



Ondřej Fér

VÁLEČNÉ LODE 20. STOLETÍ



C PRESS

Ondřej Fér

VÁLEČNÉ LODĚ 20. STOLETÍ

PŘEHLED NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH VÁLEČNÝCH PLAVIDEL

CPress
Brno
2014

VÁLEČNÉ LODĚ 20. STOLETÍ

PŘEHLED NEJVÝZNAMNĚJŠÍCH VÁLEČNÝCH PLAVIDEL

Ondřej Fér

Jazyková korektura: Milan Šťastný

Redakce: Ondřej Weigel

Sazba: Karel Hána

Technický redaktor: Radek Střecha

Fotografie: Royal Navy, US navy, Imperial Archive, Vancouver City Archive, Fall River Marine Museum, HazeGrey, archiv autora, Net-Marine a Marine Nationale

Objednávky knih:

www.albatrosmedia.cz

eshop@albatrosmedia.cz

bezplatná linka 800 555 513

ISBN 978-80-264-0592-4

Vydalo nakladatelství CPress v Brně roku 2014 ve společnosti Albatros Media a. s. se sídlem Na Pankráci 30, Praha 4. Číslo publikace 18845.

© Albatros Media a. s., 2014. Všechna práva vyhrazena. Žádná část této publikace nesmí být kopírována a rozmnožována za účelem rozšiřování v jakékoli formě či jakýmkoli způsobem bez písemného souhlasu vydavatele.

1. vydání

 **ALBATROS MEDIA** a.s.



Obsah

ÚVODEM

SLOVNÍK ZÁKLADNÍCH TYPŮ VÁLEČNÝCH LODÍ DVACÁTÉHO STOLETÍ	4
---	---

DĚDICTVÍ ADMIRÁLA MAHANA

Mahanovy teorie	6
Kuba a Filipíny	6
Rusko-japonská válka	7
První světová válka	9
Druhá světová válka	9
Loď s atomovým pohonem	10

BITEVNÍ LODĚ A BITEVNÍ KŘÍŽNÍKY

MIKASA	14
DREADNOUGHT	16
INVINCIBLE	18
SEYDLITZ	20
GANGUT	22
GIULIO CESARE	24
HOOD	26
BISMARCK	28
PRINCE OF WALES	30
RICHELIEU	32
JAMATO	34
MISSOURI	36
ALASKA	38

KŘÍŽNÍKY DVACÁTÉHO STOLETÍ

AVRORA	42
NIŠIN	44
EMDEN	46
GEORGIOS AVEROF	48
CAROLINE	49

TAKAO	50
ADMIRAL GRAF SPEE	52
PHOENIX	54
CANARIAS	56
BELFAST	58
WORCESTER	60
DE GRASSE	62
LONG BEACH	64
SLAVA	66
PORT ROYAL	68

TORPÉDOBORCE

NOVIK	72
WOLVERINE	74
WARD	76
FUBUKI	78
BLYSKAWICA	80
VOLTA	82
FLETCHER	83
MAILLÉ-BRÉZÉ	84
SMETLIVYJ	85
SHEFFIELD	86
KONGÓ	87

FREGATY

DIAMANTINA	90
BELKNAP	91
LATOUCHE-TRÉVILLE	92
CARLO BERGAMINI	93

DALŠÍ BOJOVÁ PLAVIDLA 20. STOLETÍ

Torpédový člun MAS-15	96
Avízo RIGAULT DE GENOUILLY	97
Korveta ACONIT	98
Torpédový člun PT-109	99

Velitelská loď WASATCH	100
Minový křižník ARIADNE	101
Křídlatý člun TURJA	102
Korveta AL RAHMÁNÍ	103

PONORKY

HOLLAND Nr.1	106
Ponorka U9	107
SURCOUF	108
U47	109
KAITEN	110
THRESHER	111
HANGOR	112
GAL	113
KURSK	114
GOTLAND	116
AMBUSH	118

LETADLOVÉ LODĚ

EAGLE	122
AKAGI	124
ENTERPRISE	126
GAMBIER BAY	128
NIMITZ	130
PRINCIPE DE ASTURIAS	132
VIKRAMADITYA	134
HJÚGA	136

VÁLEČNÉ LODĚ BUDOUCNOSTI

ZUMWALT	140
---------	-----

PŘÍLOHA

Literatura	144
Nabídky odborné literatury	145
Rejstřík	150

Úvodem

Tato obrazová encyklopedie přináší přehled sedmdesáti válečných lodí dvacátého století. Představuje laickému čtenáři plavidla hlavních kategorií, která byla konstrukčně nebo svou kariérou významná pro celý vývoj konstrukce válečných lodí, jejich výzbroj, taktiku a celkovou strategii. Ačkoliv jsem se snažil

představit co nejširší spektrum válečných loďstev, není v možnostech této publikace zmínit všechna plavidla, která jsou zajímavá ať svou konstrukcí, či osudem.

Autor, Praha 2014

SLOVNÍK ZÁKLADNÍCH TYPŮ VÁLEČNÝCH LODÍ DVACÁTÉHO STOLETÍ

Bitevní loď je označení pro nejsilnější válečnou loď období patnáctého až dvacátého století. Vrchol vývoje tohoto druhu lodí nastal v období obou světových válek, v průběhu druhé z nich byla nadvláda bitevních lodí ukončena letectvem. Bitevní lodě byly vyvíjeny především k likvidaci nepřátelských plavidel, byly ale také užívány k ostřelování pobřeží a pro protiletadlovou ochranu svazů letadlových lodí.

Bitevní křižník je označení pro velké válečné lodě z první poloviny dvacátého století. Představují jakýsi mezistupeň mezi bitevními lodí a křižníkem. Jejich úkolem bylo provádění samostatných hloubkových úderů a výpadů do nepřátelského teritoria a likvidace křižníků nepřítele, proti nimž měly výhodu většího dostřelu. Přitom s nimi na rozdíl od bitevních lodí dokázaly díky vyšší rychlosti na úkor pancéřové ochrany držet krok.

Letadlová loď je typ významné válečné lodě určené primárně pro provoz bojových letadel či helikoptér (vrtulníková loď). Zajišťuje start i přistání letadel a slouží jako plovoucí letecká základna. První letadlové lodě se objevily během 1. světové války. Za 2. světové války převzaly pozici dominantní síly na moři a v současnosti představují největší válečná plavidla na světě s výtlakem překračujícím 100 000 tun.

Chráněný křižník vznikl ve Velké Británii v poslední třetině devatenáctého století. Výtlak se pohyboval mezi čtyřmi a deseti tisíci tunami, loď byla pancéřována hlavně uvnitř (strojovna, kotle a parní stroje), používán byl střežovitý pancíř. Na povrchu byla pancéřována jen velitelská věž a zbraně. Rychlost byla 18–23 uzly. Výzbroj tvořilo až 12 děl ráže 100–152 mm. I přes tuto výzbroj se v boji neosvědčily.

Pancéřový křižník byl typ křižníku vzniklý na konci 19. století. Jejich vývoj začal ve Francii, později s jejich stavbou začalo Rusko, Velká Británie, Německo, Japonsko, Spojené státy i Rakousko – Uhersko. Loď měla velký akční rádius, výtlak 6–16 tisíc tun, pancéřování bylo na boku v rozmezí 24–254 mm, paluba 20 mm, věže 200–300 mm, výzbroj tvořila těžká i lehká děla a torpéda. Jejich úkolem bylo především útočit na obchodní lodě.

Těžký křižník je označení pro válečnou loď vyzbrojenou děly ráže 155–203 mm, výtlakem do 10 000 tun, bez ohledu na rozměry a pancéřování. Jejich úkolem bylo doprovázet svazy bitevních lodí nebo chránit dopravní a zásobovací linie. V operačních svazech letadlových lodí sloužily jako nejsilnější jednotky doprovodu. Těžké křižníky se objevily ve Velké Británii během 1. světové války, ale formálně se označení „těžký křižník“ začalo používat až v souvislosti s dohodami o omezení námořního zbrojení ve Washingtonu a Londýně.

Lehký křižník je označení pro válečné lodě vyzbrojené děly ráže do 155 mm, s výtlakem 4–10 tisíc tun (nejčastěji 6–8 tisíc t), rychlostí až 35 uzlů a pancířem od 25 do 200 mm; postupně přibývalo protiletadlových děl, torpédomety bývaly odstraňovány. Lehké křižníky dostávaly rozmanitou řadu úkolů (průzkum, eskorta, stíhání ponorek i pokládání min). Po roce 1945 rozlišování mezi lehkými a těžkými křižníky postupně vymizelo.

Torpédoborec je rychlá, obratná a relativně vytrvalá loď se silnou raketovou, hlavňovou a torpédovou výzbrojí, určená k plnění mnoha různorodých úkolů (eskortní torpédoborec). Jeho hlavním úkolem je vedení boje s ponorkami, leteckými silami a hladinovými loděmi protivníka. Poskytuje doprovod velkým

lodím. Český výraz „torpédoborec“ bývá často považován za zastaralý s vysvětlením, že současné torpédoborce torpéda téměř nepoužívají. Nicméně tento výraz nemá s torpédovou výbrojí mnoho společného, jde o český významový ekvivalent původního anglického „torpedo-boat destroyer“ (doslova „ničitel torpédových člunů“), jež bylo časem zkráceno na jednoduché „destroyer“.

