníky, dělové čluny byly nyní všechny „malými křižníky“ a měly být nahrazeny řádnými plavidly pro všeobecné použití.¹⁴⁹ Samotný program výstavby byl stanoven na 17 let (od roku 1901 do roku 1917). Plného stavu mělo loďstvo dosáhnout v roce 1926, kdy měla být uvedena do provozu poslední ze schválených lodí.¹⁵⁰ Nejednalo se o žádnou flotilu pro obranu pobřeží ani o flotilu pro výpady; měla to být impozantní severomořská bitevní flotila, která by Německo katapultovala na pozici 2. námořní velmoci na světě. Stejně důležité bylo, že zákon poprvé veřejně stanovil, proti komu má flotila bojovat. Ačkoli se v jeho textu nikdy neobjevila slova „Anglie“ a „Velká Británie“, preambule druhého námořního zákona byla poseta odkazy na „velkou námořní mocnost“, „podstatně silnější námořní mocnost“, „nepřítele, který je na moři silnější“, a co bylo nejvýmluvnější, „největší námořní mocnost“.¹⁵¹ V preambuli zákona stálo: „K ochraně německého námořního obchodu a kolonií existuje za stávajících okolností jediný prostředek: Německo musí mít tak silné loďstvo, že i pro protivníka s největší námořní silou by válka proti němu znamenala takové nebezpečí, že by ohrozilo jeho vlastní postavení ve světě. Za tímto účelem není absolutně nutné, aby německé bitevní loďstvo bylo stejně silné jako loďstvo největší námořní mocnosti, protože velká námořní mocnost zpravidla nebude v pozici, kdy by proti nám mohla soustředit všechny své úderné síly. Ale i kdyby se jí podařilo setkat se s námi se značnou silovou převahou, porážka silného německého loďstva by nepřítele natolik podstatně oslabila, že i přes vítězství, kterého by mohl dosáhnout, by jeho vlastní postavení ve světě již nebylo zajištěno odpovídajícím loďstvem.“¹⁵² Přestože se Tirpitz nakonec musel spokojit s menším počtem lodí, než původně zamýšlel, druhý námořní zákon mu poskytl možnost vybudovat impozantní sílu, která by přímo ohrozila Velkou Británii. Na základě prvního námořního zákona se rovněž v letech 1898 až 1900 zvýšila stavba velkých hladinových lodí na 3 ročně. Tato produkce byla maximum, co tehdejší německý průmysl zvládl a co německá bitevní flotila dokázala absorbovat. Pokud by nebyl přijat druhý námořní zákon, znamenalo by to pokles produkce, a proto se tato skutečnost stala rovněž jedním z hlavních podnětů

¹⁴⁹ DODSON, s. 81.

¹⁵⁰ Text druhého námořního zákona (*Gesetz Nr. 2677*)

https://de.wikisource.org/wiki/Gesetz,_betreffend_die_deutsche_Flotte._Vom_14._Juni_1900 [15.2.2022].; CHESNAU, s. 241.

¹⁵¹ MASSIE, s. 214

¹⁵² MASSIE, s. 215; LAMBI, s. 146–147.

kontraadmirála Tirpitze, aby prosadil i druhý námořní zákon.¹⁵³ A na rozdíl od prvního námořního zákona druhý námořní zákon nestanovoval žádné limity nákladů pro výstavbu flotily. Velká část námořních výdajů měla být hrazena státními dluhopisy (*Reichsanleihen*), které byly odloženy na pozdější dobu.¹⁵⁴

Po přijetí druhého námořního zákona pod vedením viceadmirála Alfreda von Tirpitze v roce 1900 byly vyčleněny finanční prostředky na novou třídu bitevních lodí, která měla nahradit lodě třídy Wittelsbach schválené podle námořního zákona z roku 1898. Tou se stala třída Braunschweig. Diskuse o nové třídě začaly ještě před zahájením prací na bitevních lodích třídy Wittelsbach, tedy již roce 1899. Debata byla vedena mezi RMA a dalšími námořními orgány. Nejnaléhavější otázkou, kterou bylo třeba vyřešit, byla ráže hlavní baterie. Lodě třídy Wittelsbach byly vyzbrojeny děly ráže 24 cm, což bylo mnohem méně než standard ve většině ostatních námořnictev, který činil 30,5 cm. Německé námořní velení obvykle dávalo přednost vysoké rychlosti palby před těžkými granáty. Nicméně v době zahájení konstrukčních prací na třídě Braunschweig Krupp vyvinul rychlopalné dělo ráže 28 cm, a tak se velení námořnictva rozhodlo pro jeho použití na nových lodích. Vzhledem k tomu, že ráže hlavní baterie byla nyní stanovena na 28 cm, vznikla řada náčrtů s různými sekundárními bateriemi. První z nich do značné míry kopírovala uspořádání z třídy Wittelsbach, ale existovaly obavy, že větší ráže děl hlavní baterie ve srovnání s 24cm děly způsobí, že 4 přední 15cm děla budou neudržitelná, existovaly také problémy s hmotností. Druhý náčrt tedy snížil přední 28cm věž na úroveň horní paluby, přičemž 10 děl sekundární výzbroje bylo umístěno v baterii na hlavní palubě a zbytek ve zdvojených věžích na horní palubě. Třetí varianta zvýšila ráži sekundární baterie na 17 cm, zachovala dvojitě věže, ale snížila počet děl na hlavní palubě na 6. Zpočátku byla upřednostňována druhá varianta, přičemž oproti třídě Wittelsbach byly vylepšeny některé aspekty ochranného systému, zejména prohloubení hlavního pásu, aby se snížilo nebezpečí jeho ponoření při plném zatížení, a zesílení pancéřování baterie na 16 cm. Došlo k různým dalším úpravám tloušťky a krytí, ale základní koncepce zůstala stejná jako u předchozí třídy.¹⁵⁵ Rovněž se diskutovalo se také o zvýšení ráže protitorpédových děl z 8,8 cm na 10,5 cm. V tomto případě však bylo zvýšení ráže zamítnuto s ohledem na výsledné zmenšení baterie na polovinu a zpomalení rychlosti její palby. O možnosti těžší sekundární baterie se však nadále diskutovalo,

¹⁵³ LAMBI, s. 147–148.

¹⁵⁴ HERWIG, s. 42.

¹⁵⁵ DODSON, s. 84; HERWIG, s. 43–44.

příčemž mezi klíčové body hovořící ve prospěch přechodu na 17cm děla patřilo zlepšení ochrany cizích plavidel, kvůli němuž bylo 15cm dělo méně účinné, a delší dosah 17cm zbraně, proti stály takové body jako komplikace spojené s přidáním nové ráže do námořního inventáře, snížení počtu děl a pomalejší rychlost palby. Nakonec bylo rozhodnuto, že nové lodě budou mít baterii 17cm děl v počtu 12 kusů, 4 v horních palubních věžích a zbytek v baterii na hlavní palubě. Lodě třídy Braunschweig byly dlouhé 126 metrů u čáry ponoru a 127,7 m celkově. Plavidla měla šířku 22,2 m a ponor 8,1–8,16 m.¹⁵⁶ Šířka byla omezena logistickými důvody, protože byla nejširší, jakou mohly pojmout zdymadla u vjezdu do císařské loděnice Kaiserliche Werft ve Wilhelmshavenu.¹⁵⁷ Lodě měly 13 vodotěsných oddílů a dvojitě dno, které se táhlo po 60 % délky trupu. Při projektované hmotnosti měla plavidla výtlak 13 200 t a při plném zatížení 14 390 t.¹⁵⁸ Lodě byly vybaveny dvojití těžkých vojenských stěžňů, které nesly světlomety. Lodě třídy Braunschweig poháněly tříhřídelové parní stroje s trojnásobnou expanzí o výkonu 16 000 koňských sil. Tři sdružené parní stroje s trojitou expanzí poháněly 8 kotlů typu Marine a 6 válcových kotlů, které všechny spalovaly uhlí – ty byly kmenově rozděleny do 3 komínů uprostřed lodi. Řešení o 3 komínech bylo přijato proto, že na dřívějších plavidlech mělo dvoukomínové uspořádání tendenci bránit výhledu z můstku, a rozdělením kouře do 3 komínů místo 2 mohly být tenčí, a tím méně rušivé. Maximální rychlost lodí byla udávána na 18 uzlů. Během zkoušek však motory dosahovaly výkonu 16 478 až 16 980 koňských sil a maximální rychlosti 18,2 až 18,7. Plavidla této třídy dokázala urazit 5 200 námořních mil při cestovní rychlosti 10 uzlů, s výjimkou *SMS Hessen*. *SMS Hessen* trpěl nestabilním řízením, což zvyšovalo spotřebu paliva a zkracovalo jeho operační dosah na 4 530 námořních mil při rychlosti 10 uzlů. Třída Braunschweig se skládala ze 5 plavidel pojmenovaných dle německých států – *SMS Braunschweig*, *SMS Elsass*, *SMS Hessen*, *SMS Preussen*, *SMS Lothringen*. Kýly lodí byly položeny na vodu mezi říjnem 1901 a prosincem 1902. Plavidla byla spuštěna na vodu od prosince 1902 do května 1904 a byla dokončena v letech 1904–1906. Dlouhá doba výstavby se ukázala jako velký problém, neboť když vstupovala do služby poslední loď třídy Braunschweig *SMS Lothringen*, již byla ve výstavbě zcela revoluční loď *HMS*

¹⁵⁶ GRÖNER, s. 19.

¹⁵⁷ DODSON, s. 84.

¹⁵⁸ GRÖNER, s. 19.

