Počátky britsko-německé námořní rivality a její vývoj do první marocké krize

JAN RAMPAS

Rampas, Jan: The Beginnings of the Anglo-German Naval Arms Race and Its Development until the first Moroccan Crisis

This study focuses on the beginnings of the British-German naval rivalry. The roots of the German maritime programme are analysed on the period from the end of the 19th century until the outbreak of the first Moroccan crisis. Furthermore, the present text also examines the goals of the programme and key figures who promoted its implementation. On the other hand, the text also analyses Great Britain's view of Germany first as a potential ally of France and Russia which could make British navy outnumbered all the way up to perceiving Germany as the biggest threat to British security and the advent of a more ambitious British maritime policy as presented by the First Sea Lord John A. Fisher. In this context, this study analyses the effects of the end of Britain's policy of "Splendid Isolation" when Britain was gradually forced to join one of the emerging camps in world politics as well as economic considerations, the factor of public opinion and the fact that Germany's maritime programme still remained more defensive in its nature and its main value was primarily in strengthening the German position in negotiations about a potential Anglo-German alliance.

Key Words *Germany; Great Britain; Alfred von Tirpitz; John Arbuthnot Fisher; German Naval Laws; Anglo-German Naval Arms Race*

doi.org/10.15452/Historica.2020.11.0011

Contact *Obvodní soud pro Prahu 1; jan.rampas@seznam.cz*

Předkládaná studie se věnuje počátkům britsko-německé námořní rivality na přelomu 19. a 20. století, a to nejen jako jedné ze „sekundárních“¹ příčin první světové války, ale také jako významnému milníku v rámci britsko-německých vztahů v době, kdy tyto často oscillovaly od nevraživosti po diskuse o možném spojení. Otázkou, na kterou se tato studie pokouší odpovědět, je předně to, jak velkou překážkou bylo námořní zbrojení pro britsko-německé vztahy před první světovou válkou, zda byly britské obavy z německé námořní politiky vůbec opodstatněné a co konkrétně sledovalo Německo v rámci tzv. vilémovského období svou účastí v závodech v námořním zbrojení s Británií.

Zvolení konce 90. let 19. století jako určitého počátku námořní rivality pak koresponduje s celkovým vývojem britsko-německých vztahů po odchodu kancléře Otto von Bismarcka z čela německé zahraniční politiky. Bismarck nebyl zastáncem myšlenky budování německé zámořské říše tak, jak ji již od sjednocení Německa prosazovali někteří politici a průmyslníci, ale podporoval naopak francouzskou kolonizaci v Africe, protože odkládala pozornost a zdroje Francie od kontinentální Evropy a revanšismu za německou anexi Alsaska a Lotrinska v roce 1870. Změna přichází až po propuštění staré-

¹ Myšleno vedlejších, tj. ne-přímých; pozn. aut.

ho kancléře, kdy byl přijat v rámci německé zahraniční politiky tzv. nový kurz (*Neu Kurs*). Následná německá *Weltpolitik* (světová politika) si pak kladla za cíl mimo jiné přeměnit Německo na globální velmoc prostřednictvím asertivní a agresivní diplomacie, získávání zámořských kolonií a rozvoje velkého námořnictva. Někteří autoři, zejména Margaret MacMillan a Hew Strachan, se domnívají, že důsledkem *Weltpolitik* a souvisejícího vystupování Německa ve vztahu k ostatním významným státům byla jeho rostoucí izolace.² S tím autor této studie souhlasí, když dodává, že projevy *Weltpolitik* a *Flottenpolitik* se pravděpodobně nejvíce podepsaly na zhoršujícím se vztahu s Velkou Británií.

Ostrovní stát, který zdánlivě neměl s Německem na konci 19. století mnoho sporných bodů a naopak měl k hohenzollernskému státu blízko v rovině kulturní, dynastické, ale i historické, se stal vlivem sílících ambic Německa získat „místo na Slunci“ postupně silně ostražitým k německé politice a – což vyplývá nejen z oficiální korespondence³ – začal velmi pozorně sledovat veřejné mínění v Německu a také projevy předních německých politiků.⁴ První vážnější krize vznikla v souvislosti s německou podporou Búrům v jižní Africe v letech 1895–1896, korunované pro britsko-německé vztahy nešťastným Krugerovým telegramem, který silně poznamenal britsko-německé vztahy pro celé následující období. Utváření neuralgických bodů pak pokračovalo, a to nejen skrze poměrně agresivní vystupování německých zástupců ve věci možného získání podílu při tušeném „výprodeji“ portugalského koloniálního impéria tak, jak se jevílo z britsko-portugalských jednání o půjčce zadlužené jihoevropské zemi v roce 1898,⁵ při vyjednávání o vymezení sfér vlivu v Samoi a v Číně, ale předně skrze pro Brity velmi citlivou otázku námořního zbrojení a posilování pozice cizích námořnictev v Atlantickém oceánu a Severním moři.

Zatímco pro Brity znamenala cílená převaha na světových mořích otázku „bytí, či nebytí impéria“, když právě světové oceány zajišťovaly spojení jednotlivých částí britské světové říše a zároveň také zajišťovaly zásobování Britských ostrovů, pro Německo se jednalo o otázku prestiže.⁶ V této souvislosti je nutno zmínit termín německý navalismus představující politiku námořního zbrojení, která měla sloužit jako prostředek ke zvýšení

² STRACHAN, Hew: *The First World War : Volume I : To Arms*. Oxford 2001, s. 1–34; MACMILLAN, Margaret: *The War That Ended Peace : The Road to 1914*. London 2013, s. 110–141.

³ K tomu srov. The National Archives (dále TNA), FO 343/12, *Malet to Salisbury*, July 7, 1895.