Fregata byla původně malá a rychlá veslovo–plachetní obchodní, později plachetní loď. Označení se používalo v 15.–17. století poměrně obecně. Fregata prošla dlouhým vývojem až do 20. století. V současnosti se jedná o válečné plavidlo menší než torpédoborec a větší než korveta.

Korveta je rychlá, obratná a malá loď s relativně silnou výbrojí, která je obvykle dlouhá 50 až 95 metrů a má výtlač v rozmezí od 500 do 2 000 tun. Ačkoliv je hlavním úkolem většiny korvet boj s hladinovými plavidly protivníka, mají na rozdíl od například raketových člunů k dispozici také protivzdušnou a protiponorkovou výbroj. Moderní korvety též často disponují heliportem.

Torpédový člun je relativně malá a rychlá válečná plavidlo, jehož hlavní útočnou zbraní jsou torpéda. První torpédové čluny narážely do trupů nepřátelských lodí a jejich nálož, zaklíněná v trupu cíle, vybuchla až po vyhoření doutníků, aby se člun mohl dostatečně vzdálit. Pozdější kusy již nesly torpéda poháněná vlastním pohonem, která v bitvě jen vypustily na cíl. Torpédové čluny byly vytvořeny k boji s bitevními lodmi a jinými velkými a pomalými plavidly, ke kterým se měly dostat dostatečně blízko díky své rychlosti a obratnosti.

Raketový člun je malé plavidlo vyzbrojené raketami. Kvůli své velikosti a pořizovacím nákladům jsou raketové čluny vítaným

bojovým prostředkem pro malá námořnictva. Ke vzniku raketových člunů došlo po roce 1945, když pokrok v technice nabídl alternativu k dosud používaným člunům s torpédovou výbrojí. První raketové čluny byly zpravidla původně torpédové čluny, na které byly namontovány odpalovací rampy pro rakety. Raketové čluny byly a jsou ve výbroji mnoha loďstev; Egypt, Izrael, Sýrie, Írán a Gruzie je i využily ve válečných situacích.

Minolovka je určená k odklizení min, ničení minových zářezů a k ochraně bojových lodí a konvojů. Minolovka je malá a obratná loď, často jen lehce vyzbrojená, případně je vyzbrojená i pro vyhledávání a boj s ponorkami. U tohoto druhu válečných lodí je důležitá co nejmenší možnost zjištění přítomnosti ze strany miny, čehož je docíleno specifickou konstrukcí, která zahrnuje kupříkladu dřevěný trup (kvůli minám citlivým na změnu magnetického pole), zvláštní druh pohonu pro snížení akustické stopy (kvůli minám aktivovaným na základě hladiny hluku), užší trup (miny citlivé na změnu okolního tlaku) a jiné další. Tyto specifické požadavky mají i své nevýhody, jako je snížená maximální rychlost nebo slabší vyzbrojenost, z čehož plyne i případná potřeba dodatečně chránit minolovky jinými plavidly.

Minonoska je válečná loď určená specificky pro kladení námořních min. Jako pomocné minonosky bývají používány i jiné druhy válečných plavidel, například torpédoborce, fregaty či korvety.

Ponorka je plavidlo schopné plout pod hladinou. Vojenská ponorka bývá vyzbrojena širokým arzenálem, například zvlášť torpédy, reaktivními střelami či minami. Velký pokrok pro ponorky znamenalo zavedení jaderného pohonu, protože podstatně zvětšuje jejich dosah a zbavuje je nutnosti pravidelného a častého vynořování.

Dědictví admirála Mahana

Roku 1890 vydal učitel historie z Námořní koleje Spojených států amerických kapitán Alfred Thayer Mahan knihu *Vliv námořní moci na dějiny*. Na základě důkladného studia dospěl tento důstojník k přesvědčení, že ta mocnost, která ovládá námořní linky, je přirozeným vítězem v jakékoliv válce. Budoucnost mu měla dát za pravdu.

Už čtyři roky po vydání Mahanova díla došlo k vojenskému střetnutí dvou asijských velmocí. Na jedné straně stála Čína, kolos postižený rozkladem. Na druhé straně bylo Japonsko, které se za vlády císaře Mucuhita (1868–1912) rychle a agresivně hlásilo o své místo mezi moderními mocnostmi. Rozhodující roli v tomto konfliktu hrálo japonské loďstvo složené z moderních lodí stavěných ve francouzských, anglických a německých loděnicích. Pod velením admirála Sukejukiho Ita vybojovalo mimo jiné vítěznou bitvu v ústí řeky Jalu. Došlo k ní v rámci čínských pokusů dopravit nezbytné posily bojujícím armádě. Jakmile bylo čínské loďstvo zničeno, Japonci dokázali nepřítele odříznout od zásobování. Sami přitom mohli nejen doplňovat stavy svých vojsk, ale také provádět vylodění hluboko v týlu nepřítele.

Mahanovy teorie

Vítězství japonského trpaslíka nad čínským obrem vyvolalo v odborných kruzích značnou pozornost. Rozbory nejen plně potvrdily teorie kapitána Mahana, ale přinesly trojici zásadních zjištění:

- Rozhodujícím faktorem pro úspěšné vedení manévrového boje je rychlost. Rychlejší loďstvo je schopné dosáhnout obchvatu čelních sil nepřítele a rozbit ho bočními salvami, zatímco nepřítel může použít jen děla v předních dělových věžích čelní lodi. Tento manévr, známý jako „položení příčky na T“ (crossing the T), se stal standardním prvkem námořního boje po dalších téměř šedesát let.
- Kvalitní pancéřování činí lodě vysoce odolnými proti dělostřelbě, oproti tomu podhladinové části lodi jsou zranitelné.

- Kromě rychlosti je hlavním faktorem rozhodujícím o vítězství rychlá, přesná a soustředěná dělostřelba a kvalita munice.

V roce 1898 si pravdivost těchto tezí ověřilo loďstvo dalšího aspiranta na velmocenské postavení, Spojených států amerických. Američané se střetli s někdejší mocností světového formátu, Španělskem. Jablka sváru byla dvě. Kuba a Filipíny.

Kuba a Filipíny

Španělské loďstvo na bohatých a strategicky důležitých Filipínách bylo zoufale zastaralé. Američané proti němu vyslali eskadru složenou z moderně konstruovaných válečných plavidel pod velením komodora Deweye. Ten na své vlajkové lodi, pancéřovém křižníku Olympia, vplul do Manilské zátoky a přesnou palbou zapálil zakotvené španělské lodě. Za dvě hodiny George Dewey zničil nejen loďstvo nepřítele, ale sebral mu také naději uhájít celé Filipíny. Bez možnosti doplňování zásob a lidského materiálu byli Španělé předem odsouzeni k porážce.

V kubánských vodách se situace vyvíjela jinak. Tamní španělské loďstvo disponovalo několika kvalitními pancéřovými křižníky, jeho součástí byly i lodě Furor a Pluton, prototypy moderních torpédoborců. Americký velitel kontradmirál William Sampson se rozhodl uzavřít okolí Kuby těsnou námořní bloádou. Jeho soupeř, admirál Pascal Cervera y Topete, se ji pokoušel narušovat, ale jeho protiútoky vedené omezenými silami ztroskotaly na americké přesile. Když se admirál Cervera konečně odhodlal k pokusu o generální průlom, bylo už pozdě. Sampson včas nařídil zablokování přístavu Santiago da Cuba potopením zásobovací lodi Merrimac v jeho ústí. Španělské lodi musely vyplouvat jediným volným plavebním kanálem jedna po druhé přímo před hlavně čekajících amerických sil. Pět ze šesti Cerverových lodí bylo záhy zničeno. Osamocený moderní pancéřový křižník Cristobal Colón dlouho unikal, nakonec však tváří v tvář přesile stáhl vlajku a posádka ho potopila.

Americké vítězství bylo sice plné, ale nepřiliš uspokojivé. Námořní experti doplnili Mahanovy teorie dalšími praktickými zjištěními:



▲ Bitva mezi americkým a španělským loďstvem v Manilské zátoce.

- Nekoordinovaná palba mnoha děl různé ráže výrazně snižuje možnost přesného míření; dělostřelba amerických lodí v bitvě u Santiaga da Cuba byla tragicky nepřesná. Zásáhlo asi 1,5 až 2 procenta vypálených střel.
- Je nezbytné věnovat pozornost nočním operacím. Pokud by Cervera nezahájil pokus o průlom ve dne, ale v noční temnotě, s velkou pravděpodobností by uspěl.
- Obrovským rizikem pro velké lodě jsou malé, rychlé a obratné torpédoborce. Tyto lodě navržené původně jako ochrana bitevního loďstva před torpédovými čluny se díky dobrým nautickým schopnostem staly skutečnou hrozbou.

- Aby mohly bitevní lodi využít velkého dostřelu svých těžkých děl, musí být s to je dostatečně dlouho udržet na dostřel. Americké bitevní lodi dosahovaly jen 16 uzlů¹.

Rusko-japonská válka

Ze španělsko-americké války si vzali poučení především Japonci. O jejich schopnosti uvádět do praxe nové poznatky se přesvědčili Rusové.