Dreadnought, která při svém spuštění na vodu o několik měsíců později tuto třídu jako obratem přeměnila na zastaralou a nekonkurenceschopnou.¹⁵⁹

Velení námořnictva zamýšlelo postavit 10 bitevních lodí typu Braunschweig, počínaje fiskálním rokem 1901 se stavěly 2 lodě ročně, ale nakonec se jich postavilo pouze 5. Během stavby Braunschweigů byla do dalších projektů zapracována řada drobných vylepšení. V době, kdy byly zahájeny práce na druhé lodi fiskálního roku 1903, kterou se stal *SMS Deutschland*, byl již připraven výrazněji pozměněný projekt. Na lodi byla provedena řada změn v sekundární i terciární výzbroji, a proto se *SMS Deutschland* stal vedoucí lodí nové třídy. Konstrukteři vyřadili křídelní věže, které požívala třída Braunschweig pro některá sekundární děla – věže vyžadovaly podpůrné konstrukce, jejichž odstranění ušetřilo hmotnost a umožnilo konstruktérům umístit sekundární baterie zcela do kasemat v efektivnějším uspořádání. Odstraněním věží se uvolnil prostor na palubě, který byl využit k přidání dalšího páru 8,8cm děl a umístění přední čtveřice děl do ochranných střílen. Třída se skládala z 5 plavidel – *SMS Deutschland*, *SMS Hannover*, *SMS Pommern*, *SMS Schlesien*, *SMS Schleswig-Holstein*.¹⁶⁰ *SMS Deutschland* a její sesterská loď *SMS Hannover* byly navrženy pro použití jako vlajkové lodě flotily, respektive eskadry, což vyžadovalo další ubytovací prostory. Po *SMS Deutschlandu*, u něhož se smísily sady žárotrubných a vodotrubných kotlů, dostaly zbývající 4 příslušníci třídy jednotnou sadu vodotrubných kotlů. Ty byly lehčí a úspora hmotnosti se promítla do uspořádání pancéřování v podobě mírně silnějšího pancéřového pásu a zesílené horní paluby. Projekt třídy *Deutschland* byl v době, kdy se plavidla stavěla, kritizován, protože trend ve všech velkých námořnictvech směřoval k bitevním lodím vyzbrojeným bateriemi s výhradně velkými děly, ostatně práce na tom, co se mělo stát projektem bitevních lodí třídy *dreadnought Nassau*, začaly již v roce 1903. Avšak Tirpitz trval na stavbě třídy *Deutschland*, protože to byla největší konstrukce, která se vešla do stávající německé námořní infrastruktury, především do kanálu Císaře Viléma. Rozšíření kanálu a zlepšení přístavních zařízení by bylo příliš nákladné a Tirpitz se snažil vyhnout dalšímu rozpočtovému boji s *Reichstagem* tak brzy po přijetí zákona z roku 1900. V důsledku toho se bitevní lodě třídy *Deutschland* staly téměř okamžitě zastaralými, když byl v prosinci

¹⁵⁹ HERWIG, s. 57; GARDINER, s. 21–22.

¹⁶⁰ Právě z *predreadnoughtu* *SMS Schleswig-Holstein* padly z *Westerplate* první salvy druhé světové války. Byla to jedna z mála lodí, které si Německo smělo ponechat po přijetí *Versailleské smlouvy*.

1906 spuštěn na vodu *HMS Dreadnought*.¹⁶¹ Lodě třídy Deutschland se tak staly posledními predreadnoughty¹⁶² postavenými pro německé námořnictvo.¹⁶³

Přijetí druhého námořního zákona změnilo postoj britské strany k Německému císařství. Během 90. let 19. století bylo Německo vnímáno spíše jako spojenec, nikoliv jako primární nepřítel. Přátelské vztahy se však narušily v důsledku druhé búrské války, kdy německé noviny vykreslovaly britskou armádu ve špatném světle a nešetřily nadávkami na ni. Definitivní ochladnutí vztahů ale přišlo až s druhým námořním zákonem, který přeměnil Německé císařství ze spíše přítele na nepřítel. Pomyšlení, že druhý námořní zákon sliboval změnit poměr mezi silou britského loďstva a německého loďstva ze 2:1 na 3:2,¹⁶⁴ nebylo nijak uklidňující a rychle začalo narůstat podezření, že Němci, kteří mají nejsilnější armádu v Evropě, se nyní snaží vybudovat i nejsilnější loďstvo.¹⁶⁵ Těmto napjatým vztahům nepřidalo i rychlé a efektivní rozšiřování německé bitevní flotily – 5 bitevních lodí třídy Wittelsbach položených v letech 1899 a 1900, 5 bitevních lodí třídy Braunschweig v letech 1901 a 1902, 5 bitevních lodí třídy Deutschland v letech 1903–1905. Brity taky zneklidňovala skutečnost, že zatímco první lord admirality britského královského námořnictva musel každý rok hájit výdaje před britským parlamentem, viceadmirál Tirpitz se touto procedurou nemusel zatěžovat. Britům proto bylo jasné, že hladinová plavidla určená programem námořní výstavby budou dříve nebo později postavena. Dne 15. listopadu 1901 informoval William Palmer (lord Selborne), první lord admirality, lorda Salisburyho, ministerského předsedu, a vládu: „*Námořní politika Německa je rozhodná a vytrvalá. Zdá se, že císař je rozhodnut, že německá moc bude využita po celém světě k prosazení německého obchodu, majetku a zájmů. Z toho nutně vyplývá, že německá námořní síla musí být zvýšena tak, aby byla výhodnější než v současnosti ve srovnání s naší. Výsledkem této politiky bude, že se Německo dostane do velitelského postavení, pokud se někdy ocitneme ve válce s Francií a Ruskem. Námořní důstojníci, kteří v poslední době viděli mnoho z německého námořnictva, se shodují, že je tak dobré, jak jen může být.*“¹⁶⁶ Selborne se v tomto

¹⁶¹ HERWIG, s. 53.; DODSON, s. 92; GARDINER 18, 141.

¹⁶² Označení pro bitevní lodě, které byly navrženy před *HMS Dreadnought*.

¹⁶³ DODSON, s. 92.

¹⁶⁴ V roce 1889 Velká Británie přijala politiku „2 přídí“, která stanovovala, že britské královské námořnictvo musí být aspoň stejně silné než kombinovaná síla 2 námořních mocností. Druhý námořní zákon tento poměr znemožnil, ale oficiálně byla politika 2 přídí opuštěna až na Washingtonské námořní konferenci.; SOUNDHAUS, Lawrence, *Naval Warfare 1815–1914*, New York 2001, s. 161.

¹⁶⁵ CRAIG, s. 312–313.

¹⁶⁶ MASSIE, s. 218.

memorandu zabýval rovnováhou námořních sil. O rok později, v říjnu 1902, se ve vládním dokumentu zaměřil přímo na hrozbu německého námořnictva pro Velkou Británii: „Čím více se zkoumá složení nového německého loďstva, tím je jasnější, že je určeno pro případný konflikt s britským loďstvem. Nemůže být určeno k tomu, aby hrálo vedoucí úlohu v budoucí válce mezi Německem a Francií a Ruskem. O výsledku takové války mohou rozhodnout pouze pozemní armády a velké námořní výdaje, do kterých se Německo pustilo, znamenají záměrné snížení vojenské síly, které by Německo jinak mohlo dosáhnout ve vztahu k Francii a Rusku.“¹⁶⁷ O několik týdnů později byl Selborne konkrétnější: „Admiralita má důkazy,“ sdělil kabinetu, „že německé námořnictvo bylo konstruováno s ohledem na to, aby bylo schopno bojovat s britským námořnictvem: omezený akční rádius, stísněné prostory pro posádku atd. znamenaly, že německé bitevní lodě byly určeny pro Severní moře a prakticky pro nic jiného.“¹⁶⁸ Během několika let si rozhodnutí nejsilnějšího vojenského výkvětu světa vybudovat velké bitevní loďstvo, které z něj učiní 2. námořní velmoc, vynutilo zásadní změny v britské námořní strategii a diplomacii. Jak se po stavebních cestách sunuly další německé bitevní lodě, objednávalo se více britských bitevních lodí. Vzhledem k tomu, že hrozivá německá flotila byla soustředěna jen několik hodin plavby od britského pobřeží Severního moře, začala britská admirality stahovat lodě domů z celého světa. A jakmile do britského povědomí pronikla skutečnost, že viceadmirál Tirpitz je odhodlán vybudovat své „námořnictvo proti Velké Británii“, zaznamenala britská zahraniční politika rozhodnou změnu. Budováním německého loďstva ukončilo století „skvělé izolace“.¹⁶⁹

Pocit ohrožení ze strany německého námořnictva vedl i k razantním reformám britského královského námořnictva. Dne 20. října 1904 byl jmenován nový první lord admirality sir John Fisher.¹⁷⁰ Fisher byl do admirality přiveden, aby snížil námořní rozpočet a reformoval námořnictvo pro moderní válku. Za mohutné veřejné kontroverze nemilosrdně rozprodal 90 zastaralých a malých lodí a dalších 64 zařadil do rezervy, přičemž je označil za „příliš slabé na boj“ a „příliš pomalé na útěk“ a za „lakomou hromadu nepotřebného harampádí“.¹⁷¹ Tím se uvolnily posádky a peníze na zvýšení počtu velkých moderních lodí v domácích vodách. Došlo k reorganizaci britské flotily,

¹⁶⁷ MASSIE, s. 218.

¹⁶⁸ Tamtéž.

¹⁶⁹ PADFIELD, s. 97.

¹⁷⁰ MACKAY, Ruddle F., *Fisher of Kilverstone*, London 1973, s. 315.

¹⁷¹ GOUGH, Barry, *Churchill and Fisher. The Titans at the Admiralty who fought First World War*, Toronto 2017, s. 61.

