

Jiří Kovařík

TRAFALGAR

Anatomie
námořní
bitvy



Miljaria

Jiří Kovařík

TRAFALGAR

Anatomie námořní bitvy

Nakladatelství Elka Press
Praha 2008

Text & Maps Copyright: © 2007 by Jiří Kovařík
Cover Copyright: © 2008 by Leonid Křížek
Czech Edition Copyright: © 2008 by Elka Press

ISBN 978-80-87057-05-6

Iloně, Kláře a Marcovi, kromě jiného za nezapomenutelnou prohlídku HMS Victory.

Poděkování patří (v abecedním pořadí) Leonidu Křížkovi za pomoc s anglickou námořní terminologií i odborné připomínky námořníka a překladatele, Karlu Ahmadu Rezníčkoví za důkladnou revizi textu, nesčetné opravy i mnohé doplňky a Charlottě Tiché za připomínky ohledně španělských reálií a překladu pasáží ze španělských knih.

OBSAH

Šestá rána, do srdce	6
----------------------	---

I.

MÝTUS O INVAZI	9
-----------------------	----------

Křehký mír a nová válka s Brity	10
Vylodit se v Anglii!	18
Říkám, že nemohou přijít po moři!	32
Francouzi, Španělé a vysokoboké lodi	41
<i>Royal Navy</i> , vládkyně moří a oceánů	54
Nahlížím na výpravu flotily jako na téměř nemožnou...	60
Latouche a Nelson aneb hra myši s kočkou	66
Plán z 25. května a Latoucheho smrt	76
Admirál Villeneuve	83

II.

PLAVBA K ANTILÁM	87
-------------------------	-----------

Plujte k Martiniku!	88
Napoleonův velkolepý plán	95
Nepřítel je na moři!	102
Kam zmizel Villeneuve?	115
Zničte kolonie a podpořte invazi!	121
Nelson se vrací	130

III.

BITVA PATNÁCTI PROTI DVACETI	142
-------------------------------------	------------

Barham versus Napoleon	143
Umožněte nám skoncovat s budoucností Anglie!	151
Věk plachet aneb taktika řadových lodí	157
Děla a muži	170
Bitva svedená v mlze	181
Vztek admirála Magona	192
Eskadra z Rochefortu aneb poslední pokus	198
Invaze nebude!	205

IV.

NEPŘÍTEL V DOHLEDU!	211
----------------------------	------------

Pro smilování, Bože, pošli nám lorda Nelsona	212
Jen plát mědi mezi námi a věčností	222
Vyplujte a bijte se!	232
Nepřítel má rozvinuté košovky!	239
Nelsonův dotek	249
Perný den kapitána Blackwooda	263

V.

ANGLIE OČEKÁVÁ...	277
Připravit na bitvu!	278
Obrat Kombinovaného loďstva	287
Nelsonova modlitba	296
Otazníky nad útokem	303
Poslední signál	311

VI.

CABO TRAFALGAR	321
Nepočínali jsme si vůbec špatně!	322
(HMS <i>Royal Sovereign</i> versus <i>Le Fougueux</i> a <i>Santa Ana</i>)	
Plujte skrz, k čertu! (HMS <i>Belleisle</i> a útok Collingwoodovy 1. divize)	328
Dost horko, aby to dlouho vydrželo!	338
(HMS <i>Victory</i> a útok Nelsonovy kolony)	
Tomádo střel (<i>Le Bucentaure</i> a <i>Santísima Trinidad</i> v britském sevření)	347
Legenda o muži, který zabil Nelsona (<i>Le Redoutable</i> versus HMS <i>Victory</i>)	358
Marný boj (HMS <i>Mars</i> , HMS <i>Téméraire</i> , <i>Le Pluton</i> a dobytí <i>Le Fougueux</i>)	370
Smrt admirála Magona (<i>L'Algésiras</i> versus HMS <i>Tonnant</i>)	375
Přísaha kapitána Churrucy (<i>San Juan Nepomuceno</i> v bitvě)	382
Gravinův únik a Alavova záchrana	389
(<i>Príncipe de Asturias</i> , <i>Santa Ana</i> a lodě, které unikly do Cádiz)	
Hořký konec (<i>L'Aigle</i> , <i>Bahama</i> , <i>Argonauta</i> , <i>Le Redoutable</i> , <i>Le Swiftsure</i> a <i>Le Berwick</i>)	399
Příliš pozdě! (<i>Le Formidable</i> , <i>Neptuno</i> , <i>Le Duguay-Trouin</i> a obrat Dumanoirova předvoje)	408
Do ohně! (<i>L'Intrépide</i> na pomoc Villeneuvevi)	415
Ohnivá tečka za bitvou (Výbuch <i>L'Achille</i>)	423
Smrt ve chvíli vítězství (HMS <i>Victory</i> a Nelsonovy poslední minuty)	430

VII.

VÍTĚZOVÉ A PORAŽENÍ	435
Jak umírají lodě	436
Cosmaův nádherný výpad	450
Bitva u mysu Ortegal	460
Británie, vládni nad vlnami!	468
CO SE S NIMI STALO?	478
Lodě	478
Lidé	485

BIBLIOGRAFIE	490
---------------------	------------

Šestá rána, do srdce

Štíhlý a dosti vysoký muž, kterého našli v úterý ráno 22. dubna roku 1806 mrtvého ve skromném pokoji hostince *Hôtel de Patrie*, stojícího na ulici *des Foulons*, ležel na zádech v posteli, tratoliště krve na jeho hrudi i na prostěradle však jasně říkaly, že nezemřel přirozenou smrtí. Přivolaný lékař už jen ohledal tělo, na němž shledal celkem šest bodných ran. Pět bylo na hrudi a ze šesté, která konečně našla srdce, trčel jílec obyčejného stolního nože, jaký se používá při jídle ke krájení masa či chleba. Navzdory bolesti, již musel umírající v posledních okamžicích cítit, se na nyní už voskově žlutavé tváři rozhostil výraz vyrovnaného klidu.

Nezbylo než nad tělem zesnulého postát a minutu přemýšlet, jak zoufalý, statečný a ve svém úmyslu pevný musel být člověk, který takto dokázal zabít sám sebe. Neboť, i když se později říkalo leccos, ohledací protokol jednoznačně konstatoval sebevraždu, kterou dotvrzoval i mrtvým napsaný list na rozloučenou. Nebylo třeba víc a pátrat se nemuselo. Všichni chápali, k čemu i proč zde došlo.

Onen muž, jenž už měl padesátku za sebou, se v hostinci ubytoval před pěti dny, 17. dubna, a třebaže vycházel pramálo, celé město vědělo, kým je, z jakého důvodu tu přebývá i nač čeká. Připlul z Anglie, kde strávil téměř pět měsíců v Readingu v Berkshire jako zajatec na čestné slovo, spíše však významný a vznešený host Henryho Addingtona, *viscounta* Sidmoutha, před Williamem Pittem ministerského předsedy Velké Británie. V dubnu jej vyměnili za několik zajatých britských námořních kapitánů a on mohl zpět do Francie, nikdo se však nepodivil, že odplouvá s těžkým srdcem, převelice sklíčený a plný obav z budoucnosti. Přistál v Morlaix, kde se zdržel jen do té doby, než poslal do Paříže zprávu admirálu Decrèsovi, ministru námořnictva a svému příteli. Pak vyjel směrem na Paříž, v Rennes však vystoupil, jako kdyby ztratil odvalu stanout před Napoleonem I., kterého důvěrně znal ještě z dob, kdy byl císař Francouzů jen generálem a poté Prvním konzulem. Rozhodl se, že raději počká na odpověď od přítele Decrèse, čekal ale marně, do večera 21. dubna žádná nepřišla a ani nemohla, neboť ministr námořnictva na jeho zprávu odpovědět nehodlal. Tehdy, muselo to být pozdě v noci, napsal následující řádky:

„Má něžná přítelkyně, jak se s touto ranou vyrovnáš? Co dělat! Pláči víc nad Tebou než nad sebou. Je dokonáno, dospěl jsem k bodu, kdy je život břemenem a smrt povinností. Musím tu zemřít samotén, stížen císařovou klatbou, odvržen ministrem, který býval mým přítelem,

zavalen nesmírnou zodpovědností za katastrofu, kterou mi přičítají a jejíž osudovost mě zničila. Víím, že se nesetkáš se žádnou obhajobou mých činů. Proším Tě za prominutí, tisíckrát Tě o to prosím, je to však nutné a já k tomu směřuji ve stavu kruté beznaděje. Žij klidně a vezmi si na pomoc útěchu, již Ti skýtá víra. Doufám, že Ty v ní najdeš klid, který je mně odepřen. Sbohem, sbohem, osuš slzy příbuzným a všem, kterým bych mohl být drahý. Chci to skončit, dál už nemohu! Jaké štěstí, že nemám žádné dítě, které by muselo nést strašlivé dědictví a jemuž by bylo moje jméno k tíži. Ach, nebyl jsem zrozen pro takový úděl, nehledal jsem ho. Přiřkli mi jej, aniž jsem chtěl. Sbohem! Sbohem!“

Nahoru pod datum připsal nakonec adresu:

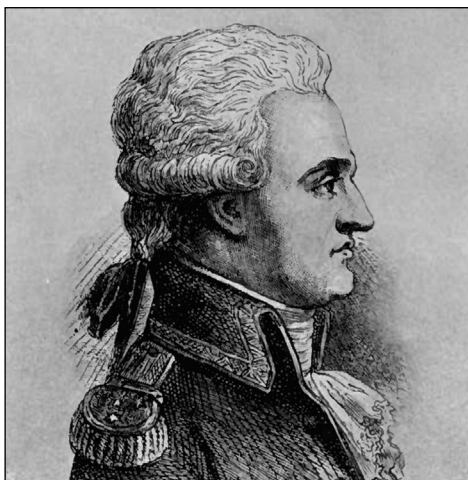
„Madame Villeneuveová, rozená Dantoinová, ve Velensole (Basse-Alpes).“

Pak list položil na stůl, usedl na lůžko, sáhl po noži, a než jej zasáhla bolest první bodné rány, prolétlo mu před očima posledních jeden a půl roku se všemi událostmi, které jej dovedly až sem. V prchavém záblesku viděl celou osudovou námořní kampaň roku 1805 od několikánásobného pokusu o vyplutí z Toulonu, přes zdlouhou plavbu do Karibského moře a boje, které tu svedl, až po návrat a námořní bitvu u mysu Finisterre. Rozhněvaná tvář císaře Napoleona se mu prolnula s tím, co následovalo, s plavbou do Cádizu, který vzápětí zablokovali Britové, s váháním, co dělat, a s obavami, zda on na vše stačí. Vzpomněl si na vyplutí, k němuž jej císař Francouzů doslova dohnal, i když už bylo zhola zbytečné. Pak už viděl jen obrysy mysu Trafalgar, dvě kolony Nelsonových řadových lodí plujících z návětrné strany ke francouzsko-španělské bitevní sestavě, dým a oheň z karonád na přídi HMS *Victory*, řev raněných, sténání umírajících na palubě své vlajkové *Le Bucentaure*, zvuk trhaného lanoví, praskot lámaných stěžňů, salvy baterií v lodních bocích, střelbu z mušket i to, jak zoufalství ustoupilo klidu, s nímž pak on sám podával kord britskému kapitánovi. Věděl, že splnil povinnost, byť se k tomu odhodlával velmi dlouho, a neposkrnil svoji čest ani stínem zbabělosti, třebaže mu to pak předhazovali. V boji se choval stejně rozhodně a statečně jako ve chvíli, kdy si onen nůž vrážel šestou ranou do srdce...

Pierre-Charles de Villeneuve, viceadmirál francouzského válečného loďstva a v námořní kampani roku 1805 vrchní velitel francouzsko-španělské *Flotte combinée*, Kombinovaného loďstva, byl pro císaře, jeho ministra námořnictva a řadu dalších vysoce postavených hodnostářů císařství mrtev dávno před tím, než skutečně dokonal, a takřka nikdo se neodhodlal podat pomocnou ruku či utěšit muže, jenž upadl do hluboké Napoleonovy nemilosti. Stal se ohavnou skvrnou na lesku císařských orlů, ověnčených před necelými pěti měsíci vavříny triumfálního vítězství u moravského Slavkova. Nikdo nechtěl nic mít

s mužem, kterému dával Napoleon hlavní vinu za porážku v námořní bitvě u Trafalgaru, v jejímž důsledku se stala Velká Británie svrchovanou vládkyní na všech mořích a oceánech.

Mrtvého zbývalo už jen pohřbít, což se učinilo rychle, v noci, takřka tajně a bez jakýchkoliv vojenských poct. Notář Gibert pak vzal dopis na rozloučenou, aby jej doručil vdově, a prefekt okrsku Ille-de-



Admirál Villeneuve

-Vilaine zaslal ministru policie Josephu Fouchému svazek o sedmdesáti devíti stranách, pokrytých rukopisem mrtvého admirála. Byl to zčásti admirálův deník, zčásti jeho zpráva o bitvě u Trafalgaru i o všem, co jí předcházelo a Fouché poslal objemný fascikl Decrèsovi. Ministr námořnictva jej přečetl, odložil *ad acta* mezi tajné dokumenty a o mrtvém se odvážil před Napoleonem zmínit až za dva roky...

Ona zpráva viceadmirála Villeneuvea byla o mnoho desetiletí později publikována stejně jako spousty dalších svědectví pamětníků z francouzské, britské i španělské strany. Spolu s detailními rozbory bitvy a celé námořní kampaně roku 1805, které napsala řada renomovaných námořních historiků, umožňuje vytvořit plastický obraz všech dramatických událostí a, pokud jde o bitvu u Trafalgaru, takřka její anatomii.

Trafalgar, největší a poslední vítězství Horatia Nelsona, je už po dvě století legendou, která nejednou překryla realitu a navíc úzce souvisí s jinými otázkami, především s chystanou Napoleonovou invazí do Anglie, již prý Villeneuveova neschopnost znemožnila. Je to téma, do něž stojí zato se ponořit, vyprávět je, ptát se, hledat odpovědi a při onom hledání dát slovo britským, francouzským i španělským námořníkům, důstojníkům a admirálům, kteří námořní kampaň roku 1805 i jednu z nejmonumentálnějších námořních bitev v historii lidstva zažili. Je to příběh, který v mnohém připomíná stejně dalekou plavbu, zakončenou zbytečnou a krvavou tragédií, k níž došlo o století později, bitvu u Cušimy...

I: MÝTUS O INVAZI

„Řemeslo, které vykonáváme, je příšerné. Úděl pozemních armád, jež vítězí, pokrývají se ctí a podnikají další ofenzívy, je tisíckrát sladší než náš. My jsme neustále ti slabší a musíme zpravidla couvnout, abychom zbytečně neohrozili síly, jež nám byly svěřeny.“

Admirál Ganteaume Prvnímu konzulovi Bonapartovi, 20. frimaire roku XII (12. 12. 1803).