⁴ Zde lze kupříkladu uvést depeši britského vyslance v Bavorsku, Victora Drummonda, který v dopise ministru zahraničí lordu Salisburymu o projevu dr. Schaffleho, nadšeného navalisty, píše: *Dr. Schaffle uzavřel své postřehy pohledem na Anglii a její obchodní zájmy – významné kroky, které učinilo Německo ve své obchodní politice v poslední dekádě, ohromily jeho rivaly a Anglie využije každé příležitosti, aby německý úspěch zhatila*. Tamtéž, FO 9/272, *Victor Drummond to Marquess of Salisbury*, No. 57, Munich, December 31, 1897. Obdobným jazykem bylo na straně Německa hovořeno také v souvislosti s malou britskou podporou jeho koloniálních ambicí v Africe. K tomu srov. Tamtéž, FO 68/173, *George Strachey to Marquess of Salisbury*, No. 51, Dresden, November 9, 1888.

⁵ K německé roli v otázce možného budoucího rozdělení portugalské koloniální říše mezi Německo a Velkou Británii tak, jak byla řešena v roce 1898, podrobně ECKARDSTEIN, Hermann von: *Lebens-Erinnerungen und politische Denkwürdigkeiten*, 1. Deutsche Nationalbibliothek 2017, s. 274nn. Přehledně shrnutí vyjednávání nabízí GRENVILLE, J. A. S.: *Lord Salisbury and Foreign Policy : The Close of the Nineteenth Century*. London 1964, s. 177–198.

⁶ BÖNKER, Dirk: *Militarism in a Global Age : Naval Ambitions in Germany and the United States before World War I*. Cambridge 2012, s. 47–72; TÝŽ: Global Politics and Germany's Destiny 'from an East Asian Perspective': Alfred von Tirpitz and the Making of Wilhelmine Navalism. *Central European History* 46, 2013, 1, s. 61–96; DUNLEY, Richard: Sir John Fisher and the Policy of Strategic Deterrence, 1904–1908. *War in History*, 22, 2015, 2, s. 155–173.

národní moci a velikosti Německa.⁷ S ním souvisejícími jevy pak byla mobilizace tisku určená pro získání masové podpory pro německý námořní program u veřejnosti či silné spojení faktoru velikosti námořnictva s německou prestiží a silou v rámci mezinárodních vztahů.⁸ Tyto i jiné jevy pak činí německý navalismus velmi specifickým a obtížně srovnatelným s navalismem jiných zemí.⁹

K rostoucím britským obavám z německého námořního programu pak přispívala nemalou měrou také měnící se situace na světových mořích. Velká Británie sice stále zůstávala námořní velmocí se suverénně největším počtem lodí, ale její dřívější konkurenti v rámci euroatlantického prostoru, Francie a Rusko, začali se stavbou a vybavením lodí postupně zaostávat (viz níže). Kdo naopak započal s významnějšími investicemi do námořnictva a zvýšil svou přítomnost na světových mořích, byly Spojené státy americké. O nich by se dokonce dalo hovořit i jako o dalším „námořním vyzyvateli“ vedle Německa.¹⁰ Pravdou ovšem bylo, že právě na přelomu 19. a 20. století se rodí později známý „speciální vztah“ mezi Velkou Británií a Spojenými státy americkými, mezi jehož projevy patřila nejen částečná britská rezignace na řešení sporných bodů s bývalou kolonií v Severní a Jižní Americe, ale taktéž britské vnímání Spojených států amerických jako vhodného spojence, u něhož je budování námořnictva sice nepřijemným jevem, ale zároveň také něčím, s čím Británie při zachování dobrých vztahů a ekonomické spolupráce mohla žít.¹¹ Rostoucí námořní výstavba Japonska pak pro Brity rovněž představovala možnost získat spojence v rámci jihovýchodní Asie, který by v případě nouze mohl pomoci též s ochranou Indie.

Německo naproti tomu bylo příliš blízko samotnému jádru britské říše, jeho zájmy začínaly postupem času až příliš zasahovat do britských sfér vlivu, a situaci nenahrávala ani podpora, jíž se u německé veřejnosti těšili vzpurní Búrové.¹² Jak bude potom ve studii dále rozvedeno, částečnou příčinou rostoucí britsko-německé animozity bylo vzájemné nepochopení. Zatímco Německo se v dlouhodobém horizontu pokoušelo těžkopádně vmanévrovat Velkou Británii do bližší aliance a podpory německých koloniálních i politických ambic, Británie, věrná politice „skvělé izolace“ (*Splendid Isolation*), nechtěla přijmout břímě kontinentálního závazku a přes nesporné sympatie, které mohla k Německu

⁷ K tomu srov. HADLEY, Michael L.: *Der Mythos der deutschen U-Bootwaffe*. Hamburg – Berlin – Bonn 2001, s. 16; HOBSON, Rolf: *Maritimer Imperialismus : Seemachtideologie, seestrategisches Denken und der Tirpitzplan 1875 bis 1914*. Oldenbourg – München 2004, s. 340; RAHN, Werner: *Deutsche Marinen im Wandel: Vom Symbol nationaler Einheit zum Instrument internationaler Sicherheit. Beiträge zur Militärgeschichte*, 63, 2004; SCHNEIDER, Dennis: *Die Flottenpolitik im Deutschen Kaiserreich : 1890er Jahre bis zum Ausbruch des Ersten Weltkrieges*. S. l. 2009, s. 44–60.

⁸ Blíže BÖNKER, D.: *Global Politics*, s. 61–96.

⁹ Srov. DUNLEY, R.: *Sir John Fisher*, s. 155–173.

¹⁰ BÖNKER, D.: *Militarism*, s. 47–72.

¹¹ K tomu srov. CAMPBELL, A. E.: *Great Britain and the United States 1895–1903*. London 1960 (zejm. s. 186–214).