Home Fleet byla přejmenována na *Channel Fleet* a její základna byla přesunuta do Doveru. *Channel Fleet* byla rovněž posílena z 5 bitevních lodí na 12.¹⁷² *Channel Fleet* se základnou na Gibraltaru byla přejmenována na *Atlantic Fleet*. K *Atlantic Fleet* byly přiděleny 4 bitevní lodě ze *Mediterranean Fleet* a 5 z Číny, čímž se zvýšil počet bitevních lodí ve flotile na 17. A tím mohlo být vysláno 8 bitevních lodí *Atlantic Fleet* buď na sever k Britským ostrovům nebo na východ do Středoziemního moře. Avšak tyto reformy by byly nemyslitelné nebýt změn na mezinárodní scéně. Uzavření britsko-japonské smlouvy z ledna 1902 umožnilo omezit přítomnost britského královského námořnictva ve Východní Asii. Uzavření smlouvy rozhněvalo císaře Viléma, který ji komentoval slovy „*Tímto krokem Velká Británie opustila Evropu a bílou rasu.*“¹⁷³ Uzavření Srdečné dohody z dubna 1904 umožnilo snížení počtu britských námořních sil ve Středoziemním moři a poskytlo možnost je soustředit v Severním moři. Velké námořní vítězství japonského císařského námořnictva nad carským loďstvem znamenalo eliminaci ruské námořní hrozby vůči Velké Británii.¹⁷⁴ Doktrína rizika tak vzala za své. Císař po ruské prohře prohlásil: „*Situace začíná stále více připomínat tu před sedmiletou válkou.*“¹⁷⁵ Na druhou stranu však eliminace ruské hrozby znamenala, že německé císařské námořnictvo se vyvíjelo na 3. největší světovou námořní mocnost a stalo se tedy pro Brity hlavním nepřítelem.¹⁷⁶

Admirál Fischer byl také ten, kdo podnítil vývoj bitevní lodě nového typu. Fischer se nechal inspirovat článkem italského námořního teoretika Vittoria Cunibertiho, který v roce 1903 publikoval článek nazvaný „*Ideální bitevní loď pro britskou flotilu*“ v ročníku *Jane's Fighting Ships*, kde představil svůj koncept „*bitevní loď se všemi velkými děly (all big gun battleship)*“.¹⁷⁷ Na základě této koncepce začala vznikat bitevní loď *HMS Dreadnought*. Kýl byl položen 2. října 1905 a již 2. prosince 1906 byla zařazena do služby. *HMS Dreadnought* se svými 20 000 t při plném naložení byl o necelých 6000 t těžší než poslední německé predreadnoughty třídy Deutschland. *HMS Dreadnought* nejenže převyšoval třídu Deutschland v kalibru hlavní baterie, ale naprosto jej deklasoval

¹⁷² Organizace eskader britského královského námořnictva dostupná online na <http://www.naval-history.net/xGW-RNOrganisation1900-14.htm#2> [18.4. 2022].; HERWIG, s. 49.

¹⁷³ HERWIG, s. 49.

¹⁷⁴ DOUGHERTY, Martin J., *100 Battles that Shaped the World*, London 2012, s. 144–145.

¹⁷⁵ HERWIG, s. 49.

¹⁷⁶ Tamtéž.

¹⁷⁷ Nová bitevní loď měla mít výtlak 17 000 t, její hlavní baterie se měla skládat z 12 děl ráže 30,5 cm v 8 věžích, pancéřování mělo dosahovat tloušťky 30,5 cm a nová loď měla být schopna dosáhnout rychlosti 24 uzlů.; CUNIBERTI, Vittorio, *An Ideal Battleship for the British Fleet*. In: *Jane's Fighting Ships*, 1903, s. 407–409.

v počtu děl hlavní baterie. Zatímco třída Deutschland byla vyzbrojena 4 děly ráže 28 cm ve 2 dvoudělových věžích, u *HMS Dreadnought* to bylo 10 děl ráže 30,5 cm v 5 dvoudělových věžích. A nejen, že byl britský konkurent lépe vyzbrojen, přišel také se zcela revolučním pohonem. *HMS Dreadnought* byl jako první plavidlo na světě poháněn parními turbínami značky Parsons namísto starých sdružených parních strojů s trojnásobnou expanzí.¹⁷⁸ Nové pohonné řešení zvyšovalo rychlost, ale také i operační rádius plavidla, který činil 6620 mil při 10 uzlech.¹⁷⁹ *HMS Dreadnought* zajistil britskému královskému námořnictvu náskok a převahu, kterou nutně potřebovalo. Na druhou stranu však nutno podotknout, že britský náskok se omezil na pouhé 1 plavidlo, které sice vydalo až za 3 predreadnoughty, ale jeho stavba byla nákladnější a o 135 000 liber dražší než poslední britské predreadnoughty třídy Lord Nelson.¹⁸⁰ V té době se zdálo navýšení ceny jako zanedbatelný aspekt, ale právě vstup do éry dreadnoughtů znamenal navýšení výdajů s každou další modernější třídou a tím pádem problém pro prvního admirála britského námořnictva, neboť jeho roční rozpočet byl omezen a musel tak stále více vehementně obhajovat námořní výdaje před britským parlamentem, který by raději část námořního rozpočtu vložil do sociální sféry.¹⁸¹ Navíc zařazení *HMS Dreadnought* odstartovalo námořní zbrojení napříč světovými námořními mocnostmi, včetně států Jižní Ameriky.¹⁸² A samotný náskok nevydržel Britům dlouho, neboť již 22. července 1907 byl položen kýl *SMS Nassau*, prvního německého dreadnoughtu.¹⁸³

¹⁷⁸ BURT., s. 33.

¹⁷⁹ Operační dosah lodí třídy Deutschland činil 4800 mil při 10 uzlech.

¹⁸⁰ Náklady na *HMS Dreadnought* vyšly na 1 786 000 liber, u posledních predreadnoughtů třídy Lord Nelson to bylo 1 651 000.; BURT, s. 282.

¹⁸¹ Pro srovnání – vrchol britské námořní školy supedreadnought třídy Queen Elizabeth (zařazen do služby 1914) vyšel na 3 014 000 liber.

¹⁸² Závod v námořním zbrojení propukl i mezi Brazílií, Chile a Argentinou, ukončila jej až první světová válka, A právě dreadnoughty pro Brazílii a Chile se stavěly v britských loděnicích a tím omezovaly jejich kapacitu pro domácí flotilu.

¹⁸³ GRÖNER, s. 23–24.; GARDINER s. 18.

2.3. Éra dreadnought a námořní novelty 1906, 1908, 1912

Na začátku roku 1905 oznámil německý námořní atašé ve Velké Británii viceadmirálovi Tirpitzovi, že Britové plánují novou třídu bitevních lodí, která bude mnohem silnější než ty předchozí. Toho léta se Tirpitz poradil se svými poradci a na podzim se rozhodl, že Německé císařství se vyrovná britskému plánu výstavby námořnictva. Avšak zdaleka ne všichni Němci sdíleli obavy nebo přijímali potřebu velkého a nákladného námořnictva. Dokonce i v samotném námořnictvu se ozývaly hlasy, že Tirpitzovo soustředění se na výstavbu dalších a dalších plavidel, znamenalo že nebude dostatek peněz na personál a výcvik.¹⁸⁴ Kancléř Bülow Tirpitzův záměr schválil 19. září 1905, samotný císař pak dal souhlas 4. října 1905. Tirpitz předložil Reichstagu svůj nový doplňkový námořní zákon, který předpokládal 35% nárůst výdajů oproti druhému námořnímu zákon, dále volal po stavbě dalších 6 velkých křižníků, z čehož 5 bylo určeno na zámořskou službu a 1 měl být v rezervě. V *Reichstagu* se poslanci ze středu a levice, ale i z pravice útočili na rostoucí schodky státního rozpočtu, které byly částečně způsobené i námořním rozpočtem. Kancléř Bülow se již snažil ucpat díry v rozpočtu a vypořádat se s *Reichstagem*, který se zdráhal zvyšovat daně. Nicméně běh událostí způsobil, že Tirpitz prosadil svou. V březnu 1905 vypukla první marocká krize mezi Francií a Německem. Krizi měla vyřešit konference v Algeciarasu konaná v dubnu 1906, kde ovšem utrpělo Německé císařství diplomatickou porážku, což vedlo ke vzrůstu antibritských a antifrancouzských nálad, neboť na podporu Francie vystoupila právě Velká Británie. Zvedla se vlna nacionalismu, která zajistila, že novela námořního zákona 19. května 1906 snadno prošla *Reichstagem*.¹⁸⁵

Prvními dreadnoughty postavenými pro německé námořnictvo se stala třída Nassau. Vývoj tohoto typu začal již v roce 1903 a zahájení konstrukčních prací bylo naplánováno na rok 1906. Císař Vilém II. tvrdil, že námořnictvo by mělo stavět velké pancéřové křižníky jako jediný typ hlavního plavidla. V prosinci 1903 Wilhelm II. navrhl novou loď o výtaku přibližně 13 300 t, která měla být vyzbrojena 4 děly ráže 28 cm a 8 děly ráže 21 cm. Rychlost měla být 18 uzlů. Císař požádal konstrukční kancelář o předložení návrhů založených na jeho představách a do ledna 1904 byly připraveny 3 takové návrhy: „5A“, „5B“ a „6“. První dva měly 8 děl ráže 21 cm ve 4 jednohlavňových věžích a 4 kasematách u „5A“ a ve 4 dvouhlavňových věžích u „5B“. Konstrukce „6“

¹⁸⁴ EPKENHAUS, Michael, *Tirpitz. Architect of the German High Seas Fleet*, Dulles 2008, s. 83–85.

¹⁸⁵ MACMILLAN, Margaret, *The War That Ended Peace. The Road to 1914*, London 2014, s. 186.

nesla 10 děl ve 4 kasematách a zbylých 6 v centrální baterii. Přestože velení námořnictva mělo za to, že „5B“ nabízí nejlepší palebné úhly, postoupilo návrh „6“ k dalšímu posouzení. Vyhodnocení návrhu vedlo k závěru, že nenabízí žádné výrazné zlepšení oproti předchozím bitevním lodím třídy Deutschland. V únoru císař opět zasáhl a vypsal výběrové řízení na loď o výtlačku 14 000 t se sekundární baterií 10 děl ráže 21 cm nebo 24 cm. Návrhy předložilo stavební oddělení a císařská loděnice Kaiserliche Werft v Kielu. První, „6B-D“, byl variantou dřívějšího návrhu „6“, zatímco další dva, „10A“ a „10B“, měly větší děla. Wilhelm přerušil tyto konstrukční práce návrhem, že by se měla výrazně zvýšit rychlost za cenu snížení hlavní baterie na 24cm děla, což vyústilo v další konstrukční studie, které byly dokončeny v dubnu. Všechny byly shledány nepřijatelnými a další konstrukční práce probíhaly v rámci RMA. Tamní důstojníci konstatovali, že sekundární baterie by měla být omezena na 21cm děla, protože zvýšená hmotnost 24cm zbraní omezovala počet děl. Vznikl tak „Projekt I“, vyzbrojený 12 děly, „Projekt II“, vyzbrojený 16 děly, a „Projekt III“, který nesl 8 děl ráže 24 cm. Všechny 3 varianty si ponechaly 28 cm hlavní baterii. Během jednání koncem dubna se jako nejvhodnější ukázal „Projekt I“, který by byl levnější než „Projekt II“ (který by rovněž vyžadoval rozšíření kanálu císaře Viléma). Projekt byl rozpracován do dvou verzí, „IA“ a „IB“, přičemž první z nich používala kasematy a druhá jednoduché věže. V květnu Wilhelm schválil variantu „IA“, i když se ukázalo, že uspořádání sekundárních děl je sporné, a v prosinci byla předložena další varianta „7D“, která přesunula 8 děl do dvojité věže a přijala vylepšený systém ochrany pod vodou. Dne 7. ledna 1904 ji císař schválil. Tyto plány byly okamžitě narušeny, když se Němci dozvěděli o vlastnostech britských bitevních lodí třídy Lord Nelson, které nesly sekundární baterii deseti děl ráže 23 cm, a odhady další třídy bitevních lodí, které měly nést ještě silnější výzbroj. To znamenalo, že „7D“ nebude stačit na další generaci britských bitevních lodí a konstrukční tým bude muset začít znovu.¹⁸⁶