Křehký mír a nová válka s Brity

V březnu roku 1802 se konečně zdálo, že téměř desetiletý konflikt mezi revoluční Francií a monarchistickou Evropou končí, neboť ve francouzském Amiensu zasedli zplnomocněnci Prvního konzula Napoleona Bonaparta a britského krále Jiřího III. k podpisu mírové smlouvy. Dospělo se k ní pozdě, namáhavě a více než třináct měsíců poté, co Francouzská republika uzavřela v Lunéville mír s císařem Svaté říše římské národa německého Františkem II., jenž byl současně českým i uherským králem.

Předchozí vítězství, dosažená Bonapartem v Itálii a Moreaem v Německu, potvrdila vojenskou převahu země galského kohouta nad celou protifrancouzskou koalicí a politicky i ekonomicky předznamenala její mocenskou převahu na kontinentě. Letité měření sil s koloniální a ostrovní Velkou Británií tak jednoznačně nevyznělo. Modrobíločervené prapory zvítězily nad anglickým svatojiřským křížem všude, kde se s ním na evropské půdě střetly (a nutno dodat, že těchto střetů nebylo mnoho), v zámoří ale utrpěly jen prohry, v jejichž důsledku zmizely z Egypta, Malty stejně jako z většiny menších ostrovů v Středomoří, Karibiku i Indickém oceánu. Zatímco v Lunéville uzavírala Bonapartova Francie mír jako neoddiskutovatelný vítěz, v Amiensu smlouvy podepisovali soupeři, jejichž zápas skončil nerozhodně. Zisky obou stran byly nevelké a mír se navíc kompenzoval vzájemnými ústupky, většinou na úkor jiných. Británie měla stáhnout své síly z Malty, Menorky, Elby, Francouzských Antil i z Egypta, získávala naopak Trinidad (předtím španělský) a Cejlon (dříve holandský). Potvrzovala francouzskou držbu Rakouského Nizozemí (pozdější Belgie), Porýní, Nizzy a Savojska, měla ale stáhnout svoje síly ze sesterských republik, z Batavské, Helvetské, stejně jako ze satelitních republik v Itálii a z neapolských přístavů.

I když obě strany dohodu vítaly, už první měsíce po jejím podpisu ukázaly, že mírové soužití přináší Velké Británii problémy a těžkosti. Francouzské obchodní lodě, jimž se uvolnily moře i oceány, vypluly do všech stran a objem anglického exportu začal měsíc od měsíce klesat. Nebyl to dramatický pokles, v roce 1801 činil v objemu zboží 1 958 000 tun, o rok později 1 895 000 tun a roku 1803 už jen 1 789 000 tun, čísla ale varovala a potvrzovala, kterak francouzské komodity

zaplavují trhy ve Španělsku i Portugalsku, kde měli Britové do té doby monopolní postavení. Francie mohla teoreticky nabídnout Británii náhradní odbytiště, leč Bonaparte tomu kladl všemožné překážky. Ochrannářskou politikou a vysokými celními tarify totiž podporoval růst a rozkvět francouzských manufaktur, přičemž eliminoval anglické výrobky a produkty, jež byly bezesporu kvalitnější.

Něco podobného se britským obchodníkům líbilo čím dál méně a úřadující politiky i poslance Albionu zneklidňovalo pomýšlení, že by Velká Británie mohla ztratit vedoucí ekonomické postavení ve světě. Krom toho je (byť s tím mírová smlouva *de facto* souhlasila) popouzela francouzská rozpínavost v Evropě, zejména v italském Piemontu a ve Švýcarsku, což posloužilo v atmosféře zvolna se zhoršujících vzájemných vztahů jako záminka.

Diplomaticky se situace zhoršila poté, co ministerský předseda Addington jmenoval (ve snaze vyjít vstříc opozičním toryům) novým vyslancem v Paříži lorda Whitwortha, muže, o němž Bonaparte věděl, že byl nedávno zapleten do atentátu na ruského imperátora Pavla I., činu (11. března 1801), který překazil protianglicky zaměřenou francouzskou-ruskou spojeneckou smlouvu. Whitworth, skalní odpůrce amienského míru a člověk, o němž už současníci tvrdili, že je až patologicky frankofobní, pochopitelně posílal své vládě tendenčně přibarvené relace, jichž se s chutí chápal britský tisk.

Za těchto okolností byly vztahy obou velmocí stále napjatější a v rámci objektivitvy nutno říci, že se ani Bonaparte nechoval jako beránek. Sestavíme-li události podle dat, jejichž posloupnost je pro stanovené míry zodpovědnosti dosti důležitá, zjistíme, kterak Francie rozpínala křídla do světa:

Dne 16. června 1802 dostal generál Decaen jmenování generálním guvernérem francouzských enkláv v Indii (jichž už bylo jak šafránu) a v oblasti Ile-de-France (pozdějšího ostrova Mauritius). O čtyři dny později byl generál Cavainac jmenován komisařem obchodní správy v ománském Maskatu.

Dne 20. srpna se stal generál Victor guvernérem americké Louisiany, již Španělsko postoupilo Francii.

Dne 30. ledna 1803 bylo ve francouzském vládním listě *Moniteur* publikováno hlášení generála Sébastianiho, vyslaného Bonapartem k tureckým břehům, a v něm se jednoznačně mluvilo o nutnosti nové vojenské výpravy do Egypta, z něhož Britové před nedávnem Francouze vyhnali.

Dne 19. února se stal Bonaparte mediátorem Helvetské konfederace, čímž si Francie *de facto* podřídila Švýcarsko.

Dne 24. března byla císaři Františku II. tzv. říšskou deputací předložena konvence, v jejímž důsledku se od základů měnila struktura

Německa, a na habsburského panovníka zde zbyla koruna spíše titulární. Pod tlakem vládce Francie, jemuž krátkozrace sekundovaly Prusko i Rusko, se většina německých svobodných měst, církevních území a drobných knížectví dostávala do područí monarchů, jejichž vztah k Vídni byl velmi rezervovaný či dokonce nepřátelský. Bavorsko, Württembersko, Bádensko a další země se měly zanedlouho stát francouzskými spojenci...

Francie rozpínala křídla i do zámoří. Nelze nepřipomenout dnes už takřka zapomenutou Baudinovu expedici (byť vyplula už roku 1800) k jihoaustřalským břehům, které nazvala *Terre Napoléon*, Napoleonova země. K Saint-Domingue (nejen v republikánské terminologii zvanému Haiti) vyplula pod velením generála Leclerca d'Ostin roku 1802 pětadvacetitisícová vojenská expedice. V případě úspěchu (jenž se nedostavil) mohly být tyto síly použity i jinde v tzv. Západní Indii a Británii tedy mělo vskutku co zneklidňovat.

Nejobektivnější asi bude konstatování, že si Francie (navzdory formálně republikánskému zřízení) a Británie počínaly jako imperiální velmoci, byť se obě oháněly slovy o svobodě, k čemuž dosazovaly, jak to bývá, nejrůznější adjektiva či substantiva. Francie, která trpěla britskou námořní převahou, mluvila halasně o svobodě moří, Británie, jež nelibě nesla, jak Bonaparte překresluje mapu Evropy, a postrádala na kontinent vliv, zase volala po volnosti národů a svobodných vládách či zemích, přičemž oběma stranám šlo jen o to, kdo koho ovládne. Dobrá vůle, pokud předtím existovala, se vytrácela, a *casus belli*, záminka k nové válce, se ani nemusela vymýšlet, neboť ji poskytla vzdálená Malta. Tento ostrov (či spíše shluk několika ostrovů), náležející po staletí rytířům Řádu svatého Jana Jeruzalémského, ovládl bez přílišné námahy roku 1798, při plavbě k břehům Egypta, Napoleon Bonaparte, tehdy ještě pouhý generál republiky a velitel tzv. *Armée d'Orient*. O dva roky později, po dlouhé blokádě a obléhání hlavního města, dobyli Maltu na nevelké francouzské posádce Britové, kteří však ji přislíbili v Amiensu článkem 10 mírové smlouvy vyklidit. Než by ji převzali zpět řádoví rytíři, měly, aby bylo vše komplikovanější, bezpečnost ostrova zajišťovat jednotky třetí velmoci, v tomto případě Ruska.

Od počátku roku 1803 se kolem Malty množily problémy, které evidentně vyvolávala britská strana, neboť Francouzi učinili ze své strany vše, k čemu je amienský mír zavazoval. Vyklízeli neapolské přístavy, a proto, jak bylo určeno, očekávali, že Britové začnou evakuovat své oddíly z Malty, leč ti otáleli. V březnu učinila britská politika obrat doslova o sto osmdesát stupňů a začala požadovat na Francii další koncese. První konzul Bonaparte na to odpověděl 21. února vyslanci Whitworthovi sice klidně a zdvořile, leč pevně. Při té příležitosti dal

najevo, že Francie má dost sil, po válce ale netouží, a rozebral i důvody, které k tomuto postoji vedly.

„Jediným účinným prostředkem (pro překonání La Manche) je invaze. (...) Jak si však můžeme myslet, že by on, když dospěl z prostého vojáka ve hlavu nejsilnějšího evropského státu, chtěl riskovat život a povést v podniku tak hazardním. K tomu by musel být leda donucen. (...) Pokud se Francie a Anglie dohodnou, mohly by vládnout světu, jestli se ale budou bít, rozvrátí jej. (...) Chce-li Anglie zachovat mír, postačí, aby respektovala smlouvu z Amiensu. Pokud chce válku, nechť řekne jen, že tento mír nehodlá dodržovat...“ takto onen rozhovor shrnul Whitworth, který resumé doplnil vlastním závěrem:

„Jeho cílem zjevně bylo přesvědčit mě, že Malta je otázkou míru či války.“

Nemýlil se, ačkoliv tomu příliš nevěřil. Od chvíle, kdy začali Britové s vyklizením ostrova otálet, bylo o nové válce prakticky rozhodnuto, byť k jejímu vyhlášení došlo teprve za nějaký čas.

Vše už pak šlo ráz na ráz. Dne 8. března žádal Jiří III. na Dolní sněmovně, aby přijala opatření, která zajistí bezpečnost impéria a země tváří v tvář francouzským vojenským přípravám. Nedlouho poté změnil tón i Bonaparte, který na recepci v neděli 13. března k lordu Whitworthovi prohodil:

„Takže jste se rozhodli válčit?“

Nachez nahlas, aby to všichni v sále slyšeli, dodal:

„Angličané chtějí válku, tasí však meč jako první. Já budu poslední, kdo jej zastrčí. Nerespektují dohody, takže jim budeme muset opatřit smuteční flór.“

Ani ostré prohlášení ale neznamenal definitivní roztržku, byť dal První konzul podobně rozhodné stanovisko najevo i následujícího dne. Diplomatické nóty se vyměňovaly dál, až nadešel 26. duben 1803, den, kdy Whitworth předal Bonapartovi doslova ultimativní požadavky britské vlády, k jejichž vytyčení sám notně přispěl. Stálo v nich zhruba toto:

- Británie si hodlá ponechat Maltu deset let a poté ji předá ne maltézským rytířům, ale obyvatelům ostrova.
- Neapolské království postoupí Británii ostrov Lampedusa.
- Francouzské jednotky musí vyklidit Nizozemsko (tedy tehdejší sesterskou Batavskou republiku).
- Za to Británie uzná francouzskou anexi Piemontu.
- Británie nebude požadovat odchod francouzských jednotek ze Švýcarska.

V zásadě šlo o podmínky přijatelné, leč britský kabinet na St. James je zformuloval a lord Whitworth tlumočil takovým způsobem, že si

Bonaparte musel zachovat tvář. Přesto jednal smířlivě a ve své odpovědi žádal jen, aby Britové desetiletou okupaci Malty zkrátili na tři či čtyři roky. Britský vyslanec předal odpověď svému ministru zahraničí a výměnou obdržel instrukci, aby v Paříži požadoval bezpodmínečné a naprosté splnění požadavků původních.

To, co následovalo, už bylo nevyhnutelné. Dne 12. května opustil lord Whitworth na znamení přerušení diplomatických vztahů Paříž a 16. května vyhlásila Velká Británie oficiálně Francii válku.

„Její iniciátorkou byla nepochybně Anglie, válka však posloužila i plánům Bonapartovým. (...) Za každou cenu potřeboval získat tvář Spasitele. První konzul nepřipomíná bývalé krále z Boží milosti, kteří spravují svoje země jako zděděný majetek. Potřebuje velké činy, proto tedy válka,“ měl říci Bonaparte,“ napsal ve vynikající monografii o Napoleonovi současný francouzský historik Jean Tulard.

Anglie mohla měřit s Francií síly prakticky jen na moři a anglická vláda k tomu vydala ústy Jiřího III. instrukce, které byly zveřejněny v *London Gazette* už 17. května, den po vypuknutí nepřátelství. Jeden z odstavců říkal:

„Jeho Veličenstvo kromě toho přikazuje, aby bylo uvaleno všeobecné embargo na všechna plavidla republik francouzské a batavské, ať už jsou jakákoliv, pokud kotví nebo budou chtít zakotvit v přístavech, rejdách a zálivech Spojeného království. Totéž se týká osob a zboží na palubách řečených lodí. Rozumí se, že uchování všeho, co tvoří náklad, bude věnována taková péče, aby nedošlo k žádné škodě či zmiizení...“

Den poté zaútočilo britské královské námořnictvo na francouzské lodi v pobřežních vodách nedaleko bretonského mysu Ouessant (jemuž Angličané říkali Ushant) i na všech dalších místech, kde to bylo možné, a nedlouho poté měli Britové ve svých rukou na 1200 plavidel svého staronového protivníka.

Válka, kterou valná většina obyvatel britských ostrovů vítala, trvala dalších dvanáct let a, obrazně řečeno, skončila až v létě roku 1815 Napoleonovou porážkou u belgického Waterloo. Vítala ji i francouzská buržoazie (byť toto slovo marxismus zprofanoval, je v západních jazycích běžným označením měšťanských vrstev a majetného neurozeného obyvatelstva) i mohutná armáda, kterou musela země vydržovat a již nehodlal První konzul rozpustit. Něco podobného nemohl udělat, neboť by proti sobě obrátil skupiny, které jej vynesly k moci. V této válce se vytvářely a zase rozpadaly koalice, oslnivá vítězství střídaly porážky a válečná pole se postupně táhla od portugalských či španělských břehů Atlantiku až po Moskvu, avšak v první fázi, zhruba do léta roku 1805, měřila Velká Británie síly s Francií a jejími spojenci, nejprve Holanďany a posléze i Španěly, zcela sama.

Na souši prohráli Angličané, co mohli. Již v květnu 1803 vpadl francouzský sbor generála Mortiera do Hannoverska, na dědičné území anglického krále, a snadno je obsadil. V červnu téhož roku byl na Apeninský poloostrov vyslán generál Gouvion Saint-Cyr, aby zastavil vyklízení území neapolského království a obnovil kontrolu nad tamními přístavy. První z akcí uzavřela pro britský obchod deltu Labe, druhá celou kontinentální Itálii.