Rusko-japonská válka probíhala v letech 1904 až 1905. Mocnosti spolu bojovaly o Korejský poloostrov a vojensko-politické postavení v Mandžusku na západě Číny. Japonsko ji zahájilo úspěšným nočním útokem torpédových člunů na ruské loďstvo kotvící na základně Port Arthur. Tímto

¹ Rychlost lodí se udává v uzlech – námořních mílích (1 852 metrů) ujetých za hodinu. Loď plující rychlostí 16 uzlů se pohybuje rychlostí $16 \times 1,852$ km/h, tedy 29,6 kilometru za hodinu.



▲ Ruská bitevní loď se potápí v bitvě u Cušimy 28. května 1905.

zahajovacím tahem Japonci získali strategickou iniciativu a už ji neztratili. Na jedné straně se Rusové snažili prolomit blokádu Port Arthuru a přerušit japonské zásobovací linie ve Žlutém moři. Na druhé straně se Japonci pokoušeli zadržet ruské lodě v přístavu, postupně je vyčerpávat a potom zničit.

V omezeném bojovém prostoru našly uplatnění bojové prostředky spadající do arzenálu takzvané malé války, především upoutané podvodní miny. Japonci na nich ztratili bitevní lodi Jašima a Hacuse, Rusům se potopil obrněnec Petropavlovsk. Na jeho palubě zahynul také iniciativní velitel ruského loďstva admirál Stěpan O. Makarov, shodou okolností velký propagátor a znalec minových operací.

Makarovův nástupce admirál Vitgeft se pokusil o průlom. Ve střetnutí označovaném jako bitva ve Žlutém moři střelily jeho lodě na jednotlivě volené cíle. Oproti tomu Japonci pod velením admirála Heihačiró Tógóa soustředili dělostřelbu na vlajkovou loď ruského loďstva Cesarevič. Když přesný zásah zabil admirála Vitgefta a celý jeho štáb, ruské loďstvo se bez velení ocitlo ve zmatku a vrátilo se do Port Arthuru. Žádná z velkých lodí na jedné nebo druhé straně nebyla potopena dělostřelbou. Rusové vyslali okolo celého světa na pomoc 2. tichomořskou flotilu admirála Petra Z. Rožestvenského. Tógó této narychlo složené a heterogenní námořní síle zahradil cestu v průlivu Cušima. Zde v jediné velké bitvě ve dnech 27. a 28. května 1905 Rusy rozdrtil a rozhodl tak celou válku ve prospěch Japonska.

Rusko-japonská válka prokázala důležitost manévrování ve vysokých rychlostech i odolnost velkých lodí. Jejím dítětem byla britská bitevní loď Dreadnought, plavidlo, jehož spuštění na vodu roku 1906 znamenalo, že se všechny dosavadní bitevní lodě staly zastaralými.

Typická bitevní loď z období rusko-japonské války měla při standardním výtlaku 10 000 tun² rychlost 18 uzlů a hlavní výzbroj složenou ze čtyř děl ráže 305 milimetrů ve dvou dvoudělových věžích. Dreadnought³ měl téměř dvojnásobný výtlak, výzbroj složenou z deseti 305mm děl a dosahoval rychlosti 21 uzlů. Stal se prototypem lodí, které měly v rozhodující bitvě podobné Cušimě. Velmoci lodě rozvíjející konstrukci Dreadnoughtu stavěly ve velkých sériích, přičemž se zvyšoval výtlak lodí, zesilovalo jejich pancéřování a posilovala výzbroj.

Byla to Velká Británie, která v reakci na výkony japonských pancéřových křižníků zkonstruovala první bitevní křižník Invincible. Právě v kategorii bitevních křižníků a bitevních lodí se odehrávala hlavní část souboje ve zbrojení mezi Velkou Británií a Německem.

2 Výtlak válečných lodí se uvádí v anglických (standardních) tunách. 1 standardní tuna se rovná 1 016 kilogramům. Standardní výtlak představuje hmotnost dokončené lodě s plnou posádkou, s motory a vybavením, připravené k vyplutí na moře, a to včetně výzbroje a munice, vybavení, výstroje, zásob a pitné vody jako za válečného stavu, ovšem bez paliva a náhradní vody do kotlů.

3 Dreadnought byl natolik přelomovou konstrukcí, že se bitevní lodě doby 1. světové války označují jako dreadnoughty. Vývojem z nich záhy vznikly tzv. superdreadnoughty, starší lodě se označovaly jako predreadnoughty a semidreadnoughty.

První světová válka

První světová válka přinesla několik velkých střetnutí válečných lodí. U Falkland se ukázala jasná převaha bitevních křižníků nad křižníky pancéřovými, na Dogger Banku se prokázala jejich obrovská odolnost. Bitva u Jutska – Skagerraku⁴ ve dnech 31. května a 1. června 1916 je největším dělostřeleckým soubojem válečných lodí všech dob. Jak anglické Velké loďstvo, tak německé Širokomořské loďstvo v něm utrpělo značné ztráty. Z taktického hlediska se jednalo o německé vítězství. Ve strategickém hledisku tato „rozhodující bitva“ ukázala, že Německo není s to prolomit anglickou námořní blokádu za použití hladinových sil a současně že Velká Británie nedokáže zničit německé loďstvo.

Jediným způsobem, jak mohlo Německo vzhledem k patu na pozemních frontách porazit Velkou Británii, bylo přerušení jejích námořních linek. Pokud by se podařilo zastavit loďní spojení s USA, Velká Británie by zanedlouho musela kapitulovat nebo by jí hrozilo vyhladovění. Co nesvedla hladinová plavidla, měly dokázat ponorky. Roku 1917 Německo vyhlásilo neomezenou ponorkovou válku. Obrovská a nehostinná plocha Atlantiku se stala bojištěm, na kterém se v neustávajícím boji střetávaly ponorky s obchodními loděmi plujícími v nově zavedených konvojích. Byl to až vstup Spojených států do války a zapojení celého jejich obrovského průmyslového potenciálu, co Německu spolu s účinnou námořní blokádou zlomilo vaz.

Po skončení 1. světové války vítězné mocnosti pokračovaly v horečném tempu ve stavbě množství válečných lodí. Z americké iniciativy se proto ve Washingtonu roku 1922 sešla námořní konference, která tyto nové závody ve zbrojení zastavila. Za největší námořní velmoci byly uznány Spojené státy a Velká Británie, která tak rezignovala na své výsadní postavení. Bitevní lodě zůstaly páteří loďstev. USA a Velká Británie jich nadále mohly mít po patnácti, Japonsko deset, Francie a Itálie po sedmi. Výtlak byl omezen na 35 000 tun, ráže děl na 406 milimetrů. Došlo k vyřazení velkého množství zastaralých plavidel a zastavení stavby mnoha plánovaných lodí.

Závody ve zbrojení se přesunuly do kategorie křižníků. Washingtonská konference definovala dva typy. Těžký křižník

s děly ráže 155 až 203 milimetrů a lehké křižníky s nejvýše 155mm děly.

Omezena byla i stavba nového druhu válečného plavidla, letadlových lodí. Jejich výtlak neměl překračovat 27 000 tun, výjimkou byly americké lodě Lexington a Saratoga a japonské Akagi a Kaga, přestavěné z nedokončených bitevních křižníků a (v případě Kagy) bitevních lodí. Pozoruhodné je, že Washingtonská konference omezila u letadlových lodí ráži děl (na 203 milimetrů), nikoliv počet nesených letadel.

V souvislosti se vzrůstajícím napětím ve třicátých letech se v Londýně sešly ještě dvě námořní konference, které měly zabránit závodům ve zbrojení. Japonsko, Itálie a nakonec i Francie se ale jejich závěry už necítily být vázány. Například Japonsko ve druhé polovině třicátých let zahájilo stavbu bitevních lodí Jamato a Musaši. Ty byly s výtlakem 70 000 tun a výzbrojí složenou z devíti děl ráže 460 milimetrů nejmocnějšími plavidly tohoto typu všech dob. Rozvíjela se také loďstva Německa a Sovětského svazu.

První světová válka dala do jisté míry za pravdu teoretikům takzvané mladé školy (jeune école). Ti tvrdili, že proti velkým loďům nepřítele je možné úspěšně bojovat za použití torpédových člunů, ponorek a min. Jejich teze potvrzoval masakr, který ve spojeneckém loďstvu pokoušejícím se proniknout Dardanelami způsobily ponorky a miny, i spektakulární úspěchy, jako bylo potopení rakousko-uherské bitevní lodě Szent István italským torpédovým člunem MAS-15.

Druhá světová válka

Všechny nové zbraně našly svoje uplatnění ve druhé světové válce, doposud nejglobálnějším válečném konfliktu. Ten potvrdil, že se kapitán Mahan ve svých teoriích nemýlil. Boj o námořní komunikace tvořil celou náplň šestileté kampaně v Atlantiku. Hrozivým nebezpečím tu byly ve vlčích smečkách operující německé ponorky. Všechny velké německé válečné lodě padly za obětí pokusům o narušení zásobovacích linií – Admirál Graf Spee roku 1939 v jižním Atlantiku, Bismarck o dva roky později v Biskajském zálivu, roku 1943 Scharnhorst u Severního mysu.