Následně byly předloženy varianty se 6 dvojevěžemi ráže 21 cm a první německé bitevní lodě s velkorážními děly – ty měly baterii 8 děl ráže 28 cm, 4 ve standardních dvojevěžích a zbytek ve věžích s jedním dělem. Vilém schválil 18. března 1905 variantu „all-big-gun“, načež byla provedena další konstrukční vylepšení, která zahrnovala zvětšení nosníku, změnu uspořádání sekundární baterie 8 děl ráže 17 cm a vylepšené věže pro děla hlavní baterie. Císař se znovu pokusil zasáhnout do konstrukčního procesu poté,

¹⁸⁶ DODSON, s. 73.

co se dozvěděl o italských bitevních lodích třídy Regina Elena, které dosahovaly rychlosti 22 uzlů, a naléhal na námořnictvo, aby postavilo podobné plavidlo podle stejného vzoru, jaký navrhl v roce 1903. Admirál Alfred von Tirpitz upozornil, že sloučení kategorií bitevních lodí a pancéřových křižníků by podle námořního zákona z roku 1900 nebylo možné a že konstrukční úřad je příliš zaneprázdněn jinými projekty, než aby se mohl pustit do dalšího. Toto změnilo přijetí námořního dodatku z roku 1906. Týden po schválení dodatku byly námořnictvu přiděleny prostředky na 2 18 000 t bitevní loď a 15 000 t pancéřový křižník. Byly rovněž poskytnuty prostředky ve výši 940 milionů německých marek na stavbu daných lodí, na rozšíření kanálu císaře Viléma a zvětšení přístavních zařízení, aby bylo možné stavět větší loď.¹⁸⁷

Konstrukční tým pokračoval ve zdokonalování nové lodi a do září 1905 bylo navrženo několik variant, včetně varianty „F“, která nahrazovala 4 jednodělové věže stejným počtem dvoudělových věží. Děla ráže 17 cm byla rovněž nahrazena 12 děly ráže 15 cm s odůvodněním, že nabízejí mnohem vyšší rychlost palby. Přijat byl také vylepšený systém ochrany pod vodou, což vedlo k finální podobě projektu s označením „G“, který byl schválen 4. října 1905. Vnitřní úpravy zásobníků a kotelny vyústily v „G2“, zatímco pokus přesunout všechny dělové věže na boční stranu byl prezentován jako „G3“, ale ukázal se jako neproveditelný. Pro další zdokonalování byl vybrán „G2“, z něhož se stal „G7“ a poté „G7b“, který císař schválil 3. března 1906. Původní uspořádání se třemi komíny bylo změněno na 2 a byla do něj začleněna nová příď, což císař schválil 14. dubna jako „G7d“. Stavba první lodi byla povolena 31. května 1906 a krátce nato přibylo další plavidlo a pro stavební program na rok 1907 byly povoleny další 2.¹⁸⁸ Celkem se tedy třída Nassau skládala ze 4 plavidel – *SMS Nassau*, *SMS Westfallen*, *SMS Rheinland*, *SMS Posen*. Kýly lodí byly položeny od června do srpna 1907. Plavidla byla spuštěna na vodu od března do prosince 1908 a byla dokončena mezi říjnem 1909 a květnem 1910.¹⁸⁹ Stavba jednoho plavidla třídy Nassau vyšla na 37,4 mil. německých marek, čímž překonala strop daný Tirpitzem, který cenu stanovil na 36,5 mil. německých marek. Lodě byly 146,1 m dlouhé, 26,9 m široké a měly ponor 8,9 m. Plavidla měla poměr délky k šířce 5,45:1, což bylo v porovnání se soudobými konstrukcemi poněkud „*kostrbaté*“. Větší, než běžná šířka byla do jisté míry způsobena 4 křídelnými věžemi, které si vyžádaly

¹⁸⁷ HERWIG, s. 59.; GARDINER, s. 134.

¹⁸⁸ DODSON, s. 74

¹⁸⁹ GRÖNER, s. 23–24.

širší trup.¹⁹⁰ Se standardním nákladem měly výtlak 18 870 tun, s plným nákladem 20 535 tun. Plavidla měla 19 vodotěsných oddílů, s výjimkou *SMS Nassau*, která jich měla pouze 16. Všechny 4 lodě měly dvojité dno na 88 % kýlu. Lodě, tak jak byly navrženy, se neřídily příliš dobře ani na klidném moři a jejich pohyb byl poměrně strnulý. Kvůli hmotnosti křídelních věží se lodě silně převalovaly. Těžké křídelní věže způsobily, že lodě měly velkou metacentrickou výšku, což z nich mělo učinit velmi stabilní dělové plošiny, ale ukázalo se, že doba jejich převalování se shoduje s dobou průměrného vlnobití v Severním moři.¹⁹¹ A proto byly později osazeny stoklovými kýly, což vyřešilo problém s kolébáním. Po tomto vylepšení se stala třída *Nassau* stabilnější dělostřeleckou platformou než *HMS Dreadnought*.¹⁹² Na rozdíl od *HMS Dreadnought* třída *Nassau* využívala stále pohon 3 sdružených parních strojů s trojitou expanzí, které byly umístěny vertikálně. Německé císařské námořnictvo pomalu zavádělo pokročilé Parsonsovy turbínové motory používané na *HMS Dreadnought*, především kvůli odporu Tirpitze i konstrukčního oddělení námořnictva. To v roce 1905 prohlásilo, že „*použití turbín na těžkých válečných lodích se nedoporučuje*“.¹⁹³ Toto rozhodnutí bylo založeno výhradně na nákladech. Parsons měl v té době monopol na parní turbíny a za každý vyrobený turbínový motor požadoval licenční poplatek 1 milion marek.¹⁹⁴ Lodě třídy *Nassau* disponovaly 12 vodotrubnými kotly, které lodím dodávaly výkon 22 000 koňských sil a umožňovaly jim dosáhnout rychlosti 19 uzlů, tedy o 2 uzle méně než turbíny *HMS Dreadnought*. Vertikální trojitě expanzní motory zabíraly velké množství vnitřního prostoru, který by jinak mohl být využit pro zásobníky munice. Bez dostatečné kapacity zásobníků, která by umožňovala palbu středových věží umístěných v superpozici, byli konstruktéři nuceni rozmístit 6 dvoudělových věží v neobvyklém šestiúhelníkovém uspořádání – 2 dvoudělové věže byly umístěny na přídi a zádi a 2 byly umístěny na každém boku lodi. Při palbě přímo vpředu a na zádi mohly lodě nasadit 6 děl a 8 na bocích; což byla stejná teoretická schopnost jako u dreadnoughtů, ale lodě třídy *Nassau* k jejímu dosažení potřebovaly 2 děla navíc. Němečtí konstruktéři se domnívali, že toto uspořádání poskytuje užitečnou rezervu těžkých děl, která jsou chráněna před

¹⁹⁰ IRELAND, Bernard, *Jane's Battleships of The 20th Century*, London 1996, s. 30.

¹⁹¹ LYON, Hugh, MOORE, John, *The Encyclopedia of the World's Warships. A Technical Directory of Major Fighting Ships from 1900 to the Present Day*, New York 1978, s. 100–101.

¹⁹² Stoklový kýl je námořní zařízení, které se používá ke snížení tendence lodí se kolébat. Jedná se o výstupky po straně kýlu, které zvyšují hydrodynamický odpor ke kymácení. Loď se pak na rozbouřeném moři méně houpe.

¹⁹³ HERWIG, s. 60.

¹⁹⁴ STAFF, Garry, *German Battleships 1914–18. Deutschland, Nassau and Helgoland classes*, Vo. I, London 2010, s. 23.

nepřátelskou palbou. Zatímco toto uspořádání bylo u semidreadnoughtů poměrně běžné, jediným dalším námořnictvem, které ho použilo pro své dreadnoughty, byli Japonci se svými bitevními loděmi třídy Kawachi. Německé řešení se proto ukázalo jako horší než to britské, které k paritě při boční salvě potřebovalo o jednu věž méně. I přes tento zjevný nedostatek bylo šestiúhelníkové uspořádání použito i u nástupce třídy Nassau, u třídy Helgoland. Třída Nassau byla vyzbrojena 12 děly ráže 28 cm, což byl lehčí kalibr než u *HMS Dreadnought*. Na druhou stranu lehčí děla byla stabilnější a kanóny značky Krupp měly i větší dostřel, který dosahoval hodnoty 20 km.¹⁹⁵ V čem však třída Nassau vynikala, byla pancéřová ochrana, pancéřový pás třídy Nassau dosahoval tloušťky 30 cm. *HMS Dreadnought* měl pancéřový pás silný 27,9 cm. A tato filozofie se stala standardem – pancéřový pás u německých dreadnoughtů musel být stejně silný ne-li silnější, než byla ráže děl hlavní baterie. Kompromisem německého řešení se stala menší ráže děl hlavní baterie než u britských protějšků a také menší maximální rychlost. Nassau tak stanovil filozofii německých dreadnoughtů, které se němečtí stavitelé drželi až do roku 1914.¹⁹⁶