William Pitt mladší, britský ministerský předseda)

Na hladinách moří a oceánů pro změnu prohrávala Francie, jejíž námořnictvo bylo slabší, méně připravené a pasivnější. Začátek válečných akcí navíc spadl do období, kdy začal První konzul reorganizovat francouzské koloniální panství, a řada fregat, korvet i několik řadových lodí se nalézaly roztroušené doslova po celém světě. Výraznějších bojů (pomineme-li korzářskou válku) se odehrálo v letech 1803 a 1804 pramálo. Pokud šlo o evropské vody, v Gibaltarské úžině zajala HMS *Victory* už 28. května 1803 fregatu *L'Embuscade* (32 děl) a téhož dne se vzdala přesile v La Manche i fregata *La Franchise* (32).

V Karibiku se v okamžiku vypuknutí nepřátelství nacházela poměrně silná koncentrace francouzských válečných plavidel, většina velitelů ale obdržela včas pokyny k návratu na mateřské základny. Expedici na Saint-Domingue nicméně francouzské námořnictvo zaplatilo ztrátou dvou řadových lodí, přičemž *Le Desaix* (ex-*Le Tyrranicide*, 74) ztroskotal a *Le Duquesne* (74) podlehl v boji, čtyři fregat a množství menších lodí. Šest dalších bitevních korábů se muselo při návratu uchýlit do španělských přístavů. Krom toho se Britové v Karibském moři zmocnili hned v létě 1803 ostrovů Tobago a Sainte-Lucie.

Roku 1803 vyplula k Ile-de-France (dnešnímu Mauritiu) a Réunionu,

posledním francouzským državám v Indickém oceánu, námořní divize složená z řadové lodi *Le Marengo* (74) a čtyř dalších lodí (fregaty *La Belle-Poule* *La Sémillante*, obě 36 děl, korveta *La Berceau* (22) a holandská briga *Aventurier* (16 děl) pod velením kontradmirála Charlese de Durand-Linoise (který se před revolucí psal Charles Alexandre Léon Durand, hrabě de Linois), ověčeného slávou vítězství v námořní bitvě u Algecirasu, v níž porazil v červnu 1801 sira Jamese Saumareze. Dorazila do prostoru určení v únoru 1804, načež vyplula, aby se zmocnila velmi cenného konvoje britské Východoindické společnosti. Našla jej 15. února 1804 v Malajském průlivu u Pulo Aor (mnohdy psáno jako Pulo Auro), leč Durand-Linoisovi se postavily nečekaně do cesty tři dvojpalubníky, které zjevně toužily po boji, a francouzský admirál velel raději ustoupit. To, že se nejednalo o válečné lodě, ale o dovedně přemalované a falešnými střelnami vybavené obchodní lodě komodora Nathaniela Danceho (jemuž onen husarský kousek vynesl rytířský titul), zjistil až mnohem později. Durand-Linois neuspěl ani později, v měření sil s padesátidělovou HMS *Centurion*, která mu díky menšímu ponoru a lepší znalosti vod unikla, nutno ale dodat, že ve spolupráci s korzáry z Ile-de-France zasadil britskému obchodu řadu škod. Působil ve vodách Indického oceánu dosti dlouho a podlehl až při návratu do Francie 14. března 1806, když u Kanárských ostrovů narazil na eskadru kontradmirála Warrena a vzdal se devadesátiosmidělové HMS *London* sira Harryho Nealeho. Bilance první fáze války na moři tedy skončila pro francouzské válečné námořnictvo výrazným deficitem, byť ztráty mohly být i horší.

„Vzhledem k rozptýlení našich plavidel a vezmeme-li v potaz, že náš obchod to nečekal, měly být naše ztráty obrovské. Předpokládali jsme to a snesli bychom je bez skleslosti i zakolísání, našťěstí však byly mnohem menší, než se čekalo. Naše válečné lodě se vrátily do evropských přístavů; jedna jediná, která už navíc dlouhá léta sloužila jen k přepravě jednotek, padla do nepřátelských rukou,“ shrnul Bonaparte události roku 1803 na moři v exposé o stavu a rozkvětu Francie, byť senátu, jemuž tuto zprávu 16. ledna 1804 adresoval, skutečnost poněkud přikrášlil.

První konzul si byl samozřejmě vědom, že francouzské loďstvo je podstatně slabší než britské. Z tohoto pohledu pro něho vypukla válka s Británií předčasně a on sám by byl mnohem raději, kdyby se podařilo žít s „perfidním Albionem“ v míru zhruba do roku 1807 či 1809; tou dobou by už měl dostatečně velké a konsolidované válečné loďstvo, aby s Angličany změřilo síly. Nyní ovšem bylo, jak s oblibou říkával, víno nalito a muselo se tudíž i vypít. Toužil protivníka porazit, což na moři nemohl, věděl však, jak slabou pozemní armádou disponuje jeho nepřítel, a hodlal toho využít. Byl příznivcem rázných řešení,

které vedou k vítězství, a strategicky nejpřímější cestu k němu skýtalo vylodění na anglických ostrovech. Pak by si už jeho vojáci snadno poradili s nepříliš velkou pozemní armádou anglickou!

„*Vylodění a dva měsíce pobytu v Anglii by přinesly Francii mír na dvě stě let,*“ začal říkat Bonaparte a v podobném smyslu hovořil, i když se z něho v průběhu roku 1804 stal Napoleon I., císař Francouzů.

Vylodit se v Anglii!

Myšlenka na invazi do Anglie sice zněla odvážně a riskantně, zdaleka však ne nově či nemožně. Kanál La Manche překonala úspěšně mnohá vojska, proč tedy nezopakovat útok, který se už roku 1066 beze zbytku zdařil normandskému vévodovi Vilémovi, jemuž vynesl přídomek Dobývateľ? Pravda, později, za Stoleté války, přeploovali přes Kanál spíše Angličané, kteří pak porazili Francouze u Kresčaku či Azincourtu, a francouzské pokusy končily fiaskem. Nezdařily se ani útoky podnikané s mnoha cíli i důvody v 17. a 18. století a v zárodku zanikly i záměry revoluční vlády či Direktoria, z nichž se jeden datoval k počátku roku 1798. Tehdy to sice byl sám Napoleon Bonaparte, kdo vládu přesvědčil, že by byl útok shromážděné a jemu podřízené *Armée d'Angleterre*, Anglické armády, příliš riskantní, načež si vymohl změnu plánů a vyplul s částí tohoto uskupení do Egypta.

Na jaře roku 1801 se Bonaparte k myšlence invaze vrátil. Francie uzavřela se svými kontinentálními protivníky v Lunéville mír, Velkou Británii však nemohla k mírové smlouvě přimět. Tehdy První konzul nařídil shromáždit síly i prostředky k vylodění, čímž pověřil dva nad jiné schopné muže. Prvním z nich byl kontradmirál Louis-René Levassor de Latouche-Tréville (bývá psán i La Touche), šestapadesátiletý předrevoluční hrabě a námořník tělem i duší, jeden z nejnadanějších, jaké revoluční Francie měla. Druhým se stal tehdejší ministr námořnictva, jednapadesátiletý občan Pierre Alexandre Laurent Forfait, původním povoláním civilní inženýr.

V březnu 1801 dostal Latouche-Tréville velení *Flottille de La Manche*, kterou si musel v přístavu Boulogne-sur-Mer teprve vytvořit. Počínal si energicky a rychle, ze všech okolních přístavů na severním pobřeží Bretaně a Normandie shromáždil malé rybářské i obchodní lodě včetně lodic s plochým dnem, což vše začal *citoyen ministre*, občan ministr, Forfait osazovat děly a přizpůsobovat pro přepravu vojska i materiálu. Spolu s tím byly zahájeny jak práce na opevňování Boulogne, tak i úpravy zdejšího přístavu. Oba muži pak pro Bonaparta rozpracovávali celý plán na invazi, aniž ovšem tušili, že První konzul o něčem podobném vážně neuvažuje.

Že jde jen o klamný záměr s cílem Angličany polekat a přimět v mírových jednáních k povolnosti, to Latouche-Tréville a Forfait pochopili až poté, co jim hlava státu odmítla poskytnout prostředky a částky, které na podkladě předloženého záměru požadovali. Přesto

pracovali usilovně dál a jejich dílo přinášelo ovoce. V Boulogne, Britům takřka před nosem, se posádky složené z námořníků a pěšáků, vybraných od nejlepších půlbrigád, usilovně učily nalodovat na Forfaitem vyzbrojené ploché lodě, střilet z jejich děl a pomáhat námořníkům při plavbě v příbřežních vodách. Vojáci i lodníci přitom pranic nedbali na mizerné nautické vlastnosti těch skořápek, které špatně reagovaly jak na plachtu, tak i na kormidlo či vesla. Jejich úsilí bylo tak okaté, že na o něm letěla zvěst celou Anglií. Ministerský předseda Addington nakonec pod tlakem veřejného mínění nařídil budování miličnických námořních i pozemních jednotek a sir John Jervis, první *viscount* Saint-Vincent, tehdy První lord admirality, povolal lorda Horatia Nelsona, kterého pověřil obranou jihoanglického pobřeží.

Nelson, čerstvě ověncený vavříny z námořní bitvy u Kodaně a nedávno povýšený na viceadmirála, byl odhodlán s francouzskými přípravami v Boulogne skoncovat, nutno však uznat, že disponoval posádkami, složenými z velké části z nevycvičených i pramálo zapálených milic a navíc měl proti sobě velmi schopného protivníka, který jeho útok čekal.

Francouzský admirál uzavřel pobřeží před Boulogne linií z pětadvaceti ukotvených lodí, v níž se střídaly dělové šalupy a dělové čluny, přičemž na nejzazší strany linie rozmístil po jednom uskupení z dělových člunů a lodí s moždíři, to aby předešel tomu, čemu říkal *aboutirský efekt*. Jinými slovy chtěl britským lodím zabránit v možnosti vplout mezi francouzskou linií a břeh, což byl přesně taktika, s níž dostal Nelson Brueysovo loďstvo v bitvě u egyptského Aboukiru mezi dva ohně. Sám si pak zvolil velitelské stanoviště za pobřežními bateriemi v opevnění, které pojmenoval *Tour d'ordre*, Věž pro rozkazy. Skýtala mu přehled po celé délce linie i možnost signalizovat a tudíž řídit boj.

Poprvé Nelson zaútočil 4. srpna 1801, nejprve v pět ráno a poté v devět večer, spokojil se ale jen s bombardováním z bezpečné vzdálenosti. Výsledek byl mizerný, kule z moždířů potopily jedinou šalupu a poškodily dva dělové čluny, které byly ještě v noci opraveny, což však britskému admirálovi nebránilo napsat do hlášení slova, jež dokládají, že nadsazování vlastních výsledků nebylo jen výsadou Napoleonovou:

„*Moje dělostřelectvo zcela vyřadilo deset lodí francouzských.*“

Latouche-Tréville odpovídal Nelsonovi palbou ještě neúčinnější, přičemž si ověřil některé špatné vlastnosti potenciálně invazních plavidel.

Dne 16. srpna před půlnocí podnikl Nelson přímý útok (jehož se osobně neúčastnil) na ukotvenou linii pod bezprostředním velením *capitaine de vaisseau* (doslova kapitán řadové lodi, česky námořní

kapitán) Pevrieua, jenž vztyčil vlajku na dělové šalupě *L'Etna* vprostřed liniové sestavy, nejprve první Parkerovou divizí (čímž je míněno lodní uskupení, v tomto případě z dvanácti šalup s osmnácti muži v každé) na severní křídlo, ta však narazila na prudkou palbu z pušek a jeden francouzský člun ohlásil světlicí nebezpečí ostatním. Druhá Parkerova divize zaútočila kolem jedné po půlnoci na francouzskou velitelskou *L'Etna* a šalupy na středu, přičemž se pokusila přetnout kotevní i poutací lana, jimiž byly lodě pospojovány, leč Latouche-Tréville něco podobného předpokládal a nechal konopné provazy už dávno vyměnit za řetězy. Krom toho dal nad boky lodí vztyčit protibordážní sítě, což bylo časté opáření, jež bránilo, aby se posádka lodí, která zahákovala, dostala na palubu napadeného plavidla. Britský útok i v tomto případě selhal, byl krvavě odražen a sám Parker v něm padl. Před úsvitem pak na střed zaútočily zbylé dvě divize, Somervillova a Cotgraveho, které zdržely mořské proudy, i ty však byly poraženy, přičemž Francouzi jednu šalupu ukořistili.

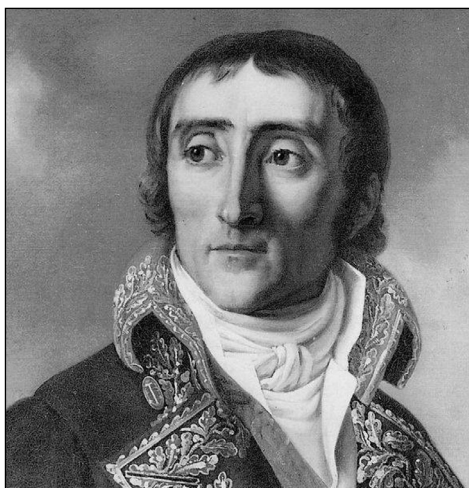
Nekoordinovaný útok stál Brity jednu zajatou a šest potopených šalup, 44 mrtvých, 126 raněných a 3 zajaté, mnohem horší ale bylo, že se lord Nelson vracel na břeh, ke své milované lady Hamilton a několikaměsíční dcerce Horatii, s velmi pošramocenou pověstí jak před britskou veřejností, tak před admirálitou.

Francouzi přišli o jeden strážní člun, s nímž padlo do zajetí 12 mužů, dále pak měli o 8 mrtvých a 34 raněných, což bylo nemnoho s ohledem na efekt, jaký vítězství vyvolalo doma i za Kanálem. Bonapartovu mystifikaci ohledně invaze korunoval úspěch, Britové si nyní říkali, že Francouze už ani Nelson nezastaví, a spolu s Linoisovým vítězstvím u španělského Algecirasu ona noční bitka před Boulogne notně urychlila a usnadnila podpis amienského míru.

Dva roky poté, v roce 1803, se První konzul rozhodl uvést myšlenku invaze v čin, nedošlo však k tomu ani náhle, ani hned po vypuknutí nepřátelství. Onoho dne, kdy mu doručili memorandum britské vlády o vyhlášení války, tedy 18. května, nastínil jen určitý program na vybudování invazní flotily, v tomto konkrétním dokumentu ale předpokládal výstavbu pouhých jednačtyřiceti dělových šalup, které by se přidaly k osmi desítkám šalup z roku 1801, z nichž všechny musely projít nejprve opravami. Dne 24. května ale jmenoval Pierra Forfaita, bývalého ministra námořnictva, generálním inspektorem toho, co nazval *Flotille Nationale*, Národní flotilou, a později bude zváno Císařskou flotilou, či Flotilou roku X, byť by se ono zatím neexistující loďstvo mohlo stejně dobře jmenovat Invazní flotila.