¹² K otázkám německých sympatií k Búřům se vyjadřoval i tehdejší britský vyslanec v Sasku George Strachey. Ten ve své zprávě z ledna 1896 mj. píše, že *významné německé deníky, mezi nimi i Zeitung, píše [...], že jsme [Britové] dostali to, co si zasloužíme*. K tomu Strachey dále dodává, že *Všenněmecký svaz [Alldeutscher Verband] v Lipsku uspořádal shromáždění pro podporu Búřů, kde byl vybírán příspěvek na jejich podporu. Byly předneseny projevy kritizující Anglii [...], byl zaslán děkovný telegram císaři a byl zřízen fond za účelem, aby mohlo Německo vybudovat flotilu, která udělá z hesla „Rule Britannia“ legendu minulosti*. TNA, FO 68/181, *George Strachey to Marquess of Salisbury*, No. 3, Dresden, January 10, 1896.

chovat tehdejší britská politická špička,¹³ nechtěla ztratit manévrovací prostor ve vztahu k Francii a Rusku.¹⁴

Jako u většiny historických jevů je potom obtížně přesně určit, odkdy se má rivalita nejen mezi britským královským námořnictvem (*Royal Navy*) a německým císařským námořnictvem (*Kaiserliche Marine*), ale také mezi odpovědnými politiky a funkcionáři obou států přesně datovat.¹⁵ Nesporné však je, že určitým „bodem zlomu“ byla búrská válka v letech 1899–1902¹⁶, která na jedné straně zvýšila německá ambice v oblasti rozvoje jeho námořnictva, na straně druhé pak vedla k silící izolaci Británie v rámci mezinárodních vztahů a postupnému utváření pohledu na německý námořní program jako na hrozbu pro Britské impérium.¹⁷

Studie potom navazuje na současný stav bádání o příčinách první světové války, resp. na bádání vztahující se k interpretaci mezinárodních vztahů mezi evropskými mocnostmi od konce 19. století do roku 1914. Využívá k tomu chronologické nahlížení na počátek britsko-německé rivality v námořní oblasti (tzv. diachronní přístup), přičemž využívá analýzy významných písemných pramenů k námořní výstavbě obou států a k měnícímu se britskému přístupu k německému námořnímu programu, kriticky analyzuje sekundární literaturu s důrazem na práce současných autorů, dostupnou korespondenci a memoáry a vyjma oblasti politické se zaměřuje též na roviny ekonomickou a dynastickou. Z metodologického hlediska byla studie zpracována za pomoci metody sondy a metody komparativní.

Novější historiografie již oproti dřívějším pracím opustila tezi o Německu jako o jasném a přímém viníku prvního „světového“ válečného konfliktu a o období před rokem 1914 jako o vzrůstající německé agresivitě směrem k ostatním mocnostem¹⁸ a snaží se nacházet další příčiny zhoršování vztahů mezi tvořícími se tábory mocností. Na agresivní německou politiku je v této souvislosti nahlíženo jen jako na jeden z většího množství rozhodujících faktorů, ač velmi podstatný. Tato studie v souvislosti s výše uvedeným trendem nahlíží na britsko-německé vztahy optikou silícího imperialismu evropských států, zvyšující se konkurence v koloniálních otázkách, bere v potaz také roli nejrozumnějších mocenských klik a jejich cílů a také jistý sociální darwinismus a přesvědčení o „právu“ na

¹³ Z nejznámějších lze uvést Archibalda Philipa Primrose, 5. hraběte z Rosebery, a Josepha Chamberlaina.

¹⁴ To ostatně dokládá i stanovisko, které ve svém dopise prezentoval britský ministerský předseda lord Salisbury. Dozajista si přejeme být dobrými přáteli s Německem stejně, jako tomu bylo v roce 1892. To znamená, že si přejeme spolupracovat s Trojspolkem, aniž bychom k němu přímo patřili. To je postoj, který zaujímáme nejen ve vztahu k naší ústavě [sic!], která neuznává závazky utvořené v minulosti, ale také vzhledem k naší ostrovní pozici, která pro nás činí zatěžujícími veškeré aliance, které nejsou nezbytné pro zajištění naší bezpečnosti. Tento postoj potom zaujímáme již od období let 1886–1892 a pokud je s námi nyní německý císař nespokojen, jak je možné, že s námi nebyl nespokojen tehdy? Od té doby se nic nezměnilo. TNA, FO 800/9, Salisbury to Lascelles, March 10, 1896, Lascelles Papers, fo. 49. Německá reakce potom v *Aufzeichnung des Staatssekretärs des Auswärtigen Amtes Freiherrn von Marschall*, Berlin, den 13. März 1896, Nr. 2779, In: LEPSIUS, Johannes – MENDELSSOHN BARTHOLDY, Albrecht – THIMME, Friedrich (eds.): *Die Große Politik der europäischen Kabinette 1871–1914: Sammlung der diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes*, Band 11 (*Die Krügerdepesche und das europäische Bündnisssystem 1896*). Berlin 1924, s. 242–243.

¹⁵ V dalším textu také jen jako „britské námořnictvo“, resp. „německé námořnictvo“.

¹⁶ Někdy také označovaná jako druhá búrská válka pro odlišení od prvního konfliktu mezi Brity a Búry v letech 1880–1881.

¹⁷ K těmto závěrům obdobně MULLIGAN, William: *The Trial Continues: New Directions in the Study of the Origins of the First World War*. *The English Historical Review* 129 (538), 2014, s. 639–666.