Od roku 1906 se Německé císařství dostávalo do stále větší izolace. Katastrofální výsledek konference v Algecirasu ještě umocnila britsko-ruská konvence ze srpna 1907, v důsledku uzavření této smlouvy se ještě více zhoršily britsko-německé vztahy. Mise Davida Lloyda George a sira Charlese Hardingeho v letech 1906 až 1908, které měly najít společnou řeč s Německým císařstvím a zmírnit námořní zbrojení, skončily krachem. Následkem toho Britové zvýšili výtlak stavěných dreadnoughtů ze 17 900 t (*HMS Dreadnought*) na 20 000 t (třída Colossus). A tím se Tirpitzův plán na vyrovnání se britskému královskému námořnictvu začal rozpadat, to však Tirpitz neodradilo a byl odhodlán držet se svého plánu za každou cenu. Aby Němci nezůstali pozadu, museli vynakládat stále větší finanční prostředky. Výsledkem samozřejmě bylo, že prostředky námořního dodatku z roku 1906, které byly původně určené na výstavbu loďstva až do roku 1911, rychle docházely. Námořní výstavba proto potřebovala další finanční injekci, aby mohla držet krok s Velkou Británií.¹⁹⁷ Tirpitz vycítil svou šanci ve volbách z ledna 1907 v tzv. „*Hottentot*“ volbách.¹⁹⁸ Tirpitz se nechal unést svými vizemi o velkolepém loďstvu, a proto naléhal na své poradce, aby vyždímali z *Reichstagu* tolik finančních

¹⁹⁵ U *HMS Dreadnought* byl maximální dostřel při použití těžších protipancéřových střel kolem 18,5 km.

¹⁹⁶ HERWIG, s. 60.

¹⁹⁷ HERWIG, s. 62.

¹⁹⁸ Byly vyvolané vládou, poté, co strana Centrum, socialisté a sociální demokraté odmítli hlasovat o nezbytných finančních prostředcích na potlačení domorodého povstání v Německé jihozápadní Africe. Ve volbách prohráli sociální demokraté, a naopak posílily strany střední třídy.

prostředků, jak jen to bylo legálně možné. S ohledem na Velkou Británii naléhal, aby jeho plány zůstaly v tajnosti. Rozpočty na dreadnoughty ve výši 47 milionů německých marek a 44 milionů na bitevní křižníky byly označeny za důvěrné informace. Stejně tak technické specifikace a vylepšení, které by ihned prozradily zvyšující se ceny námořního rozpočtu. O těchto záležitostech byly informovány pouze důvěrné osoby zodpovědné za stavbu lodí. Spuštění nových plavidel na vodu a zařazení do služby bylo označeno za státní tajemství a císařská pokladnice byla požádána, aby nezveřejňovala statistiku týkající se zvyšujícího počtu námořního personálu. Ten skutečně narostl ze 40 800 lidí v roce 1905 na 60 800 v roce 1911. Státní rezervy byly však na dně. Pouze výdaje na námořnictvo vzrostly ze 207,8 milionů německých marek (7,9 % z celkového státního rozpočtu) na 347,4 milionů v roce 1908 (23,7 % výdajů státního rozpočtu).¹⁹⁹ K narůstajícím výdajům byl skeptický i kancléř Bülow, který se domníval, že Tirpitz uvrhne Německé císařství do stále větší izolace. Tirpitz odmítl i varování ze strany německého velvyslance v Londýně hraběte Paula Metternicha, že je to právě jeho námořní program, který vznesl mezi obě země svár. Avšak Tirpitz nebyl stejného názoru a tvrdil, že je to hospodářská rivalita obou zemí, která mohla za nepřátelství mezi oběma státy.²⁰⁰ Navíc Tirpitz argumentoval, že Německé císařství dalo již tolik prostředků do námořnictva, že ustoupit by znamenalo zmařit oběti, které byly učiněny.²⁰¹

Navzdory proklamovanému odporu námořní novela 27. března 1908 zcela hladce prošla *Reichstagem* a zkrátila dobu obměny bitevních lodí a bitevních křižníků z 25 let na 20. Tím pádem nabízela prostor pro zvětšování síly flotily, neboť obstarožní predreadnoughty a křižníky mohly být nahrazeny moderními dreadnoughty a bitevními křižníky. Tempo výstavby se mělo změnit ze 3 dreadnoughtů ročně na 4 během let 1908 až 1911.²⁰² Do roku 1914 měla Říše disponovat 16 dreadnoughty, 5 bitevními křižníky a v roce 1920 by flotila měla obsahovat 38 bitevních lodí, 20 bitevních křižníků a 38 lehkých křižníků a 144 torpédových člunů. Tempo 3 dreadnoughty a 1 bitevní křižník ročně do roku 1911 vytvořilo díru, neboť by v roce 1912 klesla stavba na 2 dreadnoughty. Tirpitz si byl však jist, že tou dobou se mu podaří protlačit další novelu námořního

¹⁹⁹ HERWIG, s. 63.

²⁰⁰ MASSIE, s. 701.

²⁰¹ RITTER, Gerhard, *The Sword and the Scepter. The Problem of Militarism in Germany Volume 2. The European Powers and the Wilhelminian Empire, 1890–1914*, Miami 1972, s. 298.

²⁰² LEPSIUS, Johannes, BARTHOLDY, Albrecht Mendelssohn, THIMME, Friedrich, *Die Große Politik der Europäischen Kabinette 1871–1914. England und die Deutsche Flotte 1908–1911*, Berlin 1927, Band 28, s. 100.

zákonu, která mu umožní udržet produkci 3 dreadnoughtů ročně, což mělo být dle Tirpitz již natrvalo. Pokud by Britové na plán námořní výstavby adekvátně nezareagovali, v roce 1914 by se značně snížila mezera mezi německým a britským loďstvem.²⁰³ Tirpitz ujistil císaře, že Německému císařství zvýšení námořního rozpočtu projde bez mezinárodní odezvy. Tirpitz řekl císaři: „*Novelu jsem formuloval, jak si Vaše Výsost přála, tak aby mezinárodně i vnitrostátně vypadala co nejmenší a neškodná, jak jen to bylo možné.*“²⁰⁴ Viléma tato slova příliš neuklidnila, a proto poslal dlouhý osobní dopis, který měl uklidnit prvního lorda admirality Edwarda Marjoribankse (lord Tweedmouth). V dopise císař psal: „*Německý námořní zákon není zaměřen na Velkou Británii a není výzvou pro britskou nadvládu na moři, ta zůstane nezpochybněna pro příští generace.*“²⁰⁵ Takový dopis se však ve Velké Británii nedočkal velkého pochopení. Naopak britský král Eduard VII. nebyl potěšen tím, co považoval za mimořádný zásah ze strany svého synovce Viléma v dopise britskému ministrovi a mnozí ve Velké Británii sdíleli tento názor.²⁰⁶ Navíc britský odhad počítal, že do roku 1912 bude Německé císařství schopno postavit 17 až 21 dreadnoughtů, zatímco Velká Británie byla schopna postavit do roku 1912 nanejvýš 18 dreadnoughtů. Takové zjištění vedlo ve Velké Británii k panice, neboť byla ohrožena stále formálně platná politika dvou předí, ale také byla v nebezpečí reálně prosazovaná doktrína o 66% převaze.²⁰⁷ Britské vládní kruhy se začaly obávat hrozby potenciální invaze a ztráty kontroly nad Severním mořem.²⁰⁸ Tyto obavy vedly k tomu, že se námořní zbrojení pro Velkou Británii stalo otázkou přežití. A proto v následujících volbách zvítězili konzervativci, kteří zvolili slogan „*Nebudeme čekat. Chceme 8.*“²⁰⁹ Volební program konzervativců tak požadoval stavbu 8 dreadnoughtů ročně. Po vyhraných volbách došlo k navýšení námořního rozpočtu i samotné námořní výstavby hladinových plavidel.²¹⁰

²⁰³ MACMILLAN, s. 189.

²⁰⁴ STEINBERG, Jonathan, *The Novelle of 1908. Necessities and Choices in the Anglo-German Naval Arms Race*. In: Transactions of the Royal Historical Society Volume 21, 1971, s. 26–36.

²⁰⁵ EPKHENHAUS, s. 749–756

²⁰⁶ MARDER, Arthur, *From Dreadnought to Scapa Flow* London 2014, s. 140–142.

²⁰⁷ To období bylo později známé jako „*Naval Scare 1909*“.

²⁰⁸ SELIGMANN, Matthew S., *Intelligence Information and the 1909 Naval Scare. The Secret Foundations of a Public Panic*. In: War in History 17, 1, 2010, s. 1–2.

²⁰⁹ V originále „*We won't wait. We want 8.*“

²¹⁰ CHURCHILL, Winton S., *The World Crisis 1911–1914*, Vol. 1, New York 2015, s. 33.