Především bojem o zásobovací linie byl také boj ve Středozemním moři. V Tichomoří prováděly americké ponorky

⁴ Anglicky mluvící národy mluví o tomto střetnutí jako o bitvě u Jutska, v německy mluvících zemích je známá jako bitva ve Skagerraku.

proti japonským obchodním i válečným lodím ofenzivu, která si rozsahem i nemilosrdností v ničem nezařadila s bitvou o Atlantik.

Boje druhé světové války ukázaly, že bitevní lodě už nemohou zastávat roli nejmocnějšího válečného prostředku, rozhodujícího svými těžkými děly bitvy. Jejich úlohu převzalo letectvo. Letadla startující z palub letadlových lodí útočila na zakotvené bitevní lodě v italském Tarentu i havajském Pearl Harboru. O osudech národů se rozhodovalo v gigantických střetnutích, jako byla bitva u Midway nebo u Leyte, kde proti sobě bojovaly mohutné svazy letadlových lodí. Malé eskortní letadlové lodě se plavily jako doprovod konvojů a jejich letadla chránila obchodní lodě naložené životně důležitým nákladem před útoky ponorek. Námořní válka se stala bojem o leteckou převahu, a kdo jí dosáhl, ten válku vyhrál, jakkoliv obtížný to byl boj a jak trnitá cesta vedla k vítězství.

Mamutí bitevní lodě 2. světová válka změnila v plovoucí ostrovy poskytující protiletadlovou ochranu svazům letadlových lodí. Vedle toho bitevní lodě svým mohutným dělostřelectvem podporovaly invazní loďstva. Četné vyloďovací operace, které proběhly v letech 1939 až 1945, ukázaly nutnost stavby množství specializovaných plavidel. Ta stojí na počátku vývojové řady končící u dnešních předsunutých plovoucích základen.

Neustálé nebezpečí zejména německých ponorek přinutilo Spojence stavět stovky eskortních plavidel. Fregaty, korvety a eskortní torpédoborce zůstaly až do dnešních dnů nezbytnou součástí každého námořnictva. Do protiponorkového boje se zapojily také helikoptéry. Ty často startují a přistávají na heliportech moderních torpédoborců, které se výtlakem

přiblížily druhoválečným křižníkům, ale svou palebnou silou je díky množství pokročilých zbraňových systémů s dokonalými naváděcími technologiemi předčí. Torpédoborec je v mnoha loďstvech největší lodí; křižníky dnes provozuje jen flotila Spojených států amerických a Ruska.

Lodě s atomovým pohonem

Ponorky s atomovým pohonem se v letech po druhé světové válce staly skutečnými hrozbami oceánů. Operují dlouhé týdny bez vynoření skryté v hlubinách, připravené nečekaně zaútočit. Vznikly nové druhy ponorek. Na jedné straně stojí plavidla určená k vyhledávání a ničení ponorek nepřítele. Vedle nich tu jsou mohutné ponorky s výzbrojí složenou z balistických raket s nukleárními hlavicemi. Ty jsou díky své nepředstavitelné ničivé síle považovány za bitevní lodi dneška. Jeden francouzský autor vypočetl, že každá ze šestnácti hlavic ukrytých v jediné raketě atomové ponorky Redoutable má výbušnou sílu dvacetkrát větší než bomba, která vybuchla nad Hirošimou. A v sílech Redoutable je takových raket šestnáct – tedy 5 120 Hirošim skrytých na palubě **jediné** ponorky.

Vedle atomových ponorek se těší velké oblibě plavidla s alternativními pohony. Například švédská ponorka Gotland poháněná systémem s uzavřenou cirkulací při společném námořním cvičení s NATO „potopila“ americkou letadlovou loď, aniž tomu její doprovod dokázal zabránit. Nejvýkonnější plavidla tohoto typu vyrábí nepříliš překvapivě Německo, které je dodává námořnictvům zemí celého světa.

Atomový pohon umožnil letadlovým lodím operovat dlouhé měsíce bez nutnosti doplňovat palivo. Námořnictva, která

▼ Bitevní křižník Scharnhorst v dobách slávy.



disponují letadlovými loděmi, mají na své straně obrovskou strategickou výhodu. Letecké skupiny operačních svazů mohou zasazovat drtivé údery cílům jakkoliv vzdáleným od domovských přístavů.

Technologický pokrok představovaný rozvojem zbraňových systémů, systémů včasné výstrahy a dalšími faktory vedl do určité míry k pocitu nezranitelnosti. Například loďstvo Velké Británie utrpělo ve válce s Argentinou o Falklandy roku 1982 těžké ztráty. Po těchto zkušenostech se začalo výrazněji dbát o odstranění hořlavých materiálů z palub lodí, elektronické systémy dostaly mnohanásobné jištění.

Rozklad Sovětského svazu znamenal také konec dlouhé studené války a zánik bipolárního světa. Dnešní loďstva se musí vyrovnávat s donedávna nepředstavitelnými hrozbami. Začátek

▼ **Vrtulníkové výsadkové lodě amerického válečného námořnictva na moři (foto USN).**

druhé desetiletí jednadvacátého století je ve znamení asymetrických válek, vedených proti nepravidelným vojenským silám těžko definovatelného nepřítele. K tradičním vojenským velmocem se přidaly námořní síly Indie, Číny a dalších států. Americké námořnictvo si i v éře drsných rozpočtových škrtů udržuje pozici nejsilnější floty světa. Někdejší vládkyně moří Velká Británie dnes disponuje loďstvem menším, než je loďstvo někdejších nepřátel Německa nebo Itálie. Japonské námořnictvo, které bylo roku 1945 naprosto zničeno, je dnes druhým nejsilnějším na světě.

Asymetrické války vedené v odlehlých oblastech, humanitární operace i boje s piráty – takové jsou úkoly dnešních loďstev. Za posledních sto let prošla stavba válečných plavidel, jejich výzbroj, výstroj i taktika nevídaným vývojem. I roku 2014 ale platí teorie, kterou vyslovil kapitán Mahan před více než 120 lety: Kdo ovládá moře, nemůže prohrát válku.

Alespoň zatím nikdo nedokázal opak.



BITEVNÍ LODĚ A BITEVNÍ KŘIŽNÍKY

Roku 1862 zkonstruoval geniální americký konstruktér švédského původu John Ericsson loď Monitor. Jednalo se o první válečnou loď s děly umístěnými v otočné věži. Monitor vešel do dějin soubojem, který svedl pod unionistickou vlajkou s konfedačním obrněncem Virginia. Dělová věž se osvědčila a zůstává součástí výzbroje válečných lodí dodnes. Plavební schopnosti Monitoru ale nebyly dobré; loď se ještě v roce 1862 potopila v bouři. Totéž potkalo anglickou loď Captain, pokus o loď s hlavní výzbrojí soustředěnou do dělových věží a schopné operací na otevřeném moři. Až v osmdesátých letech devatenáctého století začaly loděnice opouštět plavidla s těžkou výzbrojí ve věžích, dobrými nautickými vlastnostmi a pancéřováním schopným absorbovat palbu nepřítele. Přes barbetové a kasematové lodě vývoj dospěl až k plavidlu označovanému jako bitevní loď. Ta se stala páteří loďstev.





MIKASA



(Japonsko, 1902)

Takticko-technická data

Délka:	132 metrů
Šířka:	23 metrů
Ponor:	8 metrů
Výtlak:	15 140 tun
Pohonné ústrojí:	2 parní stroje / 25 kotlů
Výkon:	11 000 kW
Rychlost:	18 uzlů
Dosah:	9 000 mil při rychlosti 10 uzlů
Výzbroj:	4 × 305, 14 × 152, 20 × 76, 4 × T457
Pancérování:	boky 102–229 mm
	paluba 51–76 mm
	dělové věže 203–254 mm
	velitelská věž 102–356 mm
Posádka:	836 mužů

Vlajková loď admirála Heihačiró Tógó⁶ v rusko-japonské válce Mikasa vznikla v anglické loděnici Barrow. Japonské loděnice na přelomu devatenáctého a dvacátého století ještě nebyly s to tak technologicky náročnou stavbu uskutečnit. Mikasa patřila k nejlepším bitevním lodím své doby a s výtlakem přes 10 000 tun, rychlostí 18 uzlů a hlavní výzbrojí složenou ze čtyř 305mm děl ve dvou dvouhlavňových věžích představuje také jejich dokonalou ukázkou.

V bitvě ve Žlutém moři těžká děla Mikasy zmrzačila vlajkovou loď ruského loďstva Cesarevič, u Cušimy se jejich obětí stala další vlajková loď, Admiral Suvorov. U Cušimy Mikasa vypálila celkem 124 více než čtvrttunových granátů ráže 305 milimetrů. Sama byla zasažena čtyřiceti granáty, z toho deseti těžkými. O pevnosti konstrukce Mikasy a kvalitě jejího pancérování

▼ **Bitevní loď Mikasa zakotvená v Jokosuce poblíž památníku admirála Tógó (foto Muzeum bitevní lodi Mikasa).**





▲ **Mikasa před začátkem rusko-japonské války (foto Muzeum bitevní lodi Mikasa).**

svědčí to, že její bojeschopnost nebyla nijak snížena a loď pokračovala v boji, dokud se ruské loďstvo nevzdalo.