Velení nad loďstvem, které měl Forfait vybudovat, dostal francouzský admirál (což byla nejvyšší hodnost ve francouzském námořnictvu)

Étienne Eustache Bruix, čtyřiačtyřicetiletý rodák z koloniálního Saint-Domingue, absolvent námořní akademie a muž, který se zúčastnil pokusu o vylodění v Irsku, kde si vysloužil hodnost kontradmirála. Později byl ministrem námořnictva, roku 1799 se stal viceadmirálem a poté i velitelem brestské eskadry. Hodnost admirála mu Napoleon propůjčil roku 1801.



Admirál Bruix

Občan Forfait měl poskytnout Bruixovi loď a zopakovat v širším měřítku, co dělal v Boulogne roku 1801, pokud ale šlo o loď, požadavky Bonaparte vytyčil teprve na samém sklonku léta a počátkem podzimu, zejména v instrukcích z 21. srpna a ze druhé poloviny září 1803. Chtěl 12 divizí po 27 dělových šalupách, 16 divizí po 27 dělových člunech, 4 divize po 28 vyzbrojených rybářských lodích a 60 *prames* (význam tohoto slova si ponechme na později) mimo divize, dohromady 928 plavidel. Nedlouho nato požadavky zvýšil na 2000 a později až na 3000 lodí.

První odhady rozpočtu činily 26 až 27 milionů franků a postupně vzrostly na desetinásobek, peníze však netvořily hlavní problém, neboť Bonaparte (či spíše už Napoleon) nakonec disponoval úvěrem ve výši 400 milionů franků. Náklady se snížily v důsledku obratně vedené propagační vlastenecké kampaně, která vyzývala prefekty, městské správy i majetné jednotlivce, aby některou z lodí zaplatili (či na ni uspořádali sbírku); odměnou byl vděk hlavy státu a jméno města či jedince, vepsané na přídi.

Výstavbu nebrzdily ani tak finance, jako nedostatek kapacit loděnic (byť Bonaparte požadoval, nařizoval i subvencoval výstavbu loděnic nových a mnoho loďařů lukrativní státní zakázky vítalo), problémy se dřevem, mědí, lanovím a konopím vůbec, železem, slévárnami, kovárnami, truhlářskými dílnami, prostě se vším materiálem pro lodní stavitelství (nezapomínejme, že kapacitu nejkvalifikovanějších loděnic a spousty materiálu potřebovala i *Flotte de haut mer*, doslova vysokomořské, významově ale oceánské válečné loďstvo) a také

nedostatek lidí (neboť pro invazní flotilu bylo potřeba 16 000–20 000 námořníků, přičemž se s neúplností posádek potýkala i vysokomořská flota) se tento program naplňoval jen pomalu. V souladu se zvýšenými požadavky roku 1804 nebyl dovršen nikdy. Čísla, obsažená v Napoleonově dopise viceadmirálu Bruixovi ze 13. messidoru roku XII. (2. července 1804) a publikovaná v *Correspondence de Napoléon* pod položkou 7840, říkají, že Flotilu roku X tvořilo zhruba 1800 lodí (700 v Boulogne, 290 v Étapes, 340 ve Wimereux, 437 v Ambleteuse). Od té doby vzrůstaly tyto síly jen málo (respektive se na nich projevovaly i úbytky poškozením a ztroskotáním); k 20. červenci 1805 čítalo loďstvo celkem 2198 plavidel, z nichž část se nacházela krom uvedené čtveřice kotvišť i v Dunkerque a v Ostende. Celková přepravní kapacita činila teoreticky 160 920 mužů a 8745 koní.

Vybudování přepravních lodí, kterým První konzul říkal podle Gullivera *flotte lilliputienne*, liliputánská flota, přitom představovalo jen jednu položku v tom, co musel První konzul řešit. Druhým problémem byly přístavy: jejich kapacity se musely zvětšit, což znamenalo obrovský objem zemních i stavebních prací včetně vyčištění dna od naplavenin, přičemž rejdy a pobřeží se musely zaštitit obrannými stavbami. Pokud šlo o Boulogne-sur-Mer, přístav v ústí řeky Liane, jenž měl hrát v přípravách invaze klíčovou roli, začal se tu hlavní přístavní bazén prohlubovat a rozšiřovat v listopadu 1803 a základní práce trvaly až do jara 1804. Pak vyhlížely charakteristiky přístavu tak, jak je popsal britský námořní důstojník Crawford, zvěd a občas i špión (jichž vysílali Britové na pobřeží řadu), jeden z těch mužů, kteří byli pověřeni soustavným sledováním dění v prostoru francouzské koncentrace:

„Přístav Boulogne je při nízké vodě suchý, vstup do něj je písčitý, úzký a může se zanést či zčásti zahradit v důsledku nahromadění písku, které k němu soustavně přinášejí severozápadní větry. Aby se tomuto přehrazení zabránilo, byla pečlivě vyčištěna říčka Liane, které do přístavu vtéká, pak ji přehradili, podobně jako v Dieppe, a opatřili stavidly, která, když se při nízké vodě otevřela, nahnala všechnu vodu z řeky do přístavu s takovou silou, že všechno před sebou strhávala, vehnala se do přístavu a vše dokonale vyčistila.“

Na podzim roku 1803 překypoval Bonaparte optimismem, který dal najevo v dopise z 23. listopadu (1. frimairu roku XII), adresovaném kontradmirálu Ganteaumovi, v té době námořnímu prefektovi v Toulonu:

„Přijíždím z Boulogne, kde vládne v současnosti velký ruch, a já doufám, že tu budu mít v polovině nivôsu 300 dělových šalup, 500 dělových lodí a 300 pinas; každá pinasa nese moždír 36 liber, každá dělová loď dělo 24 liber, každá dělová šalupa tři děla 24 liber. Dejte mi vědět, co si o té flotile myslíte. Věříte, že nás donese ke břehům

Albionu? Může nést 100 000 mužů. Osm nočních hodin, které nám budou příznivé, rozhodně o osudu všehomíra...

Měsíc nivôse korespondoval v republikánském kalendáři s přelomem prosince 1803 a ledna 1804, leč výstavba invazních plavidel nepokračovala zdaleka tak rychle. Bonaparta to v rozletu nezastavilo a požadavek, o němž informoval Ganteauma, zanedlouho zvýšil na 2400 vyloďovacích plavidel, schopných přepravit 160 000 mužů, 10 000 koní a 450 děl!

„Vylodit se v Anglii, zmocnit se Londýna a ovládnout Temži,“ tak charakterizoval v jednom z nepublikovaných dokumentů svůj záměr.

Samozřejmě byl právem přesvědčen, že vycvičené, disciplinované a nadšené armádě, jejíž velkou část tvořili veteráni mnoha tažení i vítězných bitev, nemůže slabá a reorganizací procházející britská armáda, jakkoliv posílená o (nevycvičenou a špatně vyzbrojenou) domobranu, odolat.

Vytvořit invazní armádu nebylo těžké, po míru v Lunéville a Amiensu měla Francie vojáků až příliš, stačilo jen jednotky přemístit k pobřeží severního Atlantiku a Severního moře. Takto vzniklo těleso, zahrnující zhruba polovinu francouzských ozbrojených sil a nazvané *Armée des Côtes de l'Océan*, Armáda pobřeží oceánu, jehož součástí byly rozmístěny od nizozemského Texelu po bretonský Brest. Zčásti měly čelit možným nepřátelským útokům na pobřeží, avšak to, co se soustředilo právě v prostoru Boulogne, představovalo onu proklamovanou invazní *force de frappe*, údernou sílu.

Na přelomu let 1803 a 1804, v době, kdy se hloubil vnitřní přístav, začali ženijní inženýři nivelovat v bezprostřední blízkosti přístavu Boulogne i v nedalekých lokalitách Wimereux, Étampes a Ambleteuse terén, vytyčovat příjezdové cesty a vyměřovat prostory na výstavbu ubikací pro několik velkých vojenských táborů. *Camp de Boulogne*, jak byl tento prostor nazván, se zanedlouho zaplnil vojáky, kteří přiložili ruku k dílu, a pokud nepracovali na výstavbě, tvrdě od půl čtvrté ráno cvičili pozemní taktiku, pořadový drill, střelbu i pochody. Tábor v Boulogne se v tomto smyslu stal skutečnou školou pro celou armádu od generálů pro prosté vojáky.

Jakmile to stav prací v přístavu umožnil, začalo se s nácvikem nalodování, obsluhování námořních děl, veslování a těch nejnужnějších základů námořnického řemesla. Bonaparte postup pečlivě sledoval zdálky i zblízka, zajímal se o každý detail, kontroloval, prikazoval a popoháněl. Některé dokumenty a paměti tvrdí, že výcvik, zlepšené vlastnosti přístavu a především vytvoření kanálu směrem k Wimereux umožnilo cosi vskutku zázračného: nalodění 67 000 mužů během sedmnácti minut!

První konzul, jenž se stal v důsledku rozhodnutí senátu z 18. dubna 1804 a na základě všenárodního plebiscitu pod jménem Napoleon I. císařem Francouzů (což byla do značné míry vypočítaná reakce na Brity podporovaný pokus Louise Cadoudala o atentát na Bonaparta), dával přípravám na pobřeží patřičnou publicitu a britské fregaty i válečné šalupy, jež se po několika dělostřeleckých soubojích s pobřežními bateriemi držely v uctivé vzdálenosti, potvrzovaly, že s rokem 1801 nelze dění kolem přístavu vůbec srovnat. V Anglii, zejména v hrabstvích u jižních břehů, začínala panovat nervózní atmosféra plná obav, jež tu a tam hraničila s hysterií. Ta například propukla, když chtěla v zálivu Torbay (či Tor Bay) v Devonu zakotvit anglická eskadra, kterou tu nikdo nečekal, a řádně přitom neodpověděla na signály, sloužící k identifikaci.

Zmatek vypukl i v Portsmouthu, na největší anglické válečné námořní základně, když nedaleko, u ostrova Wight, hledala útočiště obchodní flotila.

„Šla jsem na procházku po hradbách, kde mě nemálo překvapil pohled na množství lidí, co se sběhli na pláži, na venkovany, na děla, co často střílela, na předávané signály, na telegrafy v plné práci a na spousty plachet v dohledu. Na můj dotaz mi řekli, že se má zato, že se nepřítel snaží o vylodění a že u pobřeží byly spatřeny spousty plochých lodí. To způsobilo veliký poplach...“, zapsala si s datem 7. srpna 1803 do deníku Betsey Frematlová, choť kapitána, který bude u Trafalgaru velet na HMS *Neptune*.



Francouzské invazní plavidlo v britské obrazotvornosti

Jak stepní požár se krajem okamžitě nesla zvěst, že jde o Francouze, kteří zahajují vylodování, a vyděšení lidé utíkali s tím, co mohli pobrat, i z vesnic a městeček vzdálených osmdesát kilometrů od pobřeží. Po tomto ostudném incidentu přikročila britská vláda konečně k opatřením na obranu. Ta zahrnovala jistou signalizaci, plné moci místním úředníkům k rekvizicím koní i povozů, mimořádné odvody a vytvoření domobraneckých jednotek, které ovšem třímaly místo nedostatkových pušek píky. Za značných nákladů se budovaly kanály, s jejichž pomocí měla být v případě nebezpečí zaplavena níže položená místa v nejvíce ohroženém hrabství Essex. Starostové obdrželi instrukce k provádění taktiky spálené země: v případě vylodění se měly zapálit lesy, pole, pobít dobytek, který by se nedal odvést do bezpečí, a zničit kanály, cesty i přepravní prostředky, jenž by neodejely do vnitrozemí. Kolem Londýna se začalo s opevňovacími pracemi, jihoanglický venkov se vylidňoval a bohatí opouštěli i města.

To dobou zpívaly matky dětem ukolébavku, jejíž první sloka zněla takto:

*„Baby, baby, naughty baby.
Hust, you squalling thing, I say;
Hush you squalling, or it may be
Bonaparte will pass this way...”*

Ve volném překladu by zněl obsah asi takto:

*„Děcko, přestaň křičet, děcko,
kušuj, to ti povídám,
kuš, venku je slyšet všecko,
a Bonaparte přijde k nám...”*

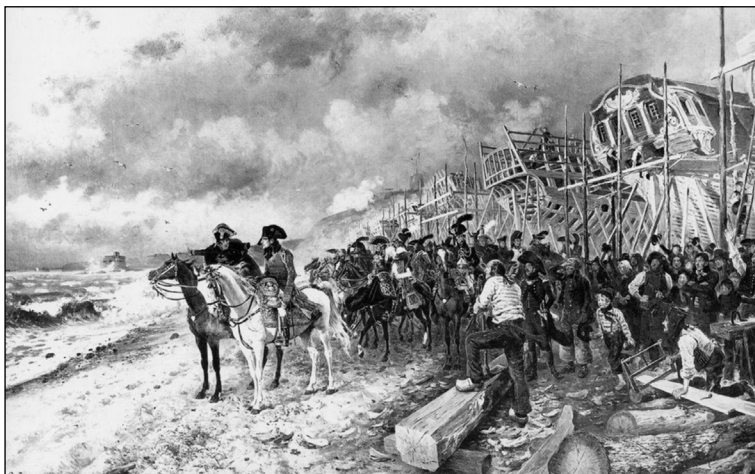
Noviny *The Times* chtěly obavy zklidnit a krom karikatur otiskly i satirickou parafrázi slavného Hamletova monologu ze stejnojmenné Shakespearovy tragédie:

*„T’invade, or not t’invade, that is the question... Dobýt, či nedobýt,
to je, oč tu běží...”*

Zatím se konala v táboře u Boulogne okázalá a nejspíše největší vojenská slavnost, jakou Francie poznala. Dne 16. srpna 1804, den po svých pětáctých narozeninách, předával Napoleon I. takřka před nosem anglických fregat kříže nedávno vytvořeného řádu Čestné legie a zároveň vzletnými slovy řečnil o tom, jak velké cíle armádu čekají. Jenže akci samotnou to nijak nepřiblížilo a termín vyplutí nikdo neznal.

Proč?

Napoleon prohlašoval, že čeká na válečnou flotilu, na mohutné uskupení řadových lodí, které mělo vplout do La Manche a poskytnout celému liliputánskému invaznímu loďstvu ochranu, avšak lodě



Napoleon při prohlídce stavby lodí u Boulogne

nepřiplouvaly a o termínu, kdy se objeví, mluvil císař jen velmi vágně. Později bude o loďstvu, které nepřipluje nikdy, tvrdit, že mu jeden z nejvelkolepějších záměrů ve válečných dějinách lidstva vinou neschopných admirálů zkazilo.

Byla to pravda?

Nebo měl pravdu romantik Alfred de Vigny, když ve svých *Servitude et grandeurs militaires* (česky *Vznešenost a bída vojenského života*) vložil vyfabulovanému kapitánu Renaudovi následující slova?