V tom stejném měsíci, jako byla přijata novela z roku 1908, Německé císařství položilo i svůj první bitevní křižník.²¹¹ Byl to *SMS Von der Tann*, postavený v loděnicích *Blohm & Voss* v Hamburku, které do roku 1918 postavily 5 německých bitevních křižníků. Náklady na její stavbu činily 35,5 milionu německých marek, což bylo asi o 9 milionů německých marek více, než činil rozpočtový strop viceadmirála Tirpitze. Loď byla na svou velikost lehce vyzbrojena 8 děly ráže 28 cm, umístěnými v jedné dvojitěm věži na přídi a zádi a 2 šikmo posunutými na bočních palubách. Novinkou bylo, že *SMS Von der Tann* byl první velkou německou válečnou loď s turbínovým pohonem. Dvojice turbín značky Parsons jí umožňovaly dosáhnout maximální rychlosti 27 uzlů, což z ní učinilo nejrychlejší bitevní křižník na světě. Operační rádius pak činil 4400 námořních mil při průměrné rychlosti 14 uzlů. Byla uvedena do provozu v září 1910 a připojila se k flotile jako její předvoj. *SMS Von der Tann* byl reakcí na britskou třídu *Invincible*. Loď třídy *Invincible* byly silněji vyzbrojené (12 děl ráže 30,5 cm), ale za to slaběji pancéřované. Pancéřovaný pás třídy *Invincible* dosahoval tloušťky 15,2 cm, kdežto u bitevního křižníku *SMS Von der Tann* to bylo 25 cm. Silné pancéřování bylo odrazem, že loď byla navržena pro boj v bitevní formaci spolu s německými dreadnoughty, a proto byl *SMS Von der Tann* také o 6000 t těžší než třída *Invincible*.²¹² *SMS Von der Tann* tak nastavil kurz budoucích bitevních křižníků německého císařského námořnictva, který byl podobný jak u německých dreadnoughtů. Menší ráže děl hlavní baterie byla vykoupena silnějším pancéřováním.²¹³

Mezi lety 1908 a 1912 Německé císařství postavilo 4 loď třídy *Helgoland* – *SMS Helgoland*, *SMS Oldenburg*, *SMS Ostfriesland* a *SMS Thüringen*. Každá loď vyšla na 46 milionů německých marek. Loď měly výtlak 22 800 t a dosahovaly rychlosti 21 uzlů, což bylo zajištěno trojicí sdružených parních strojů s trojnásobnou expanzí. Operační rádius činil 5500 mil při 10 uzlech. Hlavní změnou oproti třídě *Nassau* bylo zavedení nových děl hlavní baterie ráže 30,5 cm. Nová děla měla při elevaci 16° maximální dostřel 20,5 km, tedy ještě 0,5 km větší než stará děla ráže 28 cm.²¹⁴ Děla v počtu 12 kusů byla opět umístěna v šestiúhelníkovém schématu jako u předchozí třídy. Také byla zvýšena

²¹¹ Bitevní křižníky se vyvinuly z pancéřovaných křižníků. Byl to hybrid mezi bitevní loď a křižníkem. Přičemž z bitevní lodi si bral silnou výzbroj a z křižníku vysokou rychlost, ale za to slabší pancéřování, než měly tehdejší bitevní lodi.

²¹² BUTLER, Daniel Arthur, *Distant Victory. The Battle of Jutland and Allied Triumph in the First World War*, Westport 2006, s. 50.

²¹³ HERWIG, s. 61.;

²¹⁴ GARDINER, s. 140.

ráže torpéd na 50 cm, což se do budoucnosti stalo pro německé dreadnoughty standardem. Lodě třídy Helgoland používaly staré uspořádání komínů, tak aby bylo dosaženo lepší rychlosti. A proto proti třídě Nassau měla třída Helgoland 3 komíny. Třídou Helgoland začali Němci Brity dotahovat, neboť třída Helgoland byla vyzbrojena stejným kalibrem děl hlavní baterie jako obdobná třída britských dreadnoughtů třídy Colossus, avšak stále ztrácela v oblasti pohonu, kde spoléhala na staré technické řešení sdružených parních strojů. Na druhou stranu již tradičně byla třída Helgoland lépe pancéřovaná než britský protějšek. Avšak síly nezůstaly vyrovnané dlouho neboť, již 2. ledna 1912 byla zařazena do služby *HMS Orion*, první loď z britských superdreadnoughtů²¹⁵ třídy Orion. A ta s sebou přinesla nejen umístění děl v ose lodi a některé z nich do superpozic, ale také zvýšení kalibru hlavní baterie na 34,3 cm. Tato ráže se stala standardem pro další britské superdreadnoughty.²¹⁶

A byla to právě britská třída Orion, která definitivně převážila pomyslnou miskuvah na britskou stranu. Němci sice zařadili do služby v roce 1912 2 z 5 lodí třídy Kaiser. Ale tato plavidla byla stále vyzbrojena děly ráže 30,5 cm. Navíc počet děl byl jak u třídy Kaiser, tak Orion stejný – tedy 10. Tím pádem boční salva britského konkurenta byla mnohem silnější.²¹⁷ Třída Kaiser to kompenzovala v silnějším pancéřování, pancéřový pás dosahoval tloušťky 35 cm, u třídy Orion to bylo 3,05 cm. Třída Kaiser rovněž zaostávala v uspořádání věží, které byly umístěny uprostřed lodi napříč místo v ose lodi, jako tomu bylo u třídy Orion.²¹⁸ A navíc Britové byli schopni během roku 1912 uvést do služby všechny 4 superdreadnoughty třídy Orion a 1 dreadnought třídy King George V, další 3 byly rozestavěné, dále byly rozestavěny další 2 dreadnoughty třídy Iron Duke. Zatímco Němci zařadili do služby pouze 2 dreadnoughty třídy Kaiser a další 3 měli rozestavěné. V době predreadnoughtů by takový britský náskok nic neznamenal, v době dreadnoughtů to již byla solidní převaha zvláště kvůli skutečnosti, že váha boční salvy se u třídy Orion, King George V i Iron Duke oproti *HMS Dreadnought* zdvojnásobila. Němci se navíc dostávali do situace, kdy se námořní výstavba stávala neudržitelnou. Finanční náklady vzrostly ze 38,4 milionů u třídy Nassau na 45 milionů u třídy Kaiser. Za 3 generace německých dreadnoughtů tedy vzrostla cena o 17,2 %. Na britské straně to

²¹⁵ Termín superdreadnought se používá pro bitevní lodi, které měly výrazně větší výtlač a tím i větší ráži děl hlavní baterie než původní *HMS Dreadnought*.

²¹⁶ BURT, s. 132.

²¹⁷ BURT, s. 136.

²¹⁸ HERWIG, s. 65–66; GRÖNER, s. 26.

bylo za stejnou dobu jen o 7,45 %. U bitevních křižníků byla situace ještě horší. Zde vzrostla cena ze 36,5 milionů u *SMS Von der Tann* na 56 milionů u třídy *Derfflinger*, což činilo nárůst o 53,3 % za pouhé 4 roky. Zatímco u Britů narostla cena za stejné období jen o 24,6 %. Problém bylo i samotné rozšíření kanálu císaře Viléma, které začalo v roce 1909, jehož cena byla odhadnuta na 60 milionů německých marek. Nakonec byl rozšířený kanál dokončen 24. června 1914 za 114,8 milionů německých marek. Výdaje, které putovaly na námořnictvo začaly sahat do astronomických výšin. V roce 1907 bylo na námořnictvo vynaloženo 291 milionů německých marek a mezi lety 1897 až 1914 vzrostl státní dluh kvůli výstavbě námořnictva o 1,04 miliardy německých marek. Berlín odhadoval, že v roce 1908 výdaje převýší příjmy o 500 milionů německých marek.²¹⁹ I Tirpitzovým spojencům začalo docházet, že Tirpitz se pustil do závodu, který nebylo možné vyhrát. Ředitel HAPAG Albert Ballin jsi v roce 1908 uvědomil, že „*se nemůžeme pustit do dreadnought závodů s mnohem bohatšími Brity.*“²²⁰ Tirpitz začal ztrácet i politickou podporu v *Reichstagu* a poté, co se v roce 1909 kancléři Bülowovi nepodařilo stabilizovat rozpočet a podal demisi, Tirpitz ztratil i podporu kancléře. Nový kancléř Theobald von Bethmann-Hollweg již nesdílel Tirpitzovu myšlenku obrovské flotily, a naopak se snažil normalizovat vztahy s Velkou Británií, které byly v důsledku námořního zbrojení, aféry *Daily Telegraph* a druhé marocké krize na bodě mrazu.²²¹ Rovněž britská strana měla zájem na normalizaci vztahů, a proto se v únoru 1912 uskutečnila Haldanenova mise. Do Berlína přicestoval vikomt Richard Haldane, který požadoval, aby Německé císařství uznalo britskou nadvládu a již dále nezvyšovalo svůj námořní rozpočet. Výměnou za to Britové neměli bránit německé koloniální expanzi. Němci byli ochotni zřeknout se rozšiřování svého námořnictva, ale požadovali za to, aby v případě války v Evropě Velká Británie zůstala neutrální. Takový požadavek byl pro Brity nepřijatelný, a proto jednání skončila krachem.²²² Po druhé marocké krizi Tirpitz se souhlasem císaře předložil v květnu 1912 novou námořní novelu, ale situace v *Reichstagu* mu nepřála. Nejsilnější stranou se v roce 1912 stali protiváleční sociální demokraté, kteří učinili zvyšování námořního rozpočtu nemožným. Nová námořní novela sice prošla *Reichstagem* 12. května 1912, ale již v ní byl vidět posun směrem k menším a levnějším plavidlům. Námořní program byl rozšířen o 3 další dreadnoughty, ale také nově o 72

²¹⁹ HERWIG, s. 61

²²⁰ Tamtéž

²²¹ CLARK, Christopher, *The Sleepwalkers. How Europe Went to War*, London 2014, s. 204–213.

²²² MACMILLAN, s. 655.

ponorek o 144 torpédových člunů. Navíc se začala ozývat i armáda, která požadovala vyšší rozpočet kvůli zhoršující se situaci na mezinárodním poli.²²³

To vše vedlo k tomu, že Tirpitzův plán nebyl splněn. A v předvečer první světové války disponovalo německé námořnictvo 17 dreadnoughty a 7 bitevními křižníky, zatímco Britové se mohli pochlubit 29 dreadnoughty a 9 bitevními křižníky.²²⁴ Britská dominance na moři tak zůstala nezpochybněna. A nakonec během války došlo k tomu, čeho se Tirpitz obával, britská převaha byla tak obrovská, že když Britové během první světové války zahájili blokádu v Severním moři, Němci si ji krom roku 1916 netroufli narušit. Dreadnoughty se ukázaly jako příliš nákladné na to, aby se staly efektivní zbraní a ani jedna ze stran o ně nechtěla přijít. Proto, až na pár nájezdů na britského pobřeží a bitvu u Jutska v květnu 1916, zůstala *Oceánská flotila* v domácích přístavech. Tirpitzova flotila nakonec byla potopena svou vlastní posádkou ve Scapa Flow 1919, tak aby nepadla do nepřátelských rukou po prohrané válce. A tolik odmítaná strategie Tirpitzova napadání námořního obchodu se nakonec ukázala mnohem úspěšnější než Tirpitzova vize. A nejefektivnější námořní zbraní se během Velké války ukázaly německé ponorky nikoliv Tirpitzovy dreadnoughty.²²⁵

²²³ GARDINER, s. 135.

²²⁴ FERGUSON, Nial, *The Pity of War. Explaining World War I*, London 2000, s. 85.