¹⁸ K tomu blíže FISCHER, Fritz: *Griff nach der Weltmacht: Die Kriegszielpolitik des kaiserlichen Deutschland 1914/1918*. Düsseldorf 1961.

výjimečné postavení jednotlivých států, který byl již na konci 19. století mezi evropskými mocnostmi silně zakořeněný.¹⁹

V kontextu faktorů uvedených výše je britsko-německou rivalitu třeba vnímat jako střet konkurujících si cílů a principů zahraničních i domácích politik obou států. Na jedné straně se zde střetává „právo“ Německa na místo mezi světovými velmocemi, spojené s nároky na koloniální území a respekt ostatních, s „právem“ na britskou dominanci v rámci euroatlantického námořního prostoru, považovaného za klíčový pro ochranu Britských ostrovů i celého impéria. Vedle toho se zde střetává německý pohled na námořní zbrojení jako na něco, co „vmanévruje“ Brity do společné aliance k ochraně a prosazování zájmů Německa, s britským odporem více seázat s jakoukoliv kontinentální evropskou zemí, což by mohlo vést ke zvýšení počtu střetů s ostatními v koloniální oblasti.²⁰ Nikoliv nepodstatnou roli zde hrála rovněž propaganda na obou stranách kanálu La Manche, kde britská veřejnost nemohla Německu odpustit podporu Búrů v jižní Africe a z jejího pohledu zbytečné vyvolávání sporů v koloniálních otázkách, zatímco německé veřejné mínění vidělo Brity jako agresivní imperialistickou velmoc upírající ostatním státům jejich práva a vnucující jim omezení, která v konečném důsledku vedla jen k obohacení britských obchodníků.²¹ Ke složitosti situace navíc ještě přispívalo rozdílné vnímání britsko-německých vztahů mezi populací obou států a jejich politickou reprezentací, kdy se tato dokonce v letech 1898 a 1901–1902 dostala do vyjednávání o bližší formě politické spolupráce, spočívající v možném užším napojení Británie na Trojspolek.²²

Ačkoliv nejde vzhledem k výše uvedenému vnímat britsko-německou námořní rivalitu jako „primární“ příčinu první světové války, lze o ní jistě hovořit jako o příčině „sekundární“, a to ve smyslu jejího vlivu na konstantní zhoršování britsko-německých vztahů od počátku 20. století, zvyšující se podezřívavost politiků obou států a vlivu na „demonizaci“ možné spolupráce při řešení mezinárodních problémů světového či minimálně evropského významu, jakými byly dvě marocké krize, krize na Balkáně či s ní související otázka budoucnosti rozpadající se Osmanské říše.²³

¹⁹ Toto nahlížení na mezinárodní vztahy mezi evropskými státy v letech 1890–1914 předkládají např. MOM-BAUER, Annika: Guilt or Responsibility? The Hundred-Year Debate on the Origins of World War I. *Central European History* 48, 2015, 4, s. 541–564; RÖHL, John C. G.: Goodbye to all that (again)? The Fischer thesis, the new revisionism and the meaning of the First World War. *International Affairs* 91, 2015, 1, s. 153–166. Za do určité míry „přelomovou“ práci, která reviduje předcházející bádání je pak považován CLARK, Christopher: *The Sleepwalkers: How Europe Went to War in 1914*. London – New York 2013. Ohledně nejnovějších poznatků a přístupu k tématu rovněž ANIEVAS, Alexander: 1914 In World Historical Perspective: The ‚Uneven‘ and ‚Combined‘ Origins of World War I. *European Journal of International Relations* 4, 2012, s. 721–746.

²⁰ Srov. HUBATSCH, Walther: *Die Ara Tirpitz: Studien zur deutschen Marinepolitik, 1890–1918*. Göttingen 1955, s. 95–112.

²¹ OTTE, T. G.: ‘He Interviews the Ambassadors’: Alfred de Rothschild, High Finance and High Politics in Victorian and Edwardian Britain. In: FISHER, John – BEST, Antony: *On the Fringes of Diplomacy: Influences on British Foreign Policy, 1800–1945*. London 2011, s. 53–80; CECIL, Lamar: *Albert Ballin: Business and Politics in Imperial Germany, 1888–1918*. Princeton 1967, s. 181–185.

²² GRENVILLE, J. A. S.: Lord Salisbury, s. 344–369; KOVÁŘ, Martin: Nepřátelé či spojenci? Příspěvek ke studiu britsko-německých vztahů před první světovou válkou. *Acta Oeconomica Pragensia* 16, 2008, 1, s. 66–73.

²³ K tomu blíže BRIDGE, Francis Roy – BULLEN, Roger: *The Great Powers and the European States System 1814–1914*. London 2005, s. 266–270.

Počátky a pozadí vzestupu německého císařského námořnictva

Když se v říjnu 1899 Velká Británie vydala do války proti Búrům v Transvaalu v jižní Africe, poskytla tato krize Německu příležitost zaujmout významnější pozici v námořních záležitostech. Většina evropských mocností sledovala průběh války s Búry s pobouřením, a to i kvůli své vlastní neschopnosti zasáhnout z důvodu naprosté převahy britského královského námořnictva.²⁴ Německý císař Vilém II. uznal nedostatky Německa v tomto ohledu již v roce 1896, kdy nemohl podporovat Paula Krugera²⁵ a německé zájmy v jižní Africe.²⁶ Bez vlastního námořnictva bylo dle názoru německého císaře a okruhu jeho blízkých spolupracovníků zhola nemožné promítat mimo Evropu německou moc a účinně využívat německou diplomacii pro získání kolonií a vymození obchodních koncesí.²⁷ Vilém II. využil nastalé situace, aby vyvolal vášnivou veřejnou debatu k námořní expanzi, když prohlásil: *Potřebujeme silné německé námořnictvo! [...] jinak nebudeme schopni dále rozvíjet náš vzkvétající obchod a prosazovat naše zájmy!*²⁸

Současně však Vilém II. napsal uklidňující dopis své babičce, britské královně Viktorii, a ujistil ji o svém přátelství.²⁹ Toto přátelství však bylo pečlivě vyzkoušeno na začátku búrské války, když královské námořnictvo zachytilo německý poštovní parník *Bundesrat* a několik dalších neutrálních lodí u jihoafrického pobřeží.³⁰ Faktem zůstávalo, že již krátce po svém nástupu na trůn v roce 1888 chtěl císař námořnictvo, které by mohlo soupeřit s Británií, tehdy dominantní velmocí na moři.³¹

Německo však nejprve projevovalo o „námořní problém“ jen malý zájem. Mnoho lidí cítilo, že stát, který již udržuje jedno z největších pozemních vojsk, nemůže doufat, že bude představovat rovněž prvotřídní námořní mocnost. Kromě toho byla agitace ve prospěch větší flotily obecně považována za jeden z rozmarů mladého císaře. Ani vedoucí

²⁴ HURD, Archibald – CASTLE, Henry: *German Sea-Power: Its Rise, Progress, and Economic Basis*. New York 1913, s. 118.