„Předstírané přípravy na vítězné tažení a na vylodění v Anglii, vyvolávání vzpomínek na Viléma Dobyvatele, objev Caesarova ležení v Boulogne, náhlé soustředění devíti set lodí v tomto přístavu pod neustále ohlašovanou ochranou loďstva o pěti stech plachtách, zřizování vojenských táborů v Dunquerque, Ostende, Calais, Montreuil a v Saint-Omer pod velením čtyř maršálů, vojenský trůn, z něhož padaly první hvězdy Čestné legie, přehlídky, slavnosti, dílčí útoky, veškeré to halasení mělo, redukováno na nejprostší tvar, jak se říká v geometrii, tři cíle: znepokojit Anglii, ukonejšit Evropu, soustředit armádu a vdechnout jí nadšení.

Když bylo těchto tří bodů dosaženo, nechal Bonaparte kus po kuse rozpadnout umnou mašinerii, kterou v Boulogne rozehrál. Když jsme tam dorazili, běžela naprázdno jako mašinerie v Marly...“

Chtěl Napoleon skutečně invazi podniknout, nebo mu šlo jen o novou mystifikaci grandiózních rozměrů, skrze níž by zaměstnal jinak nečinnou armádu a připravil ji pro jiné cíle? Odpověď je těžká, a než se

k ní odhodláme, bude lepší položit si otázku, zda byl vůbec celý plán invaze do Anglie realizovatelný!

Řekněme hned na počátku, že pokud mělo invazní loďstvo, tedy vlastní lodě s vojáky a materiálem, vůbec úžinu přeplovat, bezpodmínečně potřebovalo ochranu válečných lodí, to jest několika desítek vícepalubníků, jež by onu liliputánskou flotilu ochránily před válečnými lodmi britskými.

„*Učiníte-li mě na pouhé tři dny pánem Calaiské úžiny, uzavřu osudy a existenci Anglie!*“ prohlásil při jedné příležitosti První konzul.

Podobné výroky opakoval nejednou i jako císař a měnil v nich jen potřebný čas, jednou dokonce jen na pár hodin. Jenže potřeboval nikoliv hodiny, ale dny a v jejich součtu nejspíše podstatně více než tři. To vše bylo dáno několika okolnostmi.

„*Dospělo se nakonec k tak veliké obratnosti, že celá armáda mohla být naložena za hodinu a půl. Je to zázračné, leč pravdivé a myslím, že něco podobného se ještě nikomu nepovedlo,*“ psal ve svých memoárech viceadmirál Jean Grivel, tehdy pouhý *lieutenant de vaisseau*, námořní poručík, mínil tím však 67 000 mužů v bezprostřední blízkosti přístavu, což mělo do celé armády i potřebného množství zásob všeho druhu dosti daleko, a navíc neříkal to, co měl dodat.

Zdánlivě zcela opačně zhodnotil stav věcí britský historik Corbett, který se přitom opíral o důkladně dokumentovanou mnohasvazkovou práci Desbrièreho, věnovanou převážně otázkám plánované invaze:

„*Přístavy byly stále zaneseny naplaveninami,*“ dodal, „*v důsledku čehož řada lodí vázla i při nejvyšší hladině přílivu na mělčinách, a měsíce práce přístav vyčistily až na nevýznamný přístav Wimreux (Wimereux) jen málo. V Boulogne nemohla po šesti měsících prací polovina zde shromážděných plavidel při jednom přílivu vyplout. Sama flotila byla ještě nesoustředěná, naprosto neorganizovaná, postrádala jakékoliv přidělení pro jednotlivé armádní divize a potřebovala obrovské množství oprav. Myšlenka, že s takovou organizací lze naložit 150 000 mužů ve dvou hodinách, je jeden z nejpozoruhodnějších mýtů napoleonské legendy. Největší počet, k jakému se kdy přiblížil, představovala možnost naložit 90 000 mužů v rozmezí dvanácti až osmnácti hodin za ideálního počasí, víc se ale nikdy nedokázalo.*“

Grivelovo svědectví i Corbettovo konstatování jsou zdánlivě protichůdné věci, přesto ale do sebe zapadají, neboť to první mluví o menším počtu než druhé a navíc se v něm píše jen o naložení, tedy o čase, v němž vojáci zaplní lodě. To mohlo vskutku trvat poměrně krátce, jenže pak bylo třeba odrazit, shromáždit se a postupně vyplout. Poté už se dostáváme ke dvanácti až osmnácti hodinám Corbettovým, což je odhad velmi optimistický, neboť vše se mohlo protáhnout i na několik dní!

Admirál Monaque v moderní monografii o Trafalgaru a námořní kampani roku 1805 doložil, že přístav Boulogne dovoloval v poměrně úzkém ústí řeky Liane vyplutí zhruba stovky lodí při jednom přílivu (který tu v závislosti na měsíční fázi a roční době dosahuje výše 5,4–5,7 m, přičemž zalévá 300–500 m pobřeží). Ten, jak známo, nastává dvakrát za den, což prostou matematikou říká, že 1200 plavidel (což byl počet v tomto místě shromážděný) potřebovalo k vyplutí šest dní a šest nocí, v nichž by vládlo setrvalé počasí i příznivé větry! Pokud by se uskupení mělo shromáždit, musela by první vlna čekat na ostatní v blízkosti pobřeží pět dní, druhá spolu s ní čtyři dny, a tak dále. To vše s omezenými zásobami jídla i pitné vody, sice na kotvách, ale na vlnách a pod větrem! Józef Dyskant v polské práci o Trafalgaru provedl podobné výpočty, při nichž vycházel z téhož závěru, tedy z předpokladu (či spíše faktu), že z Boulogne mohlo při jednom přílivu vyplout 100 lodí. Ze sedmi přístavů na pobřeží mohl tedy vyrazit dostatečný počet plavidel během 2–3 dní.

Práce na rozšíření plavebního kanálu boulogneského přístavu zvětšily v létě 1805 jeho kapacitu na 625 lodí, které mohly být ukotveny přímo u mol. To byla zhruba polovina plavidel zde shromážděných a onen stav opravňoval *capitaine de vaisseau* Saint-Hanouena, vojenského velitele celého kotviště, k optimismu, nejspíše přehnanému, s nímž do hlášení ze 3. srpna 1805 napsal:

„Během dvou přílivů je možno nechat z přístavu vyplout všechny lodě flotily...“

Tato věta sice pochází až z doby, kdy se na invazi do Anglie přestávalo myslet, neboť formování třetí protifrancouzské koalice nastolovalo před Napoleonem strategické otázky zcela jiného druhu, připustíme však, že by celá *Flotille de l'An X* přece jen dokázala během čtyřia dvaceti hodin opustit přístav i rejdu. Teprve pak by ji čekala plavba k místům, kde se roku 1066 vylodil Vilém Dobyvatel, jenž musel v Kanále strávil jednu noc. Trasa by byla přibližně stejná, i Bonaparte uvažoval o vylodění v prostoru mezi jihozápadnějším Hastingsem a Doverem na severovýchodě. Vzdálenost mezi Boulogne a nejbližší protilehlou výspou Dungeness činí zhruba 45 km, do Doveru je to o něco více a nejužší místo Kanálu měří 34 km. Přeplovat úžinu se tedy mohlo zdát suchozemcům hračkou, leč snadné to nebylo, jak o tom svědčí už příklad invaze, která roku 1066 předcházela bitvě u Hastingsu. Těžko by se plavidla liliputánského loďstva pohybovala rychleji než normandské lodě, konstrukčně odvozené od štíhlých, stabilních, na vlnách dobře sedících a ovladatelných vikingských drakkarů.

Další otázkou je, zdali by Britové, kteří měli na francouzském pobřeží své špióny a z neustále hlídkujících lodí dění v přístavech

i na pobřeží pečlivě monitorovali, vyplutí flotily nezabránili hned v zárodku, či je alespoň neznesnadnili. Námořní důstojník Crawford vzpomínal, že kapitán Edward Owen, jeho nadřízený, dostal s fregatou HMS *Immortalité* rozkaz připravit tři lodě, které by se ve vstupu do přístavu Boulogne potopily.

„Byly to trojstěžňové obchodní lodě, do každé z nich se vestavělo dobře zacementované ždivo zavalené ještě kameny a zpevněné železem tak, aby byla celá hmota pevná a trvanlivá,“ napsal ve svých pamětech.

Dodal, že lodě měly být potopeny tak, aby byly vidět teprve při odlivu, což by Francouzům notně znesnadnilo jejich odtahení. Byl to bezpochyby účinnější preventivní plán, než pokusy s nočním vypouštěním nového vynálezu Američana Roberta Fultona, jemuž on říkal podle rejnoka elektrického, latinsky zvaného *torpedo nobiliana*, které však Admirálita nazývala spíše *carcasses* (což je francouzsky kostra, anglicky pak s odebráním jednoho „s“ zdechlina) nebo *coffers*, truhly. Šlo o sférická, měděná a časovačem opatřená pouzdra naplněná výbušninami, vtažená na laně do blízkosti nepřítelů a pak uvolněná, aby se dostala do míst, kde mohla explozí pod hladinou nadělat škody. Britské námořnictvo je proti Boulogne použilo několikrát, k výbuchům došlo, leč vzhledem k noční tmě, v níž se přibližovací manévr konal, nemohl nikdo účinnost vyhodnotit. Nechme však předchůdce torpéd i všechny zábrany pro vyplutí být a předpokládáme, že by Flotila roku X dokázala vyplout, shromáždit se a přelout. Co pak?

Admirál Monaque konstatoval, že pozemní jednotky sice intenzivně nacvičovaly nalodování, ne však vyloďování na plážích. Prošel publikované i archivní dokumenty a našel v tomto ohledu jeden jediný dopis. Nese datum 11. března 1805 (byl tudíž napsán zhruba dvaadvacet měsíců po zahájení války s Británií) a ministr námořnictva v něm veliteli flotily píše:

„Záměrem císařovým je, aby se pinasy přičleněné k jednotlivým eskadrám flotily cvičily v simulaci vyloďování vždy, když to počasí dovolí.“

Nutno připomenout, že s tímto typem vyloďování neměl nikdo zkušenosti, neboť podobné operace (například u irských břehů roku 1796 nebo roku 1798 na pobřeží u egyptské Alexandrie) se do té doby prováděly z palub válečných či dopravních lodí. Vojáci museli sestoupit do člunů a bářek, koně se spouštěli rovněž do člunů, či rovnou do moře. Takto prováděné vyloďování u Alexandrie zabralo v ideálních povětrnostních podmínkách a za situace, kdy mu naprosto nikdo nekladl odpor, celou noc.

Pravda, v roce 1801 se problémem vyloďování z plochých člunů

zabýval Latouche-Tréville, i on jej však vyřešil svérázně, když napsal: „*Lze předpokládat, že se většina vojáků vrhne do moře, což odpovídá nebojácné povaze Francouzů.*“

Jeho muži se takto vskutku při nácviu chovali, to ovšem znamenalo, že museli s plnou polní skákat do hloubky nejméně 1,5 metru, což byl ponor dělových člunů. Jen pinasy měly ponor menší, který činil 1,15 metru.

Pominutí nácviu vylodovací operace v letech 1803–1805 zaráží tím spíše, že Britové sira Abercrombyho, kteří podnikli roku 1801 invazi do Egypta, nacvičovali vylodění velmi intenzivně po několik měsíců na plážích Marmorice blízko ostrova Rhodos, navíc v podmínkách, jež plánovanému místu vylodění odpovídaly. V důsledku toho se dokázaly Abercrombyho jednotky nejen rychle vylodit, ale uchovat si kázeň i v husté palbě, jež je přivítala, a takřka z chodu, z moře, francouzskou obranu prolomit. Svedli by něco podobného vojáci, byť ostřílení, které na to nikdo nepřipravil? A vědělo se vůbec, kde mají invazní čluny přistát? Pravda, mnozí francouzští korzáři poskytovali velitelům invazního loďstva podrobné informace o pobřeží, plány na přistání však, zdá se, neexistovaly.

Uvažujme dále a připustme přitom, že by liliputánská flotila dorazila k anglickým břehům někde západně od Doveru, že by ji nerozehnaly proudy, větry a vlny, že by nebyla snesena kamsi jinam a přistála, dokonce se i vylodila. Co však dál? Jaký byl operační plán, pomineme-li vágně propagandistický Bonapartův výrok o ovládnutí Londýna a Temže? I tady se zdá, že žádné dispozice pro expediční sbor, rozvinutý na jihoanglickém břehu, neexistovaly. Vládce Francie patrně musel věřit, že se anglická obrana sesype jak domek z karet, dokonce to v září 1805 nadiktoval do poznámek, v nichž zpětně obhajoval výstavbu tehdy už nepotřebné flotily. Jenže kde byla všechna logistika? Minimálně do proklamovaného ovládnutí Londýna musel být Kanál volný pro přepravu zásob všeho druhu proviantem počínaje a municí konče. Francouzská armáda sice už dávno uvykla onomu „systému D“ (*démerdez-vous*, slušně přeloženo to značilo, ať si každý pomůže jak umí), spočívajícímu v rekvizicích a *maraude*, kořistění, co kdyby ale Angličané uplatnili taktiku spálené země, k níž jejich vláda v případě vylodění vyzývala?

Na jakou taktiku a strategii Napoleon Bonaparte vlastně při překonání La Manche sázel? Výše citovaný dopis Ganteaumovi z podzimu 1803 jasně říká, že Kanál se měl přeplovat v noci, což si netroufli ani mnohem zkušenější a otužilejší plavci či veslaři Viléma Dobyvatele v roce 1066.

V průběhu roku 1804 se na noční plavbu zapomnělo jako na příliš

riskantní věc a Kanál měl být překonán ve dne. Zdá se, že v této otázce docházelo průběžně k neshodám mezi veliteli pozemních sil a námořními důstojníky, přesněji řečeno mezi lidmi ovlivněnými rozbory inspektora Forfaita a námořníky admirála Bruixe. Pozemní velitelé nahlíželi na přeplavbu Kanálu jako na násilný přechod velkého vodního toku, podceňovali větry, proudy, vlny, roční dobu, rozdíl přílivu a odlivu i viditelnosti. Navíc se patrně dali ovlivnit dosti demagogickými závěry Forfaitovými. Ten jim tvrdil, že se salvy shromážděných dělových lodí a bombard vyrovnají boční salvě řadové lodi, stačí jen tato dělová plavidla vyslat do prvního sledu jako záštitu.

Jaké lodě vlastně měly na severofrancouzských březích shromážděnou *Armée des Côtes de l'Océan* do Anglie přepravit?

Říkám, že nemohou přijít po moři!