Dne 12. září 1905, jen několik dní po skončení války, se Mikasa stala jednou z mnoha japonských obětí nestabilních výbušnin. Po vnitřní explozi se potopila v přístavu Sasebo, přičemž zahynulo 251 námořníků. O rok později byla loď vyzdvížena na hladinu a po důkladných opravách znovu vstoupila do služby.

Během 1. světové války Mikasa poskytovala doprovod konvojmům v Tichomoří a v roce 1923 byla vyřazena. Od roku 1926 se stala muzejní lodí a v této roli se jí podařilo přežít i ničivé nálety amerických bombardérů na sklonku 2. světové války. Poválečný nedostatek finančních prostředků vedl k tomu, že se Mikasa začala doslova rozpadat. Zachránila ji až veřejná sbírka, kterou inicioval deník Japan Times a někdejší velitel amerického Tichomořského loďstva Chester W. Nimitz.

Roku 1961 bylo plovoucí muzeum Mikasa znovuotevřeno. Mikasa je jediným plavidlem své třídy zachovaným do dnešních dnů. Je zakotvena v přístavu Jokosuka, nedaleko sochy admirála Tógóa.

DREADNOUGHT (Velká Británie, 1906)

Takticko-technická data

Délka:	161 metrů
Šířka:	25 metrů
Ponor:	9 metrů
Výtlak:	18 120 tun
Pohonné ústrojí:	18 kotlů spojených s Parsonsovými turbínami
Výkon:	17 000 kW
Rychlost:	21 uzlů
Dosah:	6 620 mil při rychlosti 10 uzlů
Výzbroj:	10 × 305, 27 × 76, 5 × T457
Pancérování:	boky lodě 102–279 mm paluba 19–76 mm dělové věže 76–305 mm velitelská věž 279 mm
Posádka:	810 mužů

Britská loď Dreadnought byla natolik převratným plavidlem, že se její jméno stalo populárním synonymem pro všechny bitevní lodě období 1. světové války. U jejího zrodu stál admirál Jack Fisher, velký zastánce koncepce silně pancéřovaných plavidel s maximálním počtem těžkých děl. V případě Dreadnoughtu jich bylo deset. Stála na palubě v pěti dělových věžích, z nichž jedna se nacházela na přídi, dvě na zdái a po jedné na každém boku lodi. To Dreadnoughtu umožňovalo pálit v boční salvě celkem osmi 305mm děly. Jeho palebná kapacita byla ve srovnání s do té doby stavěnými bitevními loděmi dvojnásobná. Ostatní lodě převyšoval i rychlostí 21 uzlů, kterou mu umožnilo použití turbín namísto dosavadních parních strojů.

Ihned po svém spuštění na vodu se Dreadnought stal vlajkovou lodí britského loďstva a zůstal jí až do roku 1911. Loď se zúčastnila největšího střetnutí bitevních loďstev této války, bitvy u Jutska.





Dne 13. března 1915 na Dreadnought vypálila torpédo německá ponorka U29, které velel nejznámější ponorkový důstojník císařského loďstva Otto Weddigen. Pozorné hlídky bitevní lodi torpédo zpozorovaly. Dreadnought provedl ostrý úhybný manévr, kterým se vyhnul smrtelné zbrani, a vzápětí nato na ponorku, která se nacházela v periskopové hloubce, najel a rozlomil ji. U29 se potopila s celou posádkou.

Roku 1919 byl Dreadnought převeden do rezervy a v roce 1923 jej v důsledku Washingtonské konference o omezení sil nejvýznamnějších loďstev poslali do šrotu.

▲ **Britská bitevní loď Dreadnought krátce po dokončení roku 1906 (foto Imperiální archiv).**

◀ **Dreadnought na konci 1. světové války s novými trojnožkovými stěžni (foto Imperiální archiv).**



INVINCIBLE



(Velká Británie, 1907)

Takticko-technická data

Délka:	173 metrů
Šířka:	24 metrů
Ponor:	9 metrů
Výtlak:	17 250 tun
Pohonné ústrojí:	Parsonsovy turbíny, 31 kotlů
Výkon:	31 000 kW
Rychlost:	25,5 uzlu
Dosah:	3 090 mil při rychlosti 10 uzlů
Výzbroj:	8 × 305, 16 × 102, 5 × T457
Pancérování:	Boky lodě 102–152 mm paluba 38 - 64 mm dělové věže 178 mm velitelská věž 152–254 mm
Posádka:	800 mužů, válečný stav až 1 026

Obdivuhodné výkony pancéřových křižníků v rusko-japonské válce vedly britského admirála Jacka Fishera k úvahám o dalším vývoji této kategorie válečných plavidel. Jejich výsledkem byla stavba bitevního křižníku, lodi, které dává mohutná dělostřelecká výzbroj převahu nad jakýmkoliv jiným křižníkem a současně mu vysoká rychlost umožňuje operovat jako předvoj bitevního loďstva. Loď dostala jméno Invincible a britské námořnictvo ji převzalo roku 1907. Šlo o plavidlo se šachovnicově rozestavenými těžkými děly ráže 305 milimetrů; boční salvou jich mohlo pálit šest. Nevýhodou konstrukce bylo omezené pancéřování.

Na sklonku roku 1914 se Invincible a její sesterská loď Inflexible pod velením admirála Sturdeeho v bitvě u Falkland postavily německým pancéřovým křižníkům Scharnhorst a Gneisenau, kterým velel viceadmirál hrabě von Spee. Ačkoliv Invincible inkasovala četné zásahy 210mm granáty německých lodí, její





▲ **Invincible v kanadském Vancouveru ozdobený „velkou vlajkoslávou“ (foto Archiv města Vancouveru).**

poškození bylo zanedbatelné a po dvou hodinách boje klesly Scharnhorst i Gneisenau ke dnu.

U Skagerraku vlála ze stěžně Invincible vlajka kontradmirála Hooda, považovaného za nejnadanějšího britského velitele té doby. V souboji s německými bitevními křižníky si Invincible dlouho vedla dobře. V půl sedmé večer dne 31. května 1916 na loď dopadla salva granátů, které vypálil buď bitevní křižník Derrflinger, nebo bitevní křižník Lützow. Následovala masivní exploze dělové věže „X“, která se řetězově přenesla do skladů střeliva. Následující výbuch loď roztrhl vedví. Loď se rychle potopila, přičemž zahynulo 1 020 z 1 026 mužů její posádky včetně admirála Hooda.

◀ **Bitevní křižník Invincible krátce po dokončení roku 1907 (foto Imperiální archiv).**



SEYDLITZ



(Německo, 1912)