²⁵ Stephanus Johannes Paul Kruger (1825–1904), významný búrský politik a prezident Transvaalu v letech 1880–1902.

²⁶ RÖHL, John C. G.: *Wilhelm II.: The Kaiser's Personal Monarchy, 1888–1900*. Cambridge 2004, s. 732–765; GRENVILLE, J. A. S.: Lord Salisbury, s. 104–106.

²⁷ CECIL, Lamar: *Wilhelm II.: Prince and Emperor, 1859–1900*. Chapel Hill – London 1989, s. 289–290.

²⁸ HISLAM, Percival A.: *The Admiralty of the Atlantic: An Enquiry into the Development of German Sea Power Past, Present, and Prospective*. London 1908, s. 19.

²⁹ Vilém II. doslova napsal: *Je prostě nesmysl, aby si dva velké národy, které jsou navíc spojeny příbuzenstvím a náboženstvím, [...] navzájem škodily*. RÖHL, John C. G.: *The Worst of Enemies: Kaiser Wilhelm II and His Uncle Edward VII*. In: GEPPERT, Dominik – GERWARTH, Robert: *Wilhelmine Germany and Edwardian Britain: Essays in Cultural Affinity*. London 2008, s. 51.

³⁰ HURD, A. – CASTLE, H.: *German Sea-Power*, s. 119.

³¹ Vilém II., ještě předtím, než nastoupil na trůn, projevoval velký zájem o námořní záležitosti. Když ho v roce 1889 královna Viktorie jmenovala admirálem britského námořnictva, ona i premiér Salisbury doufali, že toto jmenování ukončí rusofilské sklony mladého vládce a přivede ho na britskou stranu. Tato naděje byla zcela oprávněná, avšak ve skutečnosti vše zafungovalo až příliš dobře. Vilém se o britskou flotilu nejen živě zajímal, ale utvrdil se v myšlence o nutnosti větší a silnější německé flotily. V roce 1894 psala jeho matka královně Viktorii: *Vilémova jediná myšlenka je mít námořnictvo, které bude větší a silnější než britské námořnictvo, ale to je opravdu čiré šílenství a pošetilost, a [on] brzy uvidí, jak je to nemožné a zbytečné*. Tato očekávání se nenaplnila, když mladý císař i v pozdějších letech neustále mluvil o nutnosti posílit flotilu, odkazoval na ni ve svých projevech a bombardoval poslance Říšského sněmu plány na posílení slabé pozice Německa na světových mořích a oceánech. K tomu blíže in: TNA, ADM 1/7465B, Douglas Austin Gamble, 'Views of the German Emperor on Naval Tactics', November 21, 1900 a *Minute by Custance*, kde je vysloven názor, že je každý námořní projekt předložen císaři, který rozhoduje o jeho přijetí.

funkcionáři Císařské admirality (posléze říšského Námořního úřadu) neměli pro dalekosáhlé plány žádné využití. Admirál Albrecht von Stosch (v čele úřadu v letech 1873–1883) v memorandu z roku 1883 prohlásil, že *námořní bitvy jen zřídka kdy rozhodují o osudech států a na nesmírně dlouhou dobu bude rozhodnutí každé války pro Německo ležet v jeho pozemní armádě*.³² Stoschův nástupce, generál a pozdější kancléř Leo von Caprivi (v čele úřadu v letech 1883–1888) zastával stejný názor. Flotila pro něj byla jednoduše vedlejším faktorem při operacích budoucí války proti Francii a Rusku. Důležitou věcí byla adekvátní pobřežní obrana a pokud možno flotila dostatečně silná, aby zabránila účinné blokádě německého pobřeží. Proto také Caprivi rezignoval v roce 1888, když nebyl ochoten podpořit ambiciózní námořní plány nového císaře.

Admirálové Alexander von der Monts de Mazin (v čele úřadu v letech 1888–1889) a poté Friedrich Hollmann,³³ první námořní důstojníci, kteří zastávali funkci státního sekretáře říšského Námořního úřadu, možná mohli podniknout účinnější kroky, ale Monts zemřel několik měsíců po nástupu do funkce a Hollmannovy snahy v letech 1890 až 1897 spočívaly předně v udržování dobrých vztahů s Říšským sněmem tím, že se vyhýbal kladení nepřiměřených požadavků, a to zejména v otázce financí.³⁴ Výstavbě německé flotily totiž nejvíce bránila právě skutečnost, že bylo třeba každoročně žádat Říšský sněm o prostředky na základní chod námořnictva, popřípadě na stavbu nových lodí.³⁵ Výdaje na námořnictvo, na rozdíl od výdajů na armádu, pak nebyly mezi voliči příliš populární a poslanci většinou zůstávali u povolení nejnutnějších financí pro udržování základního stavu.³⁶ Proto také byla koncepce výstavby flotily do roku 1897 poměrně málo ambiciózní. Výsledkem bylo, že zatímco Francie a Rusko postupovaly vpřed, německé námořnictvo v desetiletí od roku 1885 do roku 1895 početně pokleslo z pozice třetí námořní mocnosti na pozici páτου. V polovině 90. let začala tato situace v politických kruzích vyvolávat znepokojení.³⁷

V důsledku toho se v letech 1895–1896 stali členové Říšského sněmu mnohem otevřenějšími k poskytnutí větších částek pro rozvoj námořnictva. Potíž byla v tom, že nedokázali jasně určit, jaká je politika státního sekretáře Hollmanna. Zdálo se, že vládní stavební program nemá žádný pevně daný cíl. Bylo dokonce nemožné zjistit, zda měla být cílem velká flotila křižníků na ochranu obchodu, nebo posílení bojové flotily. Poté, v lednu 1896, došlo k akutnímu mezinárodnímu napětí, které následovalo po neúspěšném Jamesonově vpádu do Transvaalu. Vilém II. totiž 3. ledna 1896 zaslal telegram prezidentu Transvaalu Paulu Krugerovi, v němž mu blahopřál k odražení vpádu a pomocí něhož se snažil *Kaiser* kompenzovat skutečnost, že jinak nebyl schopný do britsko-búrského konfliktu

³² HURD, A. – CASTLE, H.: *German Sea-Power*, s. 94.