²²⁵ CLODFELTER, Micheal, *Warfare and Armed Conflicts: A Statistical Encyclopedia of Casualty and Other Figures, 1492-2015*, New York 2017, s. 428.

Závěr

Německé císařství v době svého vzniku nedisponovalo významnou námořní silou, neboť se soustředilo hlavně na pozemní složku armády, což bylo dáno polohou státu a mezinárodní situací. Námořnictvo hrálo minoritní úlohu a bylo složeno zejména z malých hladinových plavidel. Úlohou loďstva byla obrana pobřeží. Tato situace souvisela s politickým směřováním kancléře Bismarcka. Klín do této koncepce vrazila německá koloniální expanze, která dala podnět k námořní expanzi. Vznik německých kolonií si vyžádal jejich námořní obranu i ochranu obchodních tras. Zpočátku tuto úlohu mělo zajišťovat britské královské námořnictvo, ale to pro Německé císařství nebylo praktické. Německé císařství tak začalo budovat své loďstvo, což podporoval i nový císař Vilém II. Němci tak postupně začali přecházet od dělových člunů ke křižníkům.

Velkým zastáncem německé námořní expanze byl Alfred von Tirpitz, který měl velikášský sen o flotile konkurující britskému královskému námořnictvu. Ve své zprávě z roku 1894 *Dienstschrift Nr. IX* uvedl, že klíčovou roli v případném námořním střetnutí budou hrát jen a pouze bitevní lodi. A proto doporučil, aby byla upřednostněna stavba hlavně těchto plavidel. A poté, co se jeho předchůdci nepovedlo prosadit financování stavby dalších bitevních lodí, ujal se úřadu jako státní tajemník RMA. V této funkci začal pracovat na své vizi. K realizaci záměru bylo potřeba označit za hlavního nepřítele na moři Velkou Británii. Jeho myšlenka byla podporována císařem Vilémem II., který rovněž sdílel Tirpitzovu ideu silného loďstva. Tirpitz potřeboval získat na svou stranu veřejné mínění i samotné politiky v *Reichstagu*. Vymyslel velice sofistikovanou metodu a postupně se mu podařilo agitací namířenou na vlivné lidi (průmyslníky, bankéře, novináře, politiky) získat podporu pro svou věc. A současně začal připravovat námořní zákon, který vymyslel tak, aby eliminoval vliv *Reichstagu* do něj zasahovat a umožnil postupnou výstavbu německého loďstva. Z těchto důvodů byla zvolena výstavba po etapách, která dopředu plánovala počty a typy lodí, které budou postaveny každý rok. Tirpitz kalkuloval s tím, že těchto zákonů bude potřeba více, aby byla zajištěna kontinuální výstavba.

Reichstag první námořní zákon schválil v března 1898. Za prvním námořním zákonem následoval druhý, který byl reakcí na vzrůst mezinárodního napětí mezi Velkou Británií a Německým císařstvím v důsledku druhé búrské války, při níž došlo k incidentu, který pobouřil německou stranu. Tohoto pobouření využil Tirpitz a prosadil druhý námořní zákon, který hladce prošel *Reichstagem*. Druhý námořní zákon poprvé ve své

preambuli nepřímou odkazoval, proti komu je namířen, což byla Velká Británie. Druhý námořní zákon zdvojnásobil počet budoucích německých bitevních lodí z 19 na 38. V důsledku druhého námořního zákona se změnil britský pohled na Německé císařství, který se začal stávat stále více nepřátelským, což vedlo i k přehodnocení britské zahraniční politiky, tedy v podstatě k ukončení politiky „*skvělé izolace*“. Rovněž si vyžádala změnu i v samotném vedení britského královského námořnictva a prvním lordem admirality se stal sir John Fischer, který podnítil řadu reforem v britském královském námořnictvu. Byly také zahájeny práce na zcela nové moderní bitevní lodi, která měla být zcela jiná než všechny předchozí. Tím plavidlem se stal *HMS Dreadnought*, který byl zařazen do služby 2. října 1906. *HMS Dreadnought* představoval revoluční změnu ve vývoji bitevních lodí. Přišel se zcela novou filozofií děl hlavní baterie, které se měly stát hlavní silou bitevní lodi. Došlo k výraznému posílení děl hlavní baterie z obvyklých 4 na 10. Rovněž byla loď nově poháněna parními turbínami. Kvůli těmto revolučním změnám pojmenoval *HMS Dreadnought* plavidla stavěná v podobném duchu jako dreadnoughty a z bitevních lodí postavených před tímto převratným plavidlem se staly predreadnoughty. Zavedení tohoto průlomového plavidla vedlo k soupeření světových námořních mocností v konstruování dreadnoughtů. Tirpitz britský postup donutil k tomu, aby prosazoval, že Německé císařství bude stavět pouze dreadnoughty. V důsledku první marocké krize se mu podařilo 19. května 1906 prosadit novelu námořního zákona, díky níž získal dodatečné finance. Ty zajistily financování prvních německých dreadnoughtů třídy Nassau, která ale zaostávala za britským protějškem. Rovněž zvolené šestiúhelníkové uspořádání zaostávalo za řešením věžového uspořádání u britského *HMS Dreadnought*. Němci svou ztrátu sice snížili v roce 1911 další třídou německých dreadnoughtů Helgoland vyzbrojených stejnou ráží děl jako obdobný britský protějšek, ale Německé císařství se začalo ocitát ve finanční krizi i diplomatické izolaci. A to zejména kvůli předtím prosazené novele námořního zákona z 27. března 1908, která snižovala dobu obměny starých plavidel na 20 let. Navíc měly být stavěny 3 dreadnoughty a 1 bitevní křižník ročně. Pokud by Němci tuto produkci udrželi, vedla by k výraznému snížení mezery mezi britským a německým námořnictvem.

Obě tyto skutečnosti vedly k tomu, že Britové značně zvýšili svou námořní výstavbu a v roce 1910 spustili na vodu *HMS Orion* stejnojmenné třídy. Když byla loď v lednu 1912 zařazena do služby, Němci na ní neměli adekvátní odpověď a začali poměrně výrazně zaostávat, navíc se Německé císařství ocitalo ve finanční krizi a nebylo

již schopno britský náskok dohnat. Aby toho nebylo málo, prohlubovala se i diplomatická izolace. Všechny tyto skutečnosti vedly k tomu, že Tirpitz začal ztrácet podporu, a to i na nejvyšších místech, protože v červnu 1909 rezignoval jemu nakloněný kancléř Bernhard von Bülow. Nový kancléř Theobald von Bethmann-Hollweg již nebyl nakloněn Tirpitzovým myšlenkám a námořní soupeření s Velkou Británií de facto omezil. Sice byl prosazen v důsledku druhé marocké krize byla ještě 21. května 1912 prosazena poslední námořní novela, která ještě zvýšila počet stavěných dreadnoughtů, ale již nedokázala změnit stav věci a poprvé se v ní objevil požadavek na stavbu 72 ponorek. Definitivně byla Tirpitzova filozofie opuštěna v první polovině 1914 a Německé císařství se soustředilo na znovu na taktiku boje proti námořnímu obchodu. Němci do roku 1914 postavili 17 dreadnoughtů a 7 bitevních křižníků. Britové za stejnou dobu postavili 29 dreadnoughtů a 9 bitevních křižníků. Britská námořní dominance tak zůstala nezpochybněna.

Během období německo-britského soupeření došlo k obrovskému technickému pokroku, ať již ve zvoleném pohonu, výzbroji, rozložení věží či v samotné konstrukci. Avšak tento technický pokrok byl vykoupen rostoucí cenou, která znamenala, že se dreadnoughty staly spíše nástrojem zastrašování než skutečně efektivní námořní zbraní. Staly se příliš cennými na to, aby byly ztraceny v námořní bitvě, a proto během války došlo pouze k jedinému významnému střetnutí, a to k bitvě u Jutska v květnu 1916. Strach ze ztráty dreadnoughtů vedl rovněž k tomu, že velení německého námořnictva se krom již zmíněné bitvy u Jutska nepokusilo až do konce války o proražení britské blokády, kterou Britové zahájili již v roce 1914 a jež se stala jedním z hlavních faktorů německé porážky ve válce.

Ambice admirála Tirpitze a jeho vize se staly jedním faktorů, který vedl ke zhoršení diplomatických vztahů s Velkou Británií. Námořní zbrojení zapříčinilo, že se Německé císařství ocitlo již po roce 1906 v mezinárodní izolaci ze strany Velké Británie ovládající do velké míry evropskou zahraniční politiku a již se z ní ve sledovaném období nevymanilo.

Resumé

In the period before the outbreak of war in 1914, German-British relations developed dynamically from basically friendly to mutually rival. One area that contributed to the dramatic transformation was the rivalry in naval armaments between the two countries. The aim of this paper is to analyse the development of the naval rivalry, to explain the causes that led to it and what consequences resulted from it. In particular, the thesis focuses on German technical advances in naval construction and naval warfare, because it was these developments that increased the pace of naval armament on both sides and, as a result, contributed to the mutual hostility between the two countries.

The first chapter summarizes the Bismarckian policy and its disruption by German colonial expansion. Attention is given to the consequences of expansionism. The first subchapter then discusses the accession of William II and his attitude towards Chancellor Bismarck and the gradually growing differences of opinion that led to the Chancellor's downfall. The beginning of William II's reign marked a dramatic change in the direction of the German navy, and therefore a separate subchapter is devoted to this topic. The difficulties that the German navy faced in its early days are discussed here. Ample sources on this subject could be found in both English and German.

The second chapter then characterizes the rise of Admiral Tirpitz and his naval vision. The foundations of Tirpitz's philosophy and strategy are meant here, whether the doctrine of risk, the Tirpitz Memorandum or the Etappenplan. The first subchapter deals with the path to the first maritime law. Space is also devoted to the behind-the-scenes intrigues and sophisticated procedure of Tirpitz. The second subchapter then explains the content of the first maritime law and what it entailed. In addition, the warships, both cruisers and battleships, that were built under this naval law are mentioned. In a similar vein, the second sub-chapter deals with the Second Naval Act, and the British reaction to the Act is described at the end of the chapter.