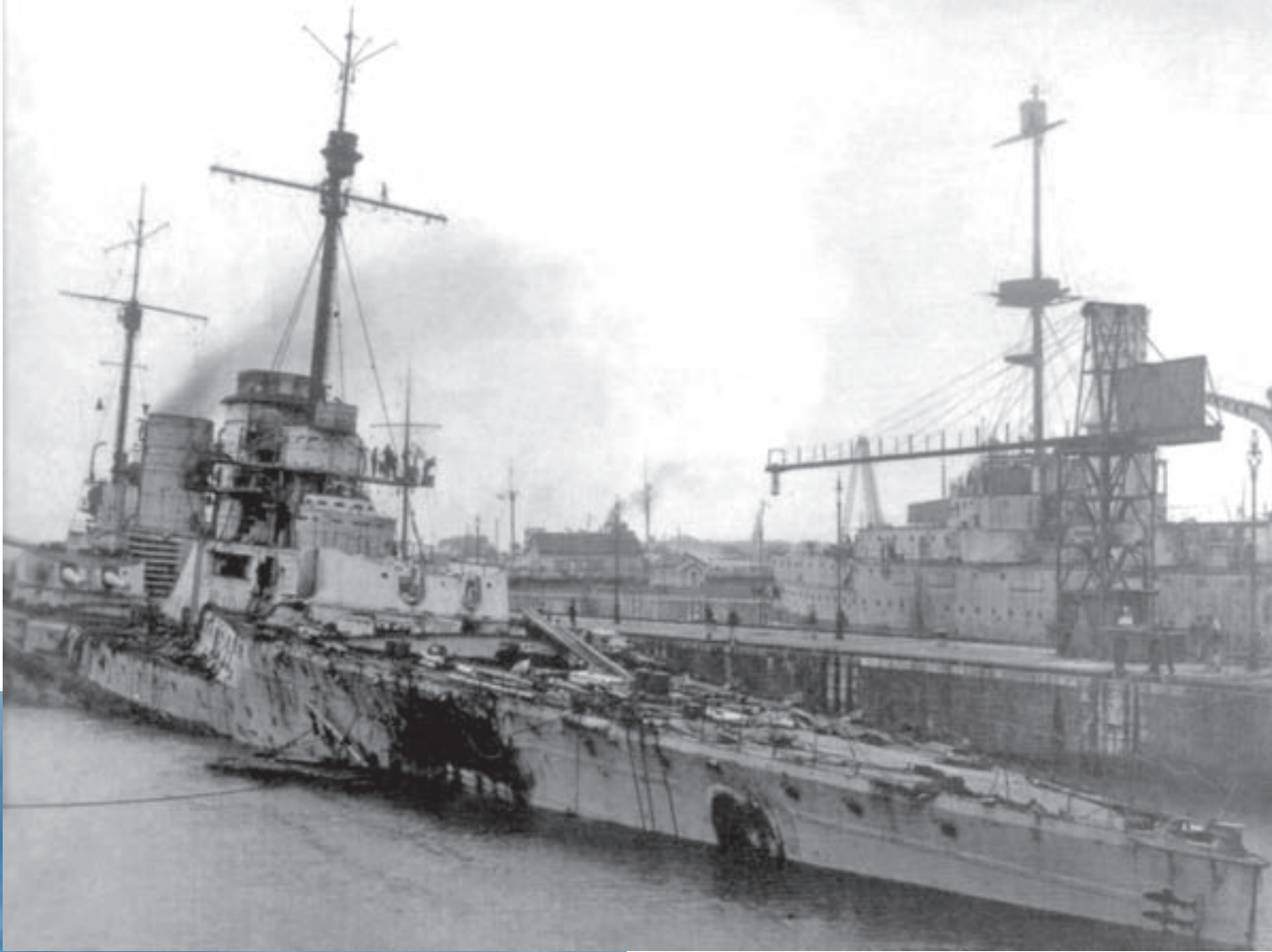
Takticko-technická data

Délka:	201 metrů
Šířka:	28,5 metru
Ponor:	9,3 metru
Výtlak:	24 988 tun
Pohonné ústrojí:	soustava kotlů a Parsonsových turbín
Výkon:	47 000 kW
Rychlost:	26,5 (při maximálním zatížení až 29) uzlu
Dosah:	4 700 mil při rychlosti 14 uzlů
Výzbroj:	10 × 280, 12 × 150, 12 × 88, 4 × T500
Pancérování:	boky 102–305 mm
	paluba 51–76 mm
	dělové věže 70 - 250 mm
	velitelská věž 350 mm
Posádka:	1 068 mužů

Císařské německé námořnictvo šlo ve svém soupeření s loďstvem Velké Británie cestou důkladně pancéřovaných plavidel, ze kterých propracovaný systém vodotěsných komor činil obtížně potopitelné lodě s vysokou bojovou hodnotou. Důkazem toho může být v pořadí čtvrtý bitevní křižník německé Hochseeflotte, Seydlitz.

Ve srovnání s britskými bitevními křižníky stavěnými těsně před 1. světovou válkou se Seydlitz se svými 280mm těžkými děly mohl zdát slabě vyzbrojený. Nižší ráži děl však více než dostatečně vyrovnávala přesnost palby a kvalita munice. Ačkoliv byl Seydlitz papírově pomalejší než jeho britští soupeři, ve skutečnosti při plném výkonu dosahoval stejné rychlosti, navíc měl nižší spotřebu paliva. O kvalitě Seydlitze svědčí, že dvakrát přestál velmi těžká potopení. V bitvě na Dogger Banku roku 1915 málem vyletěl do povětří, když oheň ze zasažené dělové věže pronikal do skladišť střeliva. Obětavá akce posádky loď zachránila;





▲ Těžce poškozený Seydlitz v přístavu po bitvě u Jutska.

Němci se z události poučili a žádná z jejich válečných lodí v boji nevyletěla do povětří, Angličané nikoliv – a nejednou za to tvrdě zaplatili. U Skagerraku zasáhlo Seydlitz jednadvacet těžkých granátů a jedno torpédo. Těžce poškozená loď se dokázala s přední palubou téměř pod vodou dovléct na základnu. V průběhu bitvy granáty zasáhly britský bitevní křižník Queen Mary, který explodoval a potopil se se strašlivými ztrátami na životech.

Dne 21. června 1919 potopila Seydlitz vlastní posádka v britské internaci v zátoce Scapa Flow. Jeden z nejlepších bitevních křižníků byl roku 1928 vyzdvižen a sešrotován.

◀ Počítačová rekonstrukce vzhledu německého bitevního křižníku Seydlitz.

GANGUT



(Rusko, 1915)

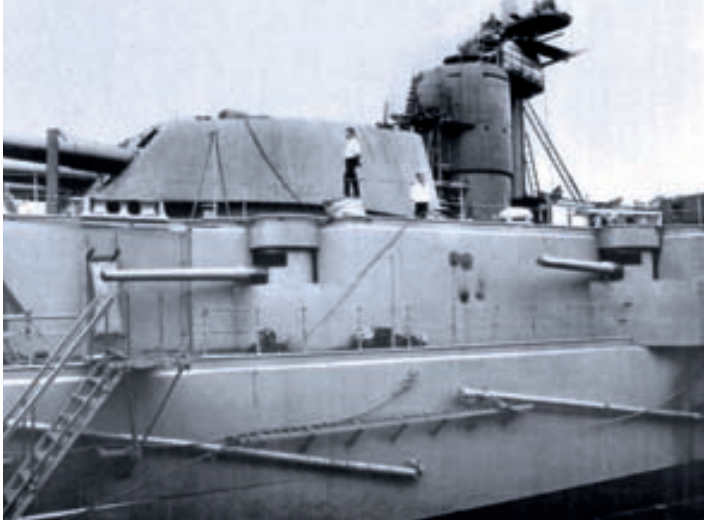
Takticko-technická data

Délka:	181 metrů
Šířka:	27 metrů
Ponor:	9 metrů
Výtlak:	24 800 tun
Pohonné ústrojí:	soustava kotlů a Parsonsových turbín
Výkon:	38 776 kW
Rychlost:	24,5 uzlu
Dosah:	3 200 mil při rychlosti 10 uzlů
Výzbroj:	12 × 305, 16 × 120, 1 × 76, 4 × T450
Pancéřování:	boky 125–225 mm
	paluba 12–50 mm
	dělové věže 76–203 mm
	velitelská věž 100–254 mm
Posádka:	1 149 mužů

Po prohrané válce s Japonskem stálo carské Rusko před olbřímím úkolem vybudovat nové válečné loďstvo. Protože byly za jeho jádro a páteř považovány bitevní lodě, přistoupily ruské loděnice ke stavbě plavidel tohoto typu. Roku 1909 byl v admirální loděnici v Sankt Petěrburgu položen kýl lodi, která dostala při spuštění na vodu jméno Gangut. Dokončovací práce se značně protáhly a tak Baltské loďstvo Gangut převzalo až na počátku válečného roku 1915. Konstrukteři odvedli dobrou práci a postavili plavidlo s dostatečnou „rezervou životnosti.“ Gangut přestál boje v zaminovaném Finském zálivu i rozpad námořnictva související s občanskou válkou v Rusku, vznikem Sovětského svazu a následné invaze někdejších západních spojenců.

▼ **Bitevní loď Okťabrskaia Revolucija po rozsáhlé rekonstrukci ve třicátých letech 20. století.**