³³ Přídomek „von“ získal až roku 1905.

³⁴ K tomu např. *Der Staatssekretär des Reichsmarineamtes Admiral Holtmann an den Staatssekretär des Auswärtigen Amtes Freiherrn von Marschall*, Berlin, den 8. Dezember 1896, Nr. 3670, In: LEPSIUS, Johannes – MENDELSSOHN BARTHOLDY, Albrecht – THIMME, Friedrich (eds.): *Die Große Politik der europäischen Kabinette 1871–1914: Sammlung der diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes, Band 14. 1. (Weltpolitische Rivalitäten, Erste Hälfte)*. Berlin 1924, s. 47.

³⁵ HUBATSCH, W.: *Die Ara Tirpitz*, s. 13–20.

³⁶ HILDEBRAND, Hans – HENRIOT, Ernest: *Deutschlands Admirale 1849–1945: Die militärischen Werdegänge der See-, Ingenieur-, Sanitäts-, Waffen- und Verwaltungsoffiziere im Admiralsrang*, 2. Osnabrück 1989, s. 87–88.

³⁷ HUBATSCH, W.: *Die Ara Tirpitz*, s. 18–25.

zasáhnout. Telegram vyvolal v Británii silný odpor a významně zhoršil vzájemné vztahy.³⁸ V reakci na to předložil císař Říšskému sněmu plán na schválení půjček ve výši sto milionů marek za účelem zvýšení tempa námořní výstavby. Vedle toho začal soustavně vzrůstat vliv admirála Alfreda Tirpitz.³⁹

Tirpitz, od roku 1892 náčelník námořního štábu, dlouhodobě nesouhlasil s politikou Hollmana, když jejich vzájemná animozita vyústila na podzim roku 1895 k tomu, že Tirpitz požádal o své nahrazení. Tehdy císař Tirpitz požádal o soubor doporučení pro námořní výstavbu. Ve stejnou dobu došlo ke krizi v jižní Africe, přičemž byl Hollmann následně pověřen získáním peněz od Říšského sněmu na pokračování programu námořní výstavby. Hollmann byl však ve svých snahách neúspěšný, čímž jen urychlil svůj pád, a vědom si své klesající podpory u vojenských a politických špiček, nabídl svou rezignaci, která byla přijata a on byl v červnu 1897 nahrazen právě Tirpitzem. Ten se následně stal na dlouhých dvacet let jednou z klíčových postav německého militarismu.

*Naše politika, stěžoval si Tirpitz v dopise ze dne 13. února 1896, nerozumí tomu, že německá alianční hodnota, ani z pohledu evropských států, neleží v naší armádě, ale v našem loďstvu.*⁴⁰ *Je nezbytné, tvrdil Tirpitz, abychom zvyšovali svou námořní sílu s cílem získat spojení s dalšími mocnostmi. Zvýšit hodnotu našeho spojení je však možné dosáhnout pouze skrze silnou bitevní flotilu.*⁴¹ Jeho tzv. teorie rizika (*Risikotheorie*), na níž byla v následujících letech vybudována německá námořní politika, nebyla žádným pokusem postavit flotilu tak velkou, jako měli Britové. Němci totiž vždy počítali s tím, že Britové nebudou schopni soustředit všechny své eskadry v Severním moři a z toho důvodu pro ně bude mnohem výhodnější s Německem a jeho loďstvem spolupracovat. Na co se Tirpitz od nástupu do funkce skutečně zaměřil, byla flotila dostatečně silná, aby byla Británie odrazena od případného námořního útoku na německé pobřeží.⁴² Tirpitz věřil, že jakmile Německo takovou flotilu vybuduje, Britové, spíše než by riskovali vzájemný střet, budou preferovat spolupráci.

Německo budující námořnictvo tak vyděsí Británii, čímž ji donutí ke koncesím v rámci mezinárodních vztahů. V souladu s výše uvedeným tak není překvapivé, že prvním krokem Tirpitz bylo přijetí zákonů, které by podpořily program námořní výstavby. První námořní zákon prošel v roce 1898, přičemž na jeho základě mělo být postaveno sedm bitevních lodí, čímž by celkový počet německých bitevních lodí vzrostl na devatenáct.

³⁸ Pohled britské veřejnosti dobře shrnuje názor novináře Spensera Wilkinsona, který prohlásil: *Mnoho Angličanů bylo zvyklých vidět složitou pozici Německa mezi nepřátelskou Francií a nepřátelským Ruskem jako jistotu, že v případě války Anglie s jakoukoliv z těchto mocností bude Německo na její straně. [...] Nedávné zjištění, že má Německo své vlastní úmysly a že při jejich prosazování může jít proti zájmům Anglie, vytvořilo silný odpor vůči Německu málem tak neodůvodněný a přehnaný, jako byla dřívější přehnaná důvěra v jeho spolupráci.* WILKINSON, Spenser: *The Nation's Awakening*. London 1897, s. V-VI. Další novinář potom v přímé reakci na Krugerův telegram napsal, že *Německo je mezi evropskými mocnostmi našim jediným pravým nepřítelem. Jsme obchodní rivalové, kteří jsou nyní v zápase na život a na smrt o zisk světových trhů. [...] Nemůžete jít do City [obchodní čtvrť v Londýně, pozn. aut.] bez toho, abyste neviděli na vlastní oči a neslyšeli na vlastní uši důkazy o obchodní válce, a co je horší, o úspěšné válce ze strany Německa.* STEEVENS, George W.: *Naval Policy*. London 1896, s. 184.