The last chapter is devoted to the dreadnought era. The beginning of the chapter outlines the German response to the HMS Dreadnought in the form of an amendment to the Naval Act and the start of the construction of their own dreadnoughts. It then outlines the development of German dreadnoughts from the Nassau class to the Kaiser class. In addition to dreadnoughts, the first German battle cruiser SMS Von Der Tann and its importance within the German Navy is mentioned. Towards the end of the chapter, the

facts that led to the end of naval rivalry are outlined, as well as the fate of the Oceanic Fleet itself and its impact on the First World War.

Bibliografie

Vydané prameny

BRASSEY, Thomas A. (ed.), OLDKNOW, R. C., *Marine Engineering*. In: The Naval Annual, 1893, s. 99–117.

BRASSEY, Thomas A. (ed.), WEYL, E., *Progress of Foreign Navies*. In: The Naval Annual, 1893, s. 1–33.

CHURCHILL, Winton S., *The World Crisis 1911–1914*, Vol. 1, New York 2015.

HOHENLOHE-SCHILLINGSFÜRST, Chlodwig zu, *Denkwürdigkeiten des Fürsten Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingsfürst*, Berlin 2013.

LEPSIUS, Johannes, BARTHOLDY, Albrecht Mendelssohn, THIMME, Friedrich, *Die Große Politik der Europäischen Kabinette 1871–1914. England und die Deutsche Flotte 1908–1911*, Band 28, Berlin 1927.

Řeč ze 8. února 1895, BA-MA, „*Vortrag Seiner Majestät am 8 Februar 1895.*“, N 160/13.

Služební memorandum č. IX (Dienstschrift Nr. IX), BA-MA, „Taktische und strategische Dienstschriften des Oberkommandos der Marine“, Nr. IX. Allgemeine Erfahrungen aus den Manövern der Herbstübungs-Flotte, 16.6.1894, RM 4/176, dokument č. 2, 5.

Zápis v deníku kapitána Alberta Hopmana ze 4. května 1914, BA-MA, Hopmanovy dokumenty, N 326/10.

TIRPITZ, Alfred von, *Erinnerungen*, Berlin 2018.

TIRPITZ, Alfred von, *My Memoirs Volume 2*, New York 1919.

Literatura

BERGHAHN, Volker R., *Der Tirpitz-Plan – Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II.*, Düsseldorf 1971.

BORN, Karl Erich, MESSERSCHMIDT, Manfred, MÖLLER, Horst, *Handbuch der Preußischen Geschichte. Vom Kaiserreich zum 20. Jahrhundert und Große Themen der Geschichte Preußens*, Band 3, Berlin 2001.

BROWN, David, *Warrior to Dreadnought. Warship development 1860–1905*, Barnsley 2010.

BURT, R. A., *British Battleships 1889–1904*, Barnsley 2022.

- BUTLER, Daniel Arthur, *Distant Victory. The Battle of Jutland and Allied Triumph in the First World War*, Westport 2006.
- CLARK, Christopher, *The Sleepwalkers. How Europe Went to War*, London 2014.
- CLODFELTER, Micheal, *Warfare and Armed Conflicts: A Statistical Encyclopedia of Casualty and Other Figures, 1492-2015*, New York 2017.
- CRAIG, Gordon A., *Germany 1866–1945*, Oxford 1978.
- CUNIBERTI, Victorio, *An Ideal Battleship for the British Fleet*. In: *Jane's Fighting Ships*, 1903, s. 401-408.
- DODSON, Aidan, *The Kaiser Barttlefleet. German Capital Ships 1870-1918*, Seafort 2016.
- DOUGHERTY, Martin J., *100 Battles that Shaped the World*, London 2012.
- EPKENHAUS, Michael, *Tirpitz. Architect of the German High Seas Fleet*, Dulles 2008.
- FERGUSON, Nial, *The Pity of War. Explaining World War I*, London 2000.
- FRIEDMAN, Norman, *Naval Weapons of World War One: Guns, Torpedoes, Mines and ASW Weapons of All Nations*, Barnsley 2016.
- GILES, MacDonough, *The Last Kaiser. The Life of Wilhem II.*, London 2003.
- GARDINER, Robert, GRAY, Randal (ed.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1906–1912*, London 1985.
- GOTTSCHALL, Terrell D., *By The Order of the Kaiser. Otto Von Diederichs and the Rise of the Imperial German Navy, 1865-1902*, Annapolis 2003.
- GOUGH, Barry, *Churchill and Fisher. The Titans at the Admiralty who fought First World War*, Toronto 2017.
- GRÖNER, Erich, *German Warships 1815–1945. Major Surface Vessels, Vol. I*, Annapolis 1990.
- HASSELL, Ulrich von, *Tirpitz. ein Leben Und Wirken Mit Berack Sichtung Seiner Beziehungen Zu Albrecht Von Stosch*, Berlin 2010.
- HILDEBRAND, Hans H., RÖHR, Albert, STEINMETZ, Hans-Otto, *Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart*. Band 5, Berlin 1995.
- HILDEBRAND, Hans H., RÖHR, Albert, STEINMETZ, Hans-Otto, *Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien – ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart*. Band 8, Berlin 1995.
- HOBSON, Rolf, BESTECK, Eva, *Maritimer Imperialismus. Seemachtideologie, seestrategisches Denken und der Tirpitzplan 1875 bis 1914*, Oldenbourg 2007.
- HERWIG, Holger, *Das Elitekorps des Kaisers. Die Marineoffiziere im Wilhelminischen Deutschland*, Hamburg 1977.

- HERWIG, Holger, *Luxury Fleet. The Imperial German Navy 1888–1918*, New York 2014.
- HUBATSCH, Walter, *Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1848–1945*, Frankfurt 1958.
- CHESNAU, Roger, KOLESNIK, Eugene (ed.), *Conway's All the World's Fighting Ships 1860–1905*, London 1988.
- IRELAND, Bernard, *Jane's Battleships of The 20th Century*, London 1996.
- KELLY, Patrick J., *Tirpitz and The Imperial Germany*, Indiana 2011.
- KOHLRAUSCH, Martin, *Der Monarch im Skandal. Die Logik der Massenmedien und die Transformation der wilhelminischen Monarchie*, Berlin 2005.
- KOLLANDER, Patricia, *Frederick III. Germany's Liberal Emperor*, New York 1995.
- LAMBI, Ivo N., *The Navy and The German Power Politics 1862–1914*, New York 1984.
- LYON, Hugh, MOORE, John, *The Encyclopedia of the World's Warships. A Technical Directory of Major Fighting Ships from 1900 to the Present Day*, New York 1978.
- MACKAY, Ruddock F., *Fisher of Kilverstone*, London 1973.
- MACMILLAN, Margaret, *The War That Ended Peace. The Road to 1914*, London 2014.
- MARDER, Arthur, *From Dreadnought to Scapa Flow*, London 2014.
- MASSIE, Robert K., *Dreadnought Britain, Germany, and the Coming of the Great War*, London 1993.
- MOMBAUER, Annika, DEIST, Wilhem, *The Kaiser. New Research on Wilhem II's Role in Imperial Germany*, Cambridge 2004.
- MILATZ, Alfred (ed.), *Werke in Auswahl. Reichsgestaltung und europäische Friedenswahrung. Dritter Teil. 1883–1890, Band 7*, Berlin 1981.
- Neznámý autor, *Kaiser Wilhem II: A Life from Beginning to End*, New York 2008.
- PADFIELD, Peter, *The Great Naval Arms Race, The Anglo-German Naval Rivalry 1900–1914*, London 1974.
- RAHN, Werner, *German Navies from 1848 to 2016. Their Development and Courses from Confrontation to Cooperation*. In: *Naval War College Review* 70, 4, 2017, s. 1–36.
- RITTER, Gerhard, *The Sword and the Scepter. The Problem of Militarism in Germany Volume 2. The European Powers and the Wilhelminian Empire, 1890–1914*, Miami 1972
- RÖHL, John C., *Young Wilhelm. The Kaiser's Early Life 1859–1888*, Cambridge 1998.
- RÖHL, John C., *Wilhelm II. Der Aufbau der Persönlichen Monarchie 1888–1900*, Munich 2001.
- SELIGMANN, Matthew S., *Intelligence Information and the 1909 Naval Scare. The Secret Foundations of a Public Panic*. In: *War in History* 17, 1, 2010, s. 1–43.

SIEGFRIED, Fischer-Fabian, *Herrliche Zeiten. Die Deutschen und ihr Kaiserreich*, Berlin 2005.

SOUNDHAUS, Lawrence, *Naval Warfare 1815–1914*, New York 2001.

SONDHAUS, Lawrence, *Preparing for Weltpolitik. German Sea Power Before Tirpitz Era*, Annapolis 1997.

STAFF, Garry, *German Battleships 1914–18. Deutschland, Nassau and Helgoland classes*, Vol. 1, London 2010.

STEINBERG, Jonathan, *Bismarck. A Life*, London 2011.

STEINBERG, Jonathan, *The Novelle of 1908. Necessities and Choices in the Anglo-German Naval Arms Race*. In: Transactions of the Royal Historical Society Volume 21, 1971, s. 25–43.

RÜGER, Jan, *The Great Naval Game. Britain and Germany in the Age of Empire*, Cambridge 2011.

TAYLOR, Alan J. P., *Bismarck. The Man and the Statesman*, New York 1967.

ULLRICH, Volker, *Otto von Bismarck*, Hamburg 1998.

Internetové odkazy

MAHAN, Alfred Thayer *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783*, dostupné online na <https://www.gutenberg.org/files/13529/13529-h/13529-h.htm> [3.4.2021].

Oběžník *Deutsche Kolonialzeitung* vydaný v únoru 1885, dostupný online <https://sammlungen.ub.uni-frankfurt.de/kolonialbibliothek/periodical/titleinfo/7735720>. [30.1. 2021].

Text prvního námořního zákona (*Gesetz Nr. 2464*) z 10. dubna 1898, dostupný online https://de.wikisource.org/wiki/Gesetz,_betreffend_die_deutsche_Flotte [9.4.2022].

Text druhého námořního zákona (*Gesetz Nr. 2677*)

https://de.wikisource.org/wiki/Gesetz,_betreffend_die_deutsche_Flotte._Vom_14._Juni_1900_[15.2.2022].