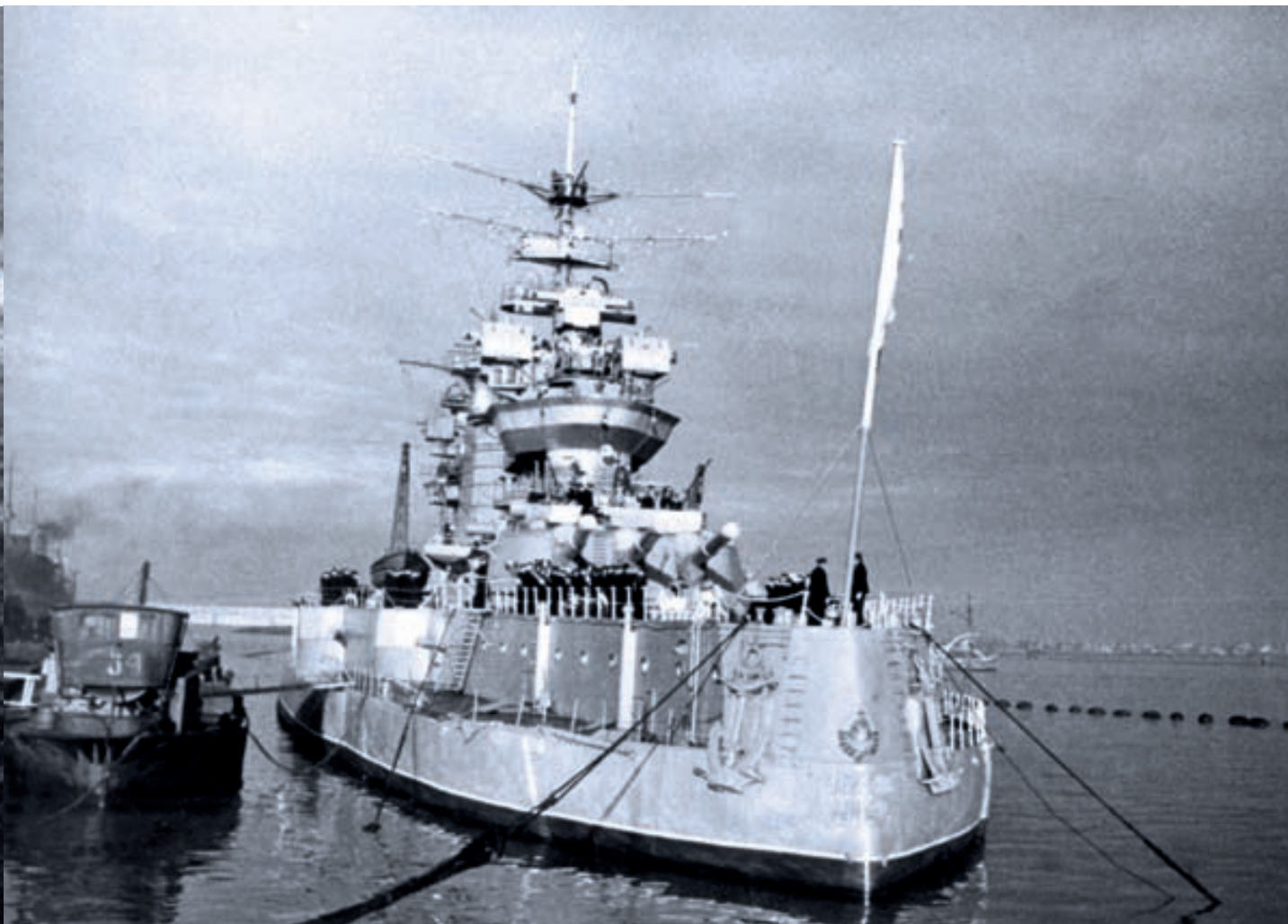


▲ Detailní pohled na děla ráže 120 mm sekundární výzbroje.

▼ Zád' Gangutu s trojhlavňovou věží s 305mm děly hlavní výzbroje.

Propracovaný pohonný systém vyprojektovaný ve spolupráci s francouzskými inženýry dával Gangutu na bitevní loď té doby nadprůměrnou rychlost 24 uzlů. Naproti tomu umístění hlavních 305mm děl do trojčlých věží rozestavených v jedné rovině na hlavní palubě bylo roku 1915 již překonanou koncepcí. Lodstva jiných států v té době běžně sestavovala výzbroj do věží pálících přes sebe (v takzvané superpozici). Roku 1925 dostal Gangut podobně jako jiná ruská plavidla revoluční jméno – Oktábrskaja Revolucija. O devět let později loď prošla rekonstrukcí, při které dostala mohutnější nástavbu umožňující lepší kontrolu vedené palby. Přední komín se charakteristicky sklopil dozadu.

Během 2. světové války byla loď dvakrát těžce poškozena bombami německých letadel, ale na rozdíl od sesterské lodi Marat, která se po výbuchu munice a odtržení přídě potopila, válku přežila. Roku 1954 byla Oktábrskaja Revolucija překlasifikována na školní loď a roku 1956 po čtyřiceti letech služby vyřazena.



GIULIO CESARE



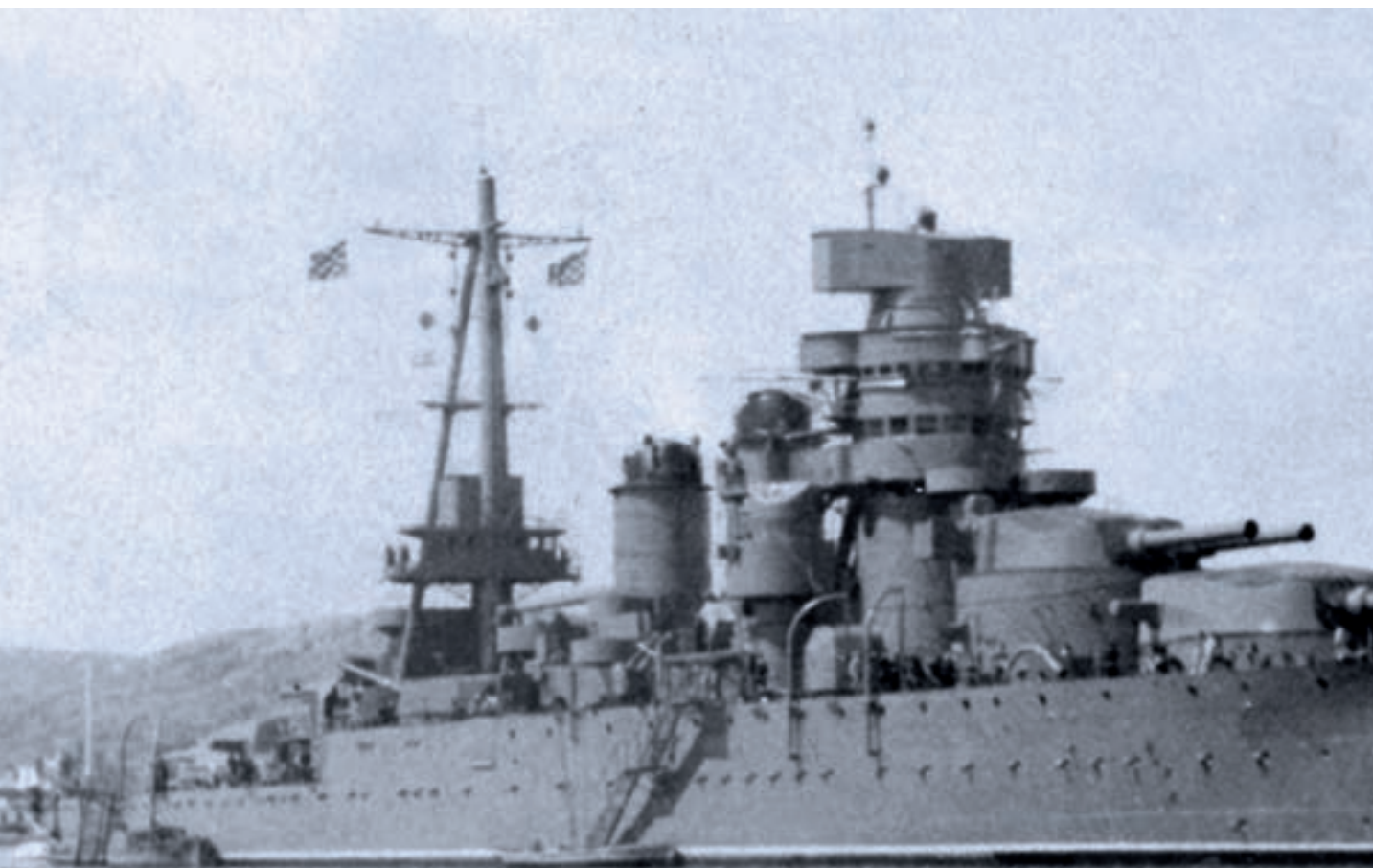
(Itálie, 1914)

Takticko-technická data (po přestavbě)

Délka:	186 metrů
Šířka:	28 metrů
Ponor:	10,4 metru
Výtlak:	28 800 tun
Pohonné ústrojí:	soustava kotlů a Parsonsových turbín
Výkon:	61 000 kW
Rychlost:	28 uzlů
Dosah:	3 100 mil při rychlosti 20 uzlů
Výzbroj:	10 × 320, 12 × 120, 8 × 100, 8 × 37, 12 × 20
Pancéřování:	boky lodě 130–250 mm
	paluba 24–40 mm
	dělové věže 240–280 mm
	velitelská věž 180–280 mm
Posádka:	1236 mužů

Italští námořní konstruktéři v čele s Vittorioem Cunibertim (1854–1913) se vždy pokoušeli být o krok napřed a v případě bitevní lodi Giulio Cesare, posledního Cunibertiho projektu, se jim to podařilo. Projekt lodi obsahoval několik novátorských myšlenek, z nichž nejvýznamnější bylo umístění hlavní výzbroje do kombinace dvou a třídělových věží umístěných v ose lodi. Dvoulavňové věže pálily přes střechy trojčítých, jedna dělová věž stála uprostřed lodi. Celkový počet nesených těžkých děl byl třináct.

Během 1. světové války se bitevní loď Giulio Cesare do akce nedostala. V meziválečných letech prošla tak rozsáhlou rekonstrukcí, že z ní vyšla prakticky jako nová loď. Ráže hlavních děl se zvýšila na nezvyklých 320 milimetrů, nové pohonné ústrojí přineslo zvýšení nejvyšší rychlosti na 28 uzlů, úplně se změnil také vzhled lodě. V této podobě se Giulio Cesare podílel na většině akcí fašistického italského námořnictva ve Středomoří. Po skončení 2. světové války byla loď v rámci reparací předána