³⁹ Tirpitz získal přízvisko „von“ až roku 1900.

⁴⁰ TIRPITZ, Alfred von: *My Memoirs*, 1 a 2. London 2013, s. 84; TÝŽ: *Erinnerungen : Neue durchgesehene Auflage mit Namen- und Sachregister*. Leipzig 1920, s. 84.

⁴¹ TÝŽ: *My Memoirs*, s. 120–121.

⁴² K tomu podrobněji TÝŽ: *Die Seeressourcen des Deutschen Reiches : Zusammengefasst auf Veranlassung des Reichs-Marine-Amtes*. Berlin 1898. Jedná se o brožuru, kterou předal Tirpitz poslancům Říšského sněmu v listopadu 1897 krátce před počátkem projednávání prvního námořního zákona.

Následně byl v roce 1900 schválen druhý námořní zákon, který počet německých bitevních ků zvýšil na třicet osm.

Tirpitz, stejně jako mnoho dalších přívrženců teorií Alfreda Thayera Mahana o projekci námořních sil,⁴³ soudil, že pro velmoc je zásadní velké námořnictvo, konkrétně velká bitevní flotila. Podle slov Theobalda von Bethmanna Hollwega tomu tak bylo třeba *pro obecné účely imperiální velikosti*.⁴⁴ Tirpitz trval na tom, že námořnictvo musí být plánováno dlouhodobě, a druhý námořní zákon z roku 1900 tak stanovil linie, na nichž se mělo německé námořnictvo vyvíjet až do roku 1917. Tím se ale na druhou stranu značně znesnadňovala německá pozice v mezinárodních vztazích, předně ve vztazích s Británií. Ta totiž postupem času stále více vnímala vidět německé snahy o vybudování velké flotily jako ohrožení své námořní převahy. Každá snaha o dohodu či o omezení námořní výstavby však v německých maritimních kruzích narazila na silný odpor, čímž jen rostla britská podezřivost.

Své základní myšlenky uvedl Tirpitz ve svém zdůvodnění nutnosti přijetí dodatku (*Novelle*) k původnímu námořnímu zákonu z roku 1898. V něm uvádí, že: *za stávajících okolností existuje pouze jeden prostředek, jak chránit německý námořní obchod a její kolonie: mít po ruce bitevní flotilu s takovou mocí, aby vedla válku, která bude ohrožovat pozici i toho nejsilnějšího námořního soupeře. Anglie představuje nejsilnějšího námořního protivníka. Expanze německého obchodu vedla k prudké konkurenci mezi Německem a Anglií na světovém trhu. Odporující zájmy, které tento vývoj přinesl, vystupují do popředí a vedou k úvahám o možnosti anglického útoku [na Německo]. Pro nás to znamená nezbytnou nutnost zajistit, abychom byli takový útok schopni úspěšně odrazit*.⁴⁵ V této souvislosti si Tirpitz kladl tři hlavní otázky – na kterých místech je Británie (Anglie) zranitelná, proti kterému z nich lze úspěšně provádět operace a jaké prostředky je k tomu třeba mít po ruce.

Na tyto otázky si hned také sám odpovídal: *Je nemožné, abychom zasáhli Anglii v oblasti námořního obchodu. Kromě křižníků vyžaduje křižníková válka také opevněné základny, které mohou lodě používat jako operační základny. S ohledem na počet plavidel na zahraničních základnách a počet těchto základen [...] má Anglie tak velký náskok, že jakékoli úsilí ze strany Německa ji dohnat by bylo marné. Druhým zranitelným místem v Anglii je její vlastní území, kde nemá velkou armádu, která by ji mohla bránit, pokud by se loďstvo rozmístilo v [britských] domácích vodách. Pokud dokážeme vytvořit bitevní flotilu, která je schopna postavit se anglické bitevní flotile v jejich domácích vodách, pak může být Anglie vystavena*

⁴³ Kapitán Alfred Thayer Mahan vydal knihu *O vlivu námořní síly na historii* (*The Influence of Sea Power upon History, 1660–1783*). Po tomto díle následovala v roce 1892 kniha *Vliv námořní síly na francouzskou revoluci a říši* (*The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire, 1793–1812*, 1–2) a v roce 1897 *Život Nelsona* (*The Life of Nelson*). Mahanovy knihy spočívaly v obecné diskusi o prvcích námořní síly, po níž v různých svazcích následovala analýza dějin námořní války, se zvláštním odkazem na boj Anglie s Holandskem a Francií v 17. a 18. století a až do bitvy u Trafalgaru a smrti Nelsona. Někteří spisovatelé namítali, že Mahan nebyl příliš dobrým historikem a že jeho obecná neznalost jiných aspektů historie ho vedla ke zveličování důležitosti námořní síly a že si nikdy neuvědomil, že myšlenky podobné jeho vlastním byly předloženy již dřívějšími autory. Přesto byly jeho knihy nedílnou součástí povinné četby většiny námořních strategiů přelomu 19. a 20. století a těšily se značné popularitě. Mahanovy argumenty měly také obrovský vliv na německou a britskou strategii budování bitevních flotil. V případě Německa pak byla do každého jeho námořního plavidla umístěna kopie první jmenované knihy, kterou do němčiny přeložil admirál Ludwig Borckenhagen. K tomu blíže LANGER, William L.: *The Diplomacy of Imperialism, 1890–1902*. New York 1951, s. 417–420.

⁴⁴ TAYLOR, Allan John Percival: *The Course of German History*. London – New York 2001, s. 173

⁴⁵ Bundesarchiv, Reichsmarineamt (dále RM) 3/6657, *Alfred von Tirpitz Reichsmarineamt, Budgetkommission*, Berlin, Februar 1900, ff. 214–220 a 122.