Flottille de l'An X, ono liliputské loďstvo z roku X republikánského kalendáře (přesněji z let 1803–1805), se v mnohém podobalo tomu, které nasadil roku 1801 Latouche-Tréville, který o dělových člunech či šalupách napsal:

„V silném větru (vente frais, 22–27 uzlů, odpovídá 6 stupni Beaufortovy stupnice) plují a dobře se ovládají s větrem v zádech (...); dál jsou ovladatelné jen málo. Jsou velice citlivé na proudy. Čelní proud je sráží a boční je ovládá natolik, že se nedají kormidlovat. K dosažení nějaké rychlosti musí mít patnáct vesel na každé havlince, u každého pak dva muže. Pod plachtami tyto lodě dobře vzdorují na moři, na kotvách však hodně trpí a plní se vodou, neboť se na vlnách nezdvihají.“

Ve skutečnosti zněly jeho věty příliš optimisticky a v souvislosti s hodnocením akcí proti Nelsonovi konstatoval, že dělové čluny s plochým dnem (které tvořily 70 % jeho flotily) přestávaly reagovat na vesla i plachty, pokud síla mořského proudu přesáhla dva uzle. S plnými plachtami pluly tyto lodice „*en crabe*“ jako krab, a v ose umístěná děla se nedala použít ani k obraně, ani k útoku, proto admirál vzápětí navrhl rekonstrukci těchto plavidel na děla otočná, což sice byl poměrně nedávný švédský vynález, v daném provedení se však nedal na šalupy instalovat...

Pokud šlo o bombardy, tedy ty lodě, na nichž byly instalovány moždíře, nabíraly po pár výstřelech vodu přídí, která se v důsledku zpětného rázu ponořovala.

Nákladní čluny zvané *péniches* byly kratší, štíhlejší a s plavebními vlastnostmi ještě horšími; podle admirála se hodily leda pro službu v rejdách.

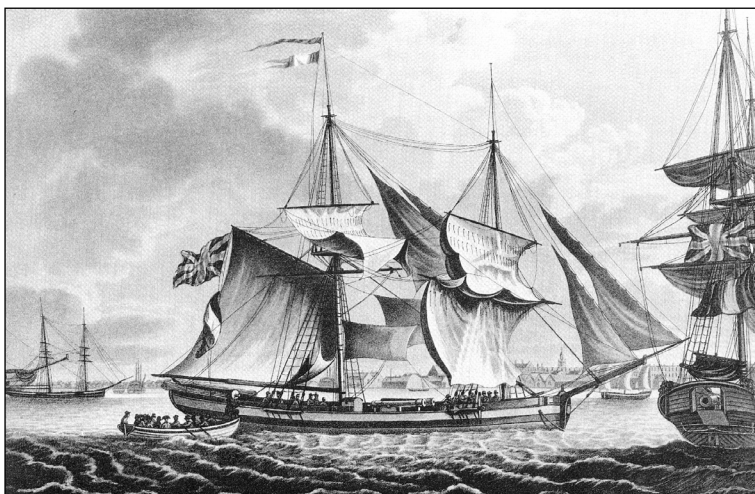
„Tam mohou čekat na demolici, pro niž jsou zralé,“ dodal.

Latouche-Tréville pokládal za jediná použitelná plavidla už výše uvedené dělové čluny, navrhoval však u nich robustnější stavbu podle plánů, které dodal španělský admirál Gravina, jeho osobní přítel.

O přidělených plavidlech se vyjádřil velmi skepticky, třebaže svoje malé invazní loďstvo budoval nadšeně a se znalostí věci; jejich operační hodnotu viděl jako velmi nízkou a nautické vlastnosti špatné, jenže Bonaparte, ani ministr námořnictva jeho elaborát nikdy nečetli; občan Forfait, kterému kontradmirál spis předal, toto příkré hodnocení

založil *ad acta*, kde leželo i poté, co jej První konzul ministerského křesla (ještě v onom roce 1801) zbavil...

Od roku 1803 se stavěly invazní lodě znovu, aniž někdo něco o předchozích zkušenostech věděl, a množství plavidel, které Bonaparte postupně zvyšoval, neumožňovalo zadat stavbu několika vybraným



Francouzský dělový člun ukořistěný 31. 1. 1804

loděnicím s patřičnými zkušenostmi. Muselo se iniciovat zakládání loděnic nových a jednotné výkresy, předpoklad unifikace, existovaly jen pro největší typy lodí, pro *prame* a dělové čluny. Rámcové specifikace požadovaly čtyři typy plavidel, které pak byly v praxi rozděleny do šesti tříd, z nichž první polovinu bylo možné považovat za plavidla prvosledová.

Největší typ v oné Flotily roku X (podle republikánského kalendáře) či Národní flotily (podle dispozic k jejímu vytvoření) tvořil *prame* (prám, slovo *pramice* je zavádějící, Jamesova práce je přirovnává spíše ke korvetám, do jisté míry se ale podobaly holandským jachtám) v délce 37 metrů, šíři 8 metrů a ponoru 2,5 metru, s dvanácti čtyřřadvacetiliberkami, 38 muži posádky a pro přepravu stovky vojáků (nebo padesát koní a mužů, kteří k nim byli potřeba). V principu šlo o až trojtěžňové *quille de roulis*, loď s nevelkým středovým kýlem a s deskami vně trupu, což omezovalo příčné kolébání a napomáhalo stabilitě. Tyto tři kýly (středový plus boční desky) měly podle Bonaparta po přistání u břehu a při odlivu bránit překlopení. S nákladem, vesly a zátěží plachet se ovšem pohybovaly neobratně a měly tytéž vlastnosti

„Jako celek se jevila tato plavidla, která tak vychvalovali, nepovedenými lodmi; moře je neustále zalévalo, i v nejpříhodnějších čase byla neovladatelná, neschopná používat děla, jimiž je přetížili, plula špatně s plachtami a zejména s vesly, riskovala, že se potopí při sebemenším vlnobití a, i když se tvrdilo leccos, nejednou ztroskotávala; naprosto nebyla schopná vyplout za bouře, která by nepříteli donutila, aby se uchýlil do přístavů. Právě tyto lodi spěly do záhuby při sebemenším náporu větru, jehož si oceánská plavidla ani nepovšimnula. Na to, že by se k překvapivému přeplutí využila zima, nebylo ani pomyslení; od listopadu do května se nedalo s takovými lodmi mimo přístav vyplout, a když už byly v přístavu, mohla jich v jednom přílivu vyplout leda stovka. Než by se lodi shromáždily a jednotky nalodily, byl by už nepřítel řadu dní varován a jeho koráby by připluly ze všech stran, takže by vyplutí na moře znamenalo jen vyvedení armády na porážku, k utopení či do zajetí. Myšlenka k samostatnému vyplutí flotily, pokud se jí První konzul vůbec kdy vážně zabýval, bylo opuštěna už na podzim 1803; Forfait sám připouštěl, že potřebuje opravdové válečné lodě, aby přepravu armády kryly,“ tak ostatně hodnotil Flotilu roku X už roku 1916 Joannes Tramond, profesor na Ecole navale.

Pokud bychom se ponořili ještě hlouběji, narazili bychom na dopis ministra námořnictva Decrèse, napsaný v prosinci 1803 Bonapartovi a publikovaný Guérinem v VI. svazku jeho *Histoire maritime*. Říkalo se v něm:

„Přehlušujeme myšlenky na nebezpečí, každý vidí jen Caesara a jeho štěstí. Úvahy podřízených nepřekračují rejdu a proudy kolem ní. Mudrují o větru, o kotvištích a uvázání jako mniši o andělech. Pokud jde o přeplavání, to je vaše starost. Víte o tom víc než oni a vaše oči vidí dál než jejich dalekohledy. Tomu, co dělají, nepřikládají víru. Stejně smýšlí i admirál. Nikdy vám nepředložil nějaký plán, protože žádný nemá. Vy jste ho o to ostatně ani nežádal. O všem se rozhodne až ve chvíli, kdy nadejde čas konat. Je velice pravděpodobné, že obětujeme stovku lodí, které přilákají pozornost nepřítelů, zatímco zbytek, který vyrazí ve chvíli porážky tamtých, propluje bez překážek.“

Dvořansky lichotivý styl odpovídal postavení ministra námořnictva, který měl pramálo pravomocí a vlivu na plánování námořních operací, neboť to ponechával Bonaparte sám sobě, mezi řádky se ale skrývaly nepřikrášlená pravda a spousty sarkasmů. Říci prvnímu muži Francie, že všechny plány jsou jeho věcí, že je nikdo nebere příliš vážně a že ztráty budou nezbytné, že admirál (tedy Bruix) nemá plán, protože ho po něm nikdo nechce, to vyžadovalo odvahu smíšenou s drzostí a nepokrytě naznačovalo, co si námořníci myslí, řečeno slovy jeho podřízených, o té *flotille des coques de noix*, flotile ořechových skořápek!

Skepticky a hodně otevřeně se zhruba ve stejné době vyjádřil i kontradmirál Ganteaume, námořní prefekt v Toulonu, kterého se Bonaparte písemně optal na jeho názor; řeč o tom bude v souvislosti s prvními operačními plány pro oceánské loďstvo, které mělo invazi zaštitit.

Skutečný obraz si musel Napoleon udělat při inspekci v Boulogne dne 21. července 1804, kdy udeřila znenadání bouře a ploché lodě se začaly potápět i v přístavu.

Je dostatečně dobře známo, že Flotila roku X nikdy do kanálu La Manche nevyplula, neboť bojovný William Pitt mladší, jež se znovu ujal postu ministerského předsedy Velké Británie, nakonec ukoval spolu s ruským imperátorem Alexandrem novou (v pořadí třetí) protifrancouzskou koalici, do které Rusko vtáhlo rakouského císaře Františka (ten přijal novou titulaturu v reakci na Napoleonovu korunovaci i ztrátu vlivu v Německu) a k níž se přidaly i státy další. Invazní *Armée des Côtes de l'Océan* musela provést obrát čelem vzad, pod novým jménem *Grande Armée d'Allemagne* přešla Rýn a vyrazila na pochod skrze německé země k východu. Napoleon I., císař Francouzů, který opustil ležení v Boulogne 2. září 1805, se vydal jiným směrem, tím, v němž ležely bavorský Ulm a moravský Slavkov, místa, která jej měla zanedlouho ověřit nesmrtelnou slávou...

Pro mnoho vojáků a námořníků představoval onen zvrat událostí nejspíše velké štěstí, neboť naznačené vlastnosti invazních plavidel i stupeň připravenosti činily z podobné operace cosi nesmírně riskantního a téměř hazardního.

Napoleon to musel vědět nejlépe ze všech, proto se naskýtá otázka, zda vůbec chtěl podobné riziko postoupit. Neměl nakonec pravdu už historik Lacour-Gayet, když na počátku 20. století napsal následující slova?

„Nezdá se mi příliš odvážné tvrdit, že celý ten válečný stroj byl vytvořen jen pro použití na kontinentě.“

Podobný závěr, byť ne tak jasně formulovaný, nalezneme i v českému čtenáři dostupném životopise Napoleona Bonaparta z pera A. Z. Manfreda.

„Nikdy bych nebyl tak velký blázen, abych podnikl invazi do Anglie dřív, než by v té zemi vypukla revoluce. Armáda shromážděná v Boulogne byla vždycky určena proti Rakousku (...) a vy víte, jak je Boulogne k Vídni blízko,“ řekl ostatně Napoleon sám roku 1810 Metternichovi.

Nelze vyloučit, že se v této politicky účelové větě nalézalo zrno pravdy, zejména vezmeme-li v úvahu, že Francie musela po amienském míru vydržovat téměř stejně velkou armádu jako v době druhé koaliční války. Zlomek těchto mohutných sil byl použit za hranicemi,

tj. ve Švýcarsku, v Itálii, v Holandsku a při obnově francouzského koloniálního panství, jádro však zůstalo nečinně v posádkách. Bylo by prozřetelné, kdyby Bonaparte, směřující k císařské koruně, redukoval sílu, která jej vynesla vzhůru? Nepovzbudil by tím opozici, obzvláště pokud by rozpustil jednotky bývalé Německé armády, které předtím velel generál Moreau, Bonapartův potenciální rival?

Naskytá se otázka, zda nešlo jen o největší *bluff* Napoleona Bonaparta, o opakování klamné hrozby z roku 1801, tentokrát ovšem v grandiózním rozsahu, který by existenci mohutných ozbrojených sil opodstatnil. Jak skvělá to byla příležitost, aby se v táborech na severu armáda stmelila, aby republikánstvím prosáklí Moreauovi veteráni splynuli s Bonapartovými věrnými z italských válečků a vše dohromady aby se přetavilo ve vojsko prodchnuté jednotným duchem?

„Podobný názor je však těžké přijmout. Jak si pak vysvětlit nezměrnost příprav, objem vydaných finančních částek a intenzivní zájem hlavy státu o problematiku války na moři? Po řadu měsíců vymýšlela Bonapartova představitelství řadu plánů námořních operací, zabývala se svrchovaně technickými detaily a on přitom vztekle řval na své admirály, čímž dával, jednoduše řečeno, najevo zaujetí, které by nemohl tak dlouho předstírat. Jeho korespondence o tom svědčí až příliš bohatě,“ oponoval podobným názorům v zasvěcené moderní studii admirál Rémy Monaque.

Už citovaný sir Julian Corbett se přikláněl k názoru, že Napoleon pragmaticky reagoval na vývoj situace v Evropě a myšlenku invaze začal zvolna opouštět, aniž to dal najevo.

„Zdali stále srdcem věřil, že je invaze uskutečnitelná, to nedokážeme říci. Dělal však, jako když je možné vše, co si usmyslí, a mohl to být jen trik proslulého mozku hráče. Jeho hvězda ho už jednou přenesla přes hory; jiným už vnukl víru, že poušť bude překypovat mlékem i strdím, a teď možná chtěl přemostit moře.“

Pokud jde o reálné možnosti invaze, napsal též autor toto:

„Co můžeme s jistotou potvrdit, je, že se žádný velký válečník tolik nezmyšlel, pokud šlo o možnosti vpádu a těžkosti, které to nese, a že žádný organizátor nepodnikal k překročení moře přípravy tak zcestné jako Napoleon.“

Ohledně reálnosti invaze dodal na jiném místě toto:

„Jádrem problému je stejně nejasné jako zřejmé a každý Angličan, jenž nemá úsudek zatížený napoleonskou legendou, bude v tom všem spatřovat spíše sebevědomé dílo muže, který je v umění námořní války amatérem, zaslepenost velkého vojáka vůči základním odlišnostem pozemní a námořní strategie a občas nejspíše i nahněvaného despotu, který nemíní uznat, že je poražen.“

Přijmeme zatím toto tvrdé hodnocení britského námořního historika, které vychází z hluboké znalosti francouzských pramenů a s nímž současní námořní historikové francouzští souhlasí jen jako s hypotézou.