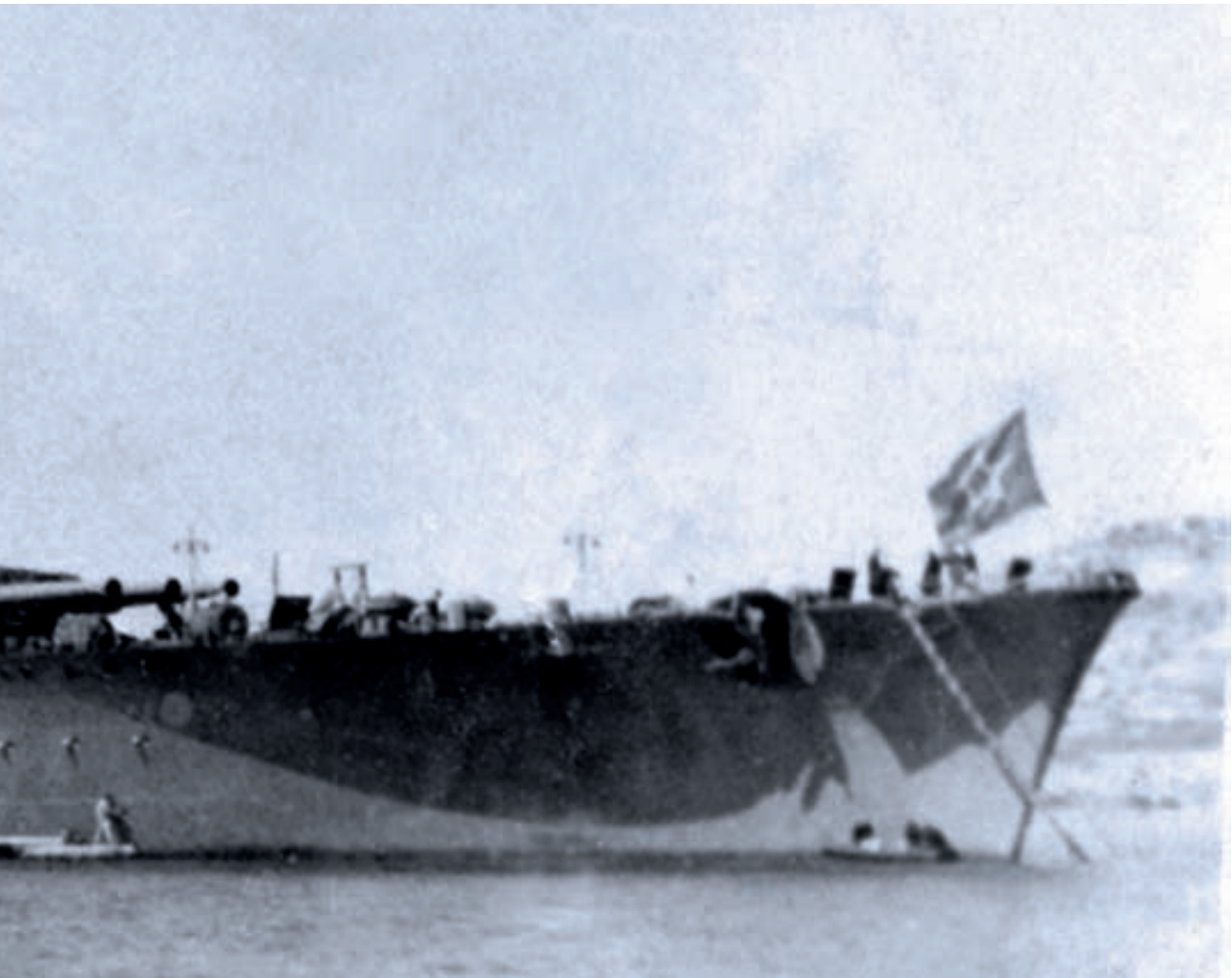


▲ Spouštění bitevní lodi Giulio Cesare na vodu.

Sovětskému svazu. Ten ji zařadil do stavu Černomořského loďstva pod jménem Novorossijsk.

Roku 1955 došlo v sevastopolském přístavu u přídě Novorossijsku k silné explozi, o jejíž příčině se dodnes vedou spory. Nejpravděpodobnější je, že se staré bitevní lodi stala osudnou uvolněná druhoválečná mina, ale spekuluje se i o útoku italských žabích mužů. Ať už bylo příčinou exploze cokoli, Novorossijsk se potopil, přičemž zahynulo 608 mužů jeho posádky.

▼ Původně italská bitevní loď Giulio Cesare pod sovětskou vlajkou jako Novorossijsk.



HOOD



(Velká Británie, 1920)

Takticko-technická data

Délka:	262 metrů
Šířka:	32 metrů
Ponor:	10 metrů
Výtlak:	46 680 tun
Pohonné ústrojí:	24 kotlů, turbíny Brown-Curtis
Výkon:	107 000 kW
Rychlost:	31 uzlů
Dosah:	5 332 mil při rychlosti 20 uzlů
Výzbroj:	8 × 381, 12 × 140, 14 × 102, 24 × 20, 4 × T533
Pancéřování:	boky lodě 152–305 mm
	paluba 19–76 mm
	dělové věže 279–381 mm
	velitelská věž 229–279 mm
Posádka:	1 400 mužů

Poslední britský bitevní křižník Hood byl vyvrcholením vývojové linie započaté nešťastnou lodí Invincible. Po dvě desetiletí byl největší válečnou lodí světa a na svých četných plavbách po celém světě ukazoval, že Velká Británie stále je „vládkyní moří.“ Mocný Hood, jak se bitevnímu křižníku říkalo, byl předmětem celonárodní pýchy. Prestižní povinnosti znemožnily provést na lodi úpravy, které by vyřešily vrozené nedostatky. Tím nejdůležitějším byla chybná koncepce ochrany skladišť střeliva, která byla Achillovou patou všech britských bitevních křižníků. Před začátkem 2. světové války přidali na Hood několik protiletadlových děl a posílili jeho pancéřování. Výsledkem bylo, že bitevní křižník přestal být stabilní základnou pro palbu hlavních děl a přes hlavní palubu se na rozbouřeném moři přelévaly vlny.

Válečná kariéra Hoodu nebyla oslnivá ani slavná. Roku 1940 byl vlajkovou lodí uskupení, které dělostřelbou zničilo



francouzské loďstvo v africkém Mers el-Kebíru. V květnu 1941 byl Hood společně se zbrusu novou bitevní lodí Prince of Wales vyslán do Dánského průlivu, aby zastavil průnik německé bitevní lodě Bismarck do Atlantiku. V takticky nešťastně vedeném střetnutí byl Hood dne 24. května 1941 zasažen 381mm granátem německé bitevní lodi. Ten pod velkým úhlem pronikl slabě pancéřovanou palubou, která měla být, ale nebyla posílena. Zášleh ohně pronikl do muničních skladů a následoval ničující výbuch, který Hood roztrhl vedví. Z posádky čítající 1 421 mužů se zachránili jen tři.

▼ **Britský bitevní křižník Hood před 2. světovou válkou (foto Imperiální archiv).**



▲ **Davy vítající Hood na jedné z jeho mnoha propagačních cest, během kterých „ukazoval vlajku“ (foto Imperiální archiv).**



BISMARCK



(Německo, 1939)

Takticko-technická data

Délka:	251 metrů
Šířka:	36 metrů
Ponor:	9,3 metru
Výtlak:	41 700 tun
Pohonné ústrojí:	12 kotlů Wagner, tři turbíny
Výkon:	111 980 kW
Rychlost:	30 uzlů
Dosah:	8 870 mil při rychlosti 19 uzlů
Výzbroj:	8 × 381, 12 × 150, 16 × 105, 16 × 37, 12 × 20,
Pancérování:	boky lodě 320 mm
	paluba 100–120 mm
	dělové věže 360 mm
	velitelská věž 320 mm
Posádka:	2 400 mužů



Úkolem bitevní lodě Bismarck měla být podle představ německého námořního štábu podpora lehčích sil útočících na konvoje, které do Velké Británie přepravovaly životně důležité náklady. První a jediná akce, na kterou Bismarck vyplul, operace Rheinübung, patří k nejznámějším námořním operacím





2. světové války. V jejím průběhu dokázal Bismarck šokujícím způsobem zničit symbol námořní moci Velké Británie, bitevní křižník Hood, aby byl po dramatickém pronásledování a zmrzačení leteckým torpédem sám zničen.

Krátká existence Bismarcku ukázala, jak mocným nepřitelem může být jediná moderní, silně vyzbrojená loď. Dělostřelci Bismarcku prokázali, jak velký pokrok učinila dělostřelba od časů Skagerraku. Současně se ale potvrdilo, že hlavní roli v námořních bojích přebírá letectvo. Bismarcku by se jeho únik podařil, nebýt archaických

◀ **Počítačová rekonstrukce vzhledu německé bitevní lodi Bismarck.**



▲ **Křižník Hood na návštěvě v Kanadě (foto Archiv města Vancouveru).**

torpédových bombardérů Swordfish z letadlové lodi Ark Royal, kterým se podařilo zasáhnout zád Bismarcku a zablokovat kormidlo. Schopnosti manévrovat zbavená loď se v dopoledních hodinách dne 27. května 1941 střetla s přesilou britských bitevních lodí a křižníků. O důkladnosti konstrukce Bismarcku svědčí to, že ačkoliv byl zasažen desítkami těžkých granátů a několika torpédy, zůstal na hladině. Neopravitelně poškozenou loď nakonec potopila sama posádka, z níž se zachránilo pouhých 116 mužů.

Jakkoliv byl Bismarck vynikající loď, jeho konstrukce obsahovala také chyby. Šlo o podcenění ochrany podhladinových částí lodi, slabou protiletadlovou výzbroj a také strukturální nepevnost záďových částí lodi. Tyto faktory spojené s problematickými rozhodnutími velitele operace Rheinübung Günthera Lütjense přispěly nakonec i ke zkáze lodi.

▼ **Bismarck během zkoušek v Baltském moři.**