S jistotou zatím můžeme konstatovat jen to, že politické události roku 1805 poskytly Napoleonovi skvělé rozuzlení, které mu umožnilo na projekt invaze rezignovat. Po triumfálním vítězství u Slavkova, které udělalo, obrazně řečeno, za novou (v pořadí třetí) koaliční válkou proti Francii tečku, už se Napoleon nemusel nikomu z ničeho zpovídat, avšak v době, kdy celé Německé tažení roku 1805 teprve připravoval, ještě cítil potřebu zdůvodnit, proč přišly obrovské sumy (ve výši kolem 250 milionů franků) v niveč. V září tyto důvody sepsal, přičemž neobviňoval Williama Pitta, Alexandra I. či Františka I., ale admirály svého vlastního oceánského loďstva. Napsal tehdy:

„Kdyby dokázala padesátka řadových lodí ochránit přechod vojska do Anglie, nebylo by třeba mít v Boulogne než dopravní loď. Onen luxus člunů, dělových šalup, plochých lodic, pinas, atd., zkrátka všech ozbrojených lodí, by byl naprosto zbytečný. Kdybych ale shromáždil čtyři tisícovky podobných dopravních lodí, Angličanům by nepochybně neušlo, že čekám na to, až připlují moje eskadry, a pak se pokusím přeplout.“

Byl to hodně demagogický odstavec s velmi pochybnou a scestnou argumentací. Na válečné loďstvo přece Napoleon Bonaparte čekal a nejednou to rozhlašoval na všechny strany. Kvality Flotily roku X Britům neunikly, jejich špióni i velitelé lodí, hlídkujících u pobřeží, o nich podali dostatek informací, z nichž britská admirálita vcelku snadno vyvodila, že se není čeho bát. Většina plavidel z Boulogne a ostatních přístavů byla mnohem nebezpečnější Francouzům, co na nich měli plout, než Angličanům. Ti ostatně vybudovali síť optických telegrafů systému George Murraye a měli v domovských přístavech dost válečných lodí, aby onen shluk špatně ovladatelných, oplachtěných či neoplachtěných veslic poslali ke dnu. Šest řadových lodí, tři lodě s 44–55 dělovými hlavními, 10 fregat v Pas de Calais a Severním moři, 27 řadových lodí, 2 lodě 44–55 děl a 23 fregat v Kanále a Irském moři (stav v únoru 1805) by na něco podobného hravě stačilo. Pravda, anglická veřejnost, zejména obyvatelstvo na jihu, propadala obavám a občas panice, postoj kompetentních míst ale byl naprosto odlišný. Dokonale jej shrnul admirál sir John Jervis, první *viscount* St. Vincent, muž známý svým smyslem pro humor. Už v roce 1801 před Sněmovnou lordů prohlásil suše a v očích s plamínky smíchu, které tak skvěle zachycují jeho portréty:

„I do not say, my Lords, that the French will not come. I say only they will not come by sea. Neříkám, pánové, že Francouzi nemohou přijít. Říkám jen, že nemohou přijít po moři.“

V souvislosti s opatřeními, které anglická vláda přijala pro jižní a východní hrabství, se může zdát taková sebedůvěra podivná. Připomeňme, že se mezi Londýnem a pobřežím budoval výstražný systém pro předávání informací a signálů, v němž figurovaly jak linky Murrayových optických telegrafů, tak strážní ohně pro případ špatné viditelnosti a nakonec ještě vlajkový systém od jednoho zdaleka viditelného bodu ke druhému: bílá vlajka znamenala, že se nic neděje, rudá hlásila poplach. Obnovovala se opevnění a budovala nová, zejména k ochraně doků královského námořnictva u Chathamu, na jaře 1805 byl dokonce přijat rozsáhlý plán výstavby věží Martello, obranných pobřežních staveb s děly podle vzoru těch, na které narazili



Věž Martello

Britové roku 1794 na Korsice. Měly kruhový půdorys o průměru 45 stop, kónický tvar, 15 stop tlusté zdi, dělostřeleckou výzbroj a příslušnou posádku. Všechna tato opatření ovšem sledovala dvojí účel. Uklidňovala veřejnost a současně činila jinak zcela bezbranné pobřeží alespoň nějak zajištěným. Nutno mít na paměti, že *Martello Towers* se začaly stavět, kdy už byla na obzoru nová protifrancouzská koalice, a jejich výstavba pokračovala i po Trafalgaru, dokonce několik let, až do roku 1812. Po všechny ty roky bylo naprosto zřejmé, že se Napoleon

o novou invazi pokusit nemůže, a přesto se věží postavilo celkem 103, z nichž 43 stojí dodnes. Všechna tato opatření byla preventivní, spíše pro případ nájezdu. Masivní útok a skutečnou invazi mohla brát Anglie jako vážnou hrozbu pouze v případě, kdyby Kanál ovládlo francouzské oceánské loďstvo, což věděl i Napoleon, který celé dva roky tvrdil, že čeká jen na to. Měla se toho doopravdy bát a očekával Napoleon vskutku něco takového?

Odpověď je opět těžká a nejednoznačná, lepší bude zabývat se nejprve otázkou, jaké válečné loďstvo vlastně měl a co od něj *mohl* v porovnání s loďstvem britským očekávat! Bude to důležité i pro líčení celé námořní kampaně roku 1805 a její vyvrcholení, bitvu u španělského mysu Trafalgar!

Francouzi, Španělé a vysokoboké lodi

Francouzské válečné (či oceánské) loďstvo bylo tradičním protivníkem anglického a posléze britského loďstva už několik století, až na výjimky ale hrálo roli slabšího ze soupeřů. V průběhu zhruba tří desítek let, jež bitvě u Trafalgaru předcházely, prošlo cestou plnou bloudění s mnoha oklikami, návraty a zastávkami.

Sedmiletou válku Francie na moři vysloveně prohrála, její loďstvo představovalo jen stín bývalé slávy a Ludvíkovi XV., předposlednímu předrevolučnímu francouzskému králi, trvalo hodně dlouho, než souhlasil s cílevědomým programem obnovy námořní síly. Tento program byl dílem vévody de Choiseul, mimořádně schopného, věci znalého a zapáleného ministra námořnictva (přesněji státního sekretáře pro válku a námořnictvo), který učinil pro francouzské námořnictvo totéž, co pro něj udělal Colbert před sto lety, za vlády krále Slunce. Pro výstavbu nových lodí získal podporu šlechty, velkých měst i provincií, věděl však, že lodě samy o sobě nestačí. Začal doplňovat arzenály, přebudovávat na válečný přístav Lorient (či L'Orient), k důstojnictvu námořních gard otevřel dveře i nešlechticům, vytvořil sbor lodních konstruktérů a mnoho dalších věcí. Když roku 1766 ministerstvo opustil, pokračoval v tomto díle jeho bratranec Choiseul-Chevigny, vévoda de Praslin, a po něm pan de Sartines. Vznikly *escadres d'évolution*, výcvikové eskadry, jejichž úkolem bylo převádět znalosti a dovednosti získané v přístavech na podmínky volného moře, byla zreorganizována námořní akademie, vybudovány i zásobený námořní arzenály a vycvičeny posádky, jimž veleli zkušení důstojníci a kapitáni.

Když zemřel roku 1774 král Ludvík XV., měla Francie 66 řadových lodí, 30 fregat i pět desítek válečných lodí menších, a toto loďstvo začalo za Ludvíka XVI. Britům dokazovat svoji sílu i schopnosti. *Guerre d'indépendance des États-Unis d'Amérique*, Válka za nezávislost USA, jak říkají Francouzi letitému konfliktu, v němž se postavili po bok George Washingtona, jim k tomu dala řadu příležitostí.

Dne 27. července 1778 změřila francouzská *Escadre de Brest*, Brestská eskadra pod velením hraběte d'Orvilliers, u bretonského ostrova Ouessant síly s britskou flotou lorda Keppela a i nerozhodný boj dvou klasických kýlových formací znamenal pro Francouze úspěch. Ve *First Battle of Ushant*, jak nazývají střet Britové, se ukázalo, že

protivník má sice o svoje loď strach a počíná si opatrně, představuje ale sílu, která by mohla britskou vládu nad moři i oceány ohrozit.

V roce 1779 došlo k další velké námořní bitvě, tentokrát u karibské Grenady, ostrova na samém jihu řetězce Malých Antil, 200 km na sever od Venezuely. Útočníkem byl viceadmirál d'Estaigues, admirál Byron se jen bránil, a kdyby si francouzský velitel počínal rázněji, mohl vybojovat místo další nerozhodné bitvy oslnivé vítězství.

Další dvě úspěšné bitvy ludvíkovského loďstva se odehrály roku 1781 v zátoce Chesapeake a zejména ta druhá z 5. září představovala v boji USA za nezávislost naprosto klíčový zlom. Loďstvo kontradmirála de Grasse, jež připlulo z Karibiku, proměnilo střet s flotilou kontradmirála Gravese v největší britskou námořní porážku celého 18. století. Francouzské válečné námořnictvo tehdy doslova vybojovalo americkou svobodu, neboť v důsledku onoho námořního střetu (říká se mu také Bitva u Lynnhaven, či Bitva u virginských mysů) musel lord Cornwallis, obležený Washingtonem v nedalekém Yorktownu, kapitulovat a Velké Británii pak nezbylo než uznat nezávislost Spojených států.

V následujícím roce se *Royal Navy* odškodnila. V lednu, v bitvě u ostrovu St. Christopher (St. Kitts), zmařil admirál Hood v zárodku francouzský pokus o invazi na Jamajku a v dubnu zasadil admirál Rodney u souostroví Les Saintes (což je skupina drobných ostrůvků jižně od Guadeloupe) nepříteli velkou taktickou porážku, při níž byl hrabě de Grasse dokonce zajat. To však už postavení Francie na moři neohrozilo a do míru, uzavřeného ve Versailles následujícího roku 1783, se ani jedna porážka příliš nepromítla.

Připočteme-li k výše uvedeným střetům ještě akce Pierra Andrého de Suffren de Saint Tropez v Jižním Atlantiku a zejména v Indickém oceánu (míněna je série pěti úspěšných střetů z jara 1782, od nerozhodné bitvy u Sadrasu po vítězství *baillyho* de Suffren nad admirálem Hughesem u Cuddalore), mohlo být na sebe námořnictvo pod vlajkou s královskými liliiemi pyšné a státní sekretář pro námořnictvo maršál Charles Eugène Gabriel de La Croix, markýz de Castries, pokládal versailleský mír jen za *stop-time* k další válce s Brity. Výstavba loďstva pokračovala, leč markýz, muž velmi schopný, se s tím nespokojil a zahájil sérii reorganizací, unifikčních opatření ve výzbroji, zatřídění a konstrukci lodí a uvedl v život i nové služební řády, odpovídající zkušenostem z předchozí války. K 1. lednu 1789 měla Francie šedesát tři řadových lodí ve službě a osm dalších se v loděnicích dokončovalo.

Pádem Bastily 14. července 1789 začalo toto všechno, obrazně řečeno, brát za své. Společenské zmatky, nepokoje a změny, jež rychle dosáhly stupně revoluce, výstavbu loďstva zbrzdily a nakonec zcela zastavily, sociální vření zbavilo loděnice i arzenály dělníků a paluby

lodí námořníků. Důstojnický, převážně aristokratický námořní *grand corps* zůstal ve své drtivé většině věrný králi a poté, co byl označen za reakcionářský, začal odcházet do emigrace, ať už kvůli původu, přísaze panovníkovi, víře, nesouhlasu s liberálními idejemi či z odporu k revoluční demagogii, která přerůstala v teror. V pověstném krvavém roce 1793, kdy už stál Konvent ve válce s tzv. 1. protifrancouzskou koalicí, zůstala ve republikánském námořnictvu pouhá třetina důstojníků z let před revolucí.

Britští admirálové, kteří vypluli do války, si vůči Francouzům počínali zpočátku obezřetně a s respektem, avšak rychle pochopili, že proti sobě nemají soupeře z doby Ludvíka XVI. Obsazení Toulonu, hlavní středomořské základny francouzského válečného námořnictva, jim poskytlo první vítězství, a to dokonce bez boje, neboť město povstalo proti revoluční vládě a admirála sira Samuela Hooda, velitele britské *Mediterranean Fleet*, požádalo o pomoc. Britské lodě sem vpluly spolu s plavidly španělskými, neboť i tato země byla do Basilejského míru členem protifrancouzské koalice, avšak republikánské armády dobyly po půlročním obléhání, v prosinci 1793, vše zpět díky jistému důstojníku z Korsiky, tehdy ještě s italsky znějícím jménem Napoleone Buonaparte. Toulonská eskadra těžce zaplatila, neboť Britové odvěkleli čtyři řadové lodě (spolu se sedmi fregatami) a při evakuaci spálili devět dalších bitevních korábů (se třemi fregatami), jakož i celý arzenál. Francouzům se na této základně podařilo zachránit jen třináct velkých válečných lodí, trvalo však řadu měsíců, než byly znovu schopné plavby...

Další dva válečné roky přinesly nové katastrofy, což byl důsledek rozkladu, jenž dostoupil vrcholu. Revoluční hesla a jakobínský teror vytvořily atmosféru, kdy o bojových akcích rozhodovaly spíše námořníky založené revoluční kluby, než kapitáni a admirálové.

„Muži se domnívali, že veškerou svoji povinnost splní pokřikem ‚At' žije národ!‘, a dostali-li rozkaz vyplout na moře, odmítali zvednout kotvy,“ charakterizoval tuto dobu velmi výstižně britský námořní historik Jenkins.

Bitva, svedená v mořských dálavách jihozápadně od Bretaně, zvaná Francouzi podle data revolučního kalendáře Bitva 13. prairialu a Brity *Glorious First of June*, Slavný 1. červen, stála admirála Villareta de Joyeuse roku 1794 sedm řadových lodí, což byla cena, kterou zaplatil za to, aby admirálu Richardu Howemu zabránil v ukořistění a zničení nesmírně potřebným obilím naloženého konvoje z Ameriky.

Přelom let 1794 a 1795 charakterizovala z francouzské strany naprosto zbytečná a nesmyslná, leč revolučním Konventem nařízená námořní kampaň, zvaná *Grand Hiver*, Velká zima. Nepřízeň počasí připravila Brestskou eskadru, jež musela vyplout, aniž dostala nějaký

cíl či posláním, o pět řadových lodí, k čemuž se pak přidaly další tři, ztracené v červnu 1795 před Lorientem v zahanbuující porážce u ostrova Groix. Jiné dvě řadové lodi byly polapeny ve Středomoří v březnu v bitvě u mysu Noli před Janovem.



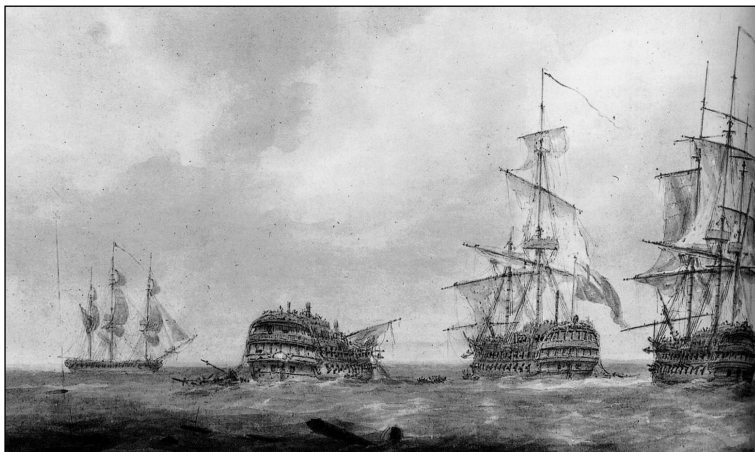
Bitva u mysu Noli 14. března 1795

V červenci přinutila flotila admirála Hothama ve stejných vodách třetí bitevní koráb, aby svěřil vlajku, tato loď ale vzápětí vybuchla.

Léta 1796 a 1797 uplynula mezi oběma stranami bez větších námořních střetů a Britové vyplouvání Francouzů, zejména Brestské eskadry, na širé moře příliš nebránili, nejspíše z tohoto důvodu, že pokládali náročnou blokádu zesláblého loďstva za neefektivní. V zimě na přelomu výše uvedených let však se Výkonné direktorium, nový vládní orgán po svržení jakobínů a odstoupení Konventu, rozhodl podniknout vyloďení v Irsku, záměr ale skončil fiaskem, ztrátou dalších dvou řadových lodí a množství fregat.

První srpnový den roku 1798 přinesl jedno z největších námořních střetnutí revolučních a porevolučních let. Odehrálo se v průběhu Bonapartovy egyptské výpravy těsně u břehu zátoky Abú-Kír východně od Alexandrie a zakotvenému francouzskému loďstvu tu viceadmirál sir Horatio Nelson uštědřil naprostou porážku, kterou viceadmirál François-Paul Brueys d'Aigalliers už neviděl, neboť zemřel nejpozději při výbuchu své vlajkové lodi *L'Orient*. Bitva u Nilu (jak ji říkají

Britové), či u Aboukiru (francouzské pojmenování) představovala výjimečné vítězství, naprosto ojedinělé tím, že se tu podařilo téměř zlikvidovat celé nepřátelské loďstvo; Francouzi přišli o jedenáct řadových lodí a dvě fregaty!



Zajetí francouzské řadové lodi Le Guillaume Tell dne 30. března 1800

Takováto porážka by se měla projevit na morálce posádek i velitelů, leč některé francouzské admirály vedla spíše k tomu, aby hledali odplatu. Navzdory blokadě Brestu se povedlo francouzské eskadře dvakrát vyplout (v letech 1799 a 1801) a beztestně dorazit z Atlantiku do Středozemního moře, kde podnikla řadu nájezdů. V červenci 1801 pak kontraadmirál Charles-Alexandre Léon Durand, hrabě de Linois, vyrazil z Toulonu do Cádizu, odolal britské přesile u španělského Algecirasu a ukořistil Britům řadovou HMS *Hannibal*. Dvojpalubník HMS *Swiftsure*, jež se zúčastní pod francouzskou vlajkou bitvy u Trafalgaru, ukořistila Ganteaumova eskadra o měsíc dříve u afrických břehů...

Takticky a psychologicky ovšem zaznamenával největší úspěchy Louis-René Levassor de Latouche Tréville, který roku 1801 porazil kontradmirála Nelsona před Boulogne, byť šlo toliko o střet drobných dělových člunů. O rok později ovládl jako velitel rochefortské eskadry haitský přístav Port-au-Prince (správní středisko největší francouzské karibské državy Saint-Domingue) a formací svěřených plavidel dovedl v pořádku nazpět do Evropy, byť se s nimi uchýlil do španělského Ferrolu. Roku 1803, kdy se stal viceadmirálem i velitelem Toulonské eskadry, rozehrál s Nelsonem neobvyklou, pro Francouze velmi úspěšnou a pro britského národního hrdinu nesmírně rozčilující hru na kočku a na myš.

Krátká perioda po Amienském míru mohla být využita ke koncentraci oceánského loďstva, jeho reorganizaci, doplnění a výcviku, jenže koloniální zájmy, ohrožené událostmi na Saint-Domingue, vyžadovaly nasazení řady plavidel v Atlantickém oceánu a Západní Indii. Ve chvíli, kdy válka s Brity vypukla nanovo, hrozilo lodím v Karibiku, že budou odříznuty od mateřské země, či napadnuty přesilou, leč opatření ministra námořnictva Decrèse možné škody eliminovala. Došlo sice k zajetí jediné řadové lodi a několika fregat, mnoho plavidel se ale nedokázalo kvůli britské bloádě vrátit na základny a muselo najít azyl v přístavech tehdy ještě neutrálního Španělska. Finance, které se daly použít pro doplnění arzenálů, konstrukci lodí či jejich modernizaci, začala vzápětí pohlcovat výstavba Flotily roku X. Záměr invaze si pak vyžádal tisíce námořníků či mužů, kteří mohli být v námořnictvu použiti, a doplňování posádek se stalo palčivým problémem. Tabulkově vypadalo sice vše dobře, výcvik ale nováčkům chyběl a na kotvách či při občasných vyplutích z rejdy nemohli všechny dovednosti ani návyky získat.

„To, co se nováčci naučí ve člunech či jolách, není k ničemu. Námořníky z nich udělají jen bouře. S veslem se zachází snadno, jsou k tomu potřeba jen cvik a síla rukou, jenže k napínání plachet v náporech větru nebo ke šplhání v lanoví je třeba umět létat po stěžních, které se houpají stejně jako mořské vlny, vědět, kterak uchopit lano, pevně se ho držet a přitom si uchovat mrštnost i sílu. Hlavně je třeba mít dobrý žaludek a hlavu, která se nepoddá pohybům moře, což je mnohonásobně znatelnější nahoře než na palubě, neboť totéž vlnění se ve výšce projevuje oblouky podstatně širšími než opisuje trup lodi. Sire, nic z toho nemohou předpisy zajistit, jen návyk na moře to dokáže a musí to být přivýkání co nejčastěji,“ napsal Bonapartovi Decrès, ale změnit daný stav bylo velmi těžké.

ZTRÁTY FRANCOUZSKÉHO VÁLEČNÉHO NÁMOŘNICTVA			
OKOLNOSTI	ZTRÁTY ZPŮSOBENÉ NEPŘÍTELEM		NEŠTĚSTÍ
	Řadové lodě potopené	Řadové lodě zajaté	Řadové lodě zničené
Toulon (1793)	9	4	
13. prairial (1794)	1	6	
Velká zima (1794/5)			5
Groix (1795)		3	
Aboukir (1798)	8	3	
Malta (1800)		4	
Různé	3	4	5
CELKEM	21	24	10

Bilanci enormních ztrát válečného námořnictva Francouzské republiky od roku 1793 nejlépe shrnují čísla v tabulce.

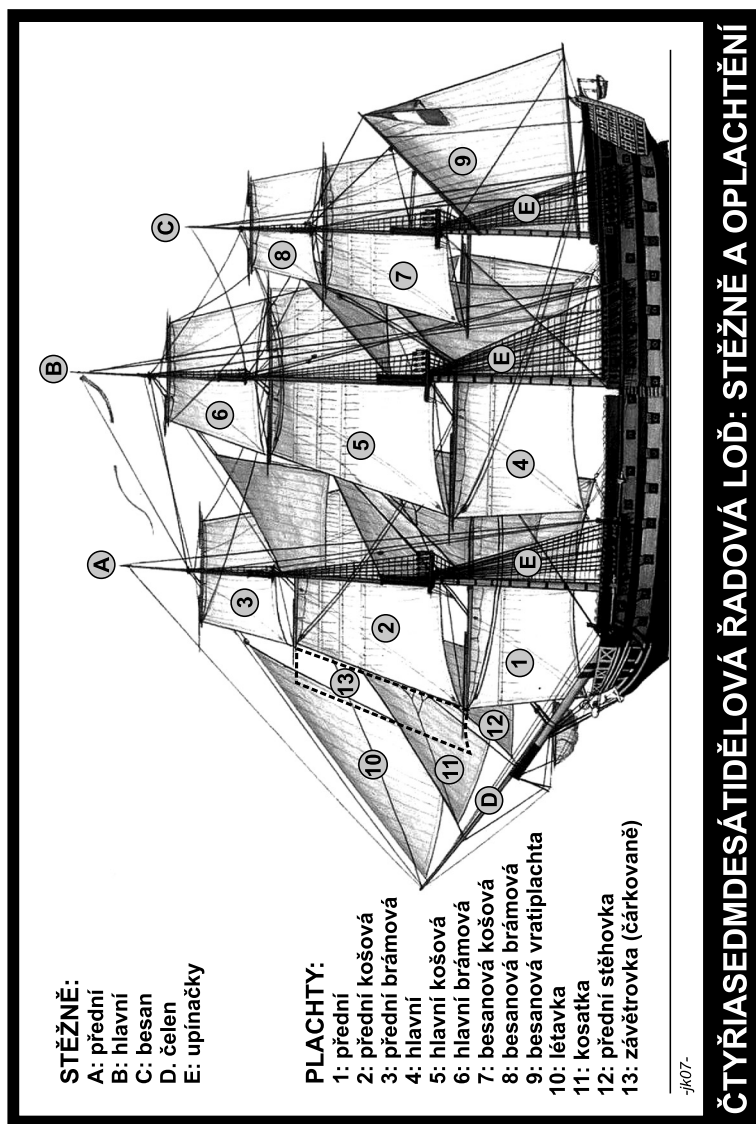
Pokud jde o zajaté řadové lodě, stojí za poznámku, že tři z nich, *Le Tonnant*, *Le Spartiate* (zajaté u Aboukiru a zařazené pod stejnými jmény do *Royal Navy*) a *Le Formidable* (ukořistěná u ostrovu Groix, zařazená jako HMS *Belleisle*), budou bojovat na britské straně u Trafalgaru. Ve stejném období zajali Francouzi britských lodí jen šest, z nichž se téže bitvy zúčastní dvě, *Berwick* a *Swiftsure*). Kdybychom ovšem hovořili o celé kampani, byl by výčet využitých *prizes*, kořistí, výrazně delší...

V tabulce shrnuté ztráty jsou děsivé a ještě hůře vyhlížejí, vezmeme-li úvahu, o kolik námořníků muselo francouzské loďstvo přijít. Spolehlivé údaje neexistují, admirál Monaque ale pokládal 25 000 zabitých, utopených i zemřelých v důsledku nemocí na palubách či v zajetí za cifru velmi pravděpodobnou a dodal, že v té době měla Francie celkem kolem 80 000 obyvatel, živících se plavbou po mořích.

Řadové lodi, pojem, který se v předchozích kapitolách nejednou objevil, tvořily hlavní údernou sílu válečných loďstev té doby a jejich název (francouzsky *vaisseau de ligne*, anglicky *ship-of-the-line*, španělsky *el buque de línea*, atd.) vyjadřoval jejich taktické určení pro boj v liniové či řadové nebo také kýlové formaci. Francouzi řadové lodi nazývali i *vaisseau de haut-bord*, což lze přeložit jako loď s vysokými boky, a tento název vystihoval pro změnu jejich základní konstrukční i vzhledovou charakteristiku. Jednalo se totiž o lodě, v jejichž bocích se násobila palebná síla rovnoměrně rozložených dělostřeleckých baterií tím, že byly dvě až tři nad sebou. Vzhledem k palubám pro tyto baterie šlo terminologicky o vícepalubníky (dvoj- až trojpalubníky, francouzsky *deux-ponts* a *trois-ponts*, anglicky *two-decker* a *three-decker*, byť Britové místo této specifikace používali rozdělení do tříd), charakterizované počtem děl, přičemž do tohoto základního údaje, jež řadové lodě rozlišoval, se započítával jen součet děl v bočních bateriích, nikoliv palubní karonády (tento pojem bude vysvětlen až dále) či menší palebné prostředky na horní palubě.

Už za působení vévody de Choiseul, tedy po Sedmileté válce, francouzské námořnictvo překlasifikovalo systém zařazení řadových lodí, přičemž z původních pěti tříd zbyly jen tři. První třída zahrnovala trojpalubníky, které měly 90 a více děl (o váze kule 36, 24 a 12 liber, což byl údaj, podle něhož se „ráže“ děl určovala a uváděla), do 2. třídy patřily dvojpalubníky o výzbroji 70–90 děl (36 a 18 liber), do 3. třídy pak dvojpalubníky, mající 50–70 děl o váze kule 24 a 18 liber.

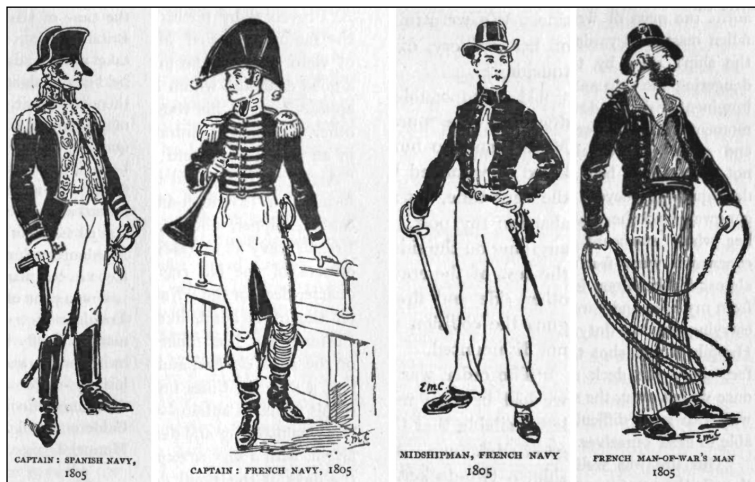
V dubnu 1804 (či floréálu roku XII podle republikánského kalendáře) mělo francouzské válečné námořnictvo pět řadových lodí o 118 dělech,



šest lodí o 80 dělech, 36 těchto plavidel o 74 dělech a 29 fregat. Ve výstavbě se nacházelo čtrnáct řadových lodí o 74 dělech a 16 fregat. Pokud šlo o počty ve vztahu k dislokaci, opět bude nejpřehlednější použít tabulku, publikovanou admirálem Monaquem:

STAV FRANCOUZSKÉHO VÁLEČNÉHO NÁMOŘNICTVA V DUBNU 1804				
PŘÍSTAV	ZAŘAZENÉ LODE			VE VÝSTAVBĚ
	118 děl	80 děl	74 děl	
Brest	4	3	17	?
Lorient			1	?
Rochefort	1		4	?
Ferrol (Šp.)			5	
Cádiz (Šp.)			1	
Toulon		3	8	?
CELKEM	5	6	36	14

Na první pohled je patrná mimořádná roztržštěnost sil, první handicap vůči početně silnému nepříteli. Při bližším seznámení zjistíme, že při březích Kanálu (v úvahu mohl připadat pouze Dunquerque) a v oblasti Severního moře Francouzi řádnou základnu s řadovými lodmi neměli



Zleva doprava: španělský kapitán, francouzský kapitán, francouzský kadet a námořník v roce 1805