*riziku ztráty své bojové flotily a tím i vlastní ochrany, čímž jsme my zajištěni proti útoku Anglie.*⁴⁶ Tirpitz poté uzavřel konstatováním, že [tato tvrzení] *dokládají, že pro Německo existuje pouze jeden způsob, jak získat na důležitosti jako námořní mocnost ve vztahu k Anglii a tím si zajistit mír, a to skrze vybudování silné bitevní flotily.*⁴⁷

Námořní projekty hrály nyní taktéž zásadní roli v německé domácí politice. V roce 1897, kdy byly plány poprvé vypracovány, prošel německý průmysl obdobím deprese. Jedním z důvodů výstavby velkého námořnictva tak bylo mimo jiné poskytnout stabilní poptávku po německém železu a oceli. Jednalo se tak částečně o ústupek německým ocelářským magnátům, ale nesmí být opomenut ani význam symbolický. Na rozdíl od armády, která si zachovala svůj pruský charakter, bylo námořnictvo v podstatě celoněmecké, a tak symbolizovalo spojení německého národa v určitém společném zájmu. Proto získaly Tirpitzovy plány podporu mnoha liberálů, kteří by se v jakékoli jiné záležitosti postavili proti protibritské politice.⁴⁸ Námořnictvo, stejně jako armáda před ním, tak bylo ve skutečnosti placeno státními půjčkami.⁴⁹

Německé námořnictvo 90. let 19. století bylo založeno na pobřežní obraně v Baltském moři s obrněnými křižníky pro ochranu zámořského obchodu.⁵⁰ Zpočátku byl císař pro stavbu dalších křižníků, především se však zajímal o získání *více lodí*.⁵¹ Nakonec se ale Vilém II. rozhodl přesunout svou pozornost na stavbu bitevních lodí, když viděl, jak hladce získal Tirpitz v letech 1898 a 1900 peníze od Říšského sněmu. Německé námořní zákony počínaje rokem 1898 měly poskytnout *Kaiserliche Marine* velkou moderní bitevní flotilu.⁵² I když byly bitevníky stavěny v Německu, inspirovaly se britským královským námořnictvem, které tradičně sloužilo jako inspirace pro rodící se námořnictva po celém světě, včetně ruských, japonských a italských.⁵³

Agitace pro výstavbu silné flotily, která se na podzim roku 1897 rozšířila po celém Německu, potom nesouvisela jen s mezinárodní situací po Krugerově telegramu a nástupem Tirpitze do čela Námořního úřadu. Důvody byly rovněž ekonomického charakteru. 28. července 1897 britská vláda vypověděla obchodní smlouvu uzavřenou s německým *Zollvereinem* (Celním spolkem) v roce 1865. Důvodem tohoto kroku byla snaha britského ministra kolonií Josepha Chamberlaina zabránit situaci, kdy by britské kolonie mohly po uplynutí platnosti původní smlouvy, k níž by došlo v roce 1898, stanovovat na německé

⁴⁶ Tamtéž.

⁴⁷ Tamtéž.

⁴⁸ Například katolická strana Centrum (*Deutsche Zentrumspartei*) hlasovala pro druhý zákon o námořnictvu z roku 1900, ačkoli většinu své podpory čerpala od rolníků a řemeslníků v oblastech daleko od velkých přístavů. Tímto hlasováním se Centrum otevřeně připojilo k vládní koalici. Pokusilo se však prosadit jednu podmínku, a to, že by námořnictvo mělo být hrazeno skrze přímé zdanění, což byl i požadavek, který liberálové kladli na financování armády. V tomto ohledu však bylo Centrum neúspěšné a ke změně v této otázce za dobu trvání císařství nedošlo.

⁴⁹ „Inflační financování“, pomocí něhož vedlo Německo první světovou válku, tedy byly základem fiskální politiky státu dlouho před vypuknutím války. V tomto přístupu se také implicitně odrážel argument založený na francouzském odškodnění z roku 1871, a sice že armáda a námořnictvo se za čas zaplatí samy tím, že Německo uvalí reparační podmínky na podmaněné státy. K tomu blíže OLIVIER, David H.: *German Naval Strategy 1856–1888: Forerunners of Tirpitz*. London – New York 2004, s. 10n.

⁵⁰ Srov. HASSELL, Ulrich von: *Tirpitz : Sein Leben und Wirken mit Berücksichtigung seiner Beziehungen zu Albrecht von Stosch*. Stuttgart 1920, s. 1–15.

⁵¹ HERWIG, Holger H.: *Luxury Fleet : The Imperial German Navy, 1888–1918*. London 1987, s. 20.

⁵² PADFIELD, Peter: *The Great Naval Race : The Anglo-German Naval Rivalry, 1900–1914*. London 1974, s. 52–66.

⁵³ HURD, A. – CASTLE, H.: *German Sea-Power*, s. 99.

zboží cla dle vlastního uvážení. Tato akce britské vlády, která měla primárně sloužit k pevnějšímu komerčnímu sepětí Britského impéria, posloužila k oživení strachu z obchodní války a obav z dalšího odpirání jeho *místa na Slunci* Německu.⁵⁴

Situaci ještě zhoršil článek publikovaný 11. září 1897 v *Saturday Review*. Jednalo se o parafrázi rozhovoru s Bismarckem v Paříži, který byl původně uveřejněn ve francouzském deníku *Gaulois* 7. září a o den později reprodukován v deníku *Times*. Starý kancléř měl podle *Saturday Review* říci, že při návštěvách císaře Viléma a francouzského prezidenta Faureho v Petrohradu v témže roce musela být hlavním tématem konverzace Británie a vyhlídky na vytvoření kontinentální ligy proti ní. Kromě toho měl bývalý kancléř poukázat na to, že sám dříve pomáhal Francii při založení její koloniální říše.⁵⁵ Článek jen přispýval sůl do rány v již tak napjaté situaci.

Německá opatření nebyla Brity zpočátku přijímána s významnějším znepokojením.⁵⁶ Německá flotila byla totiž stále do značné míry rozptýlena a tak, jak nyní existovala, sloužila především k tomu, aby čelila Francouzům a Rusům.⁵⁷ Německé námořnictvo bylo malé, slabé a koncentrované na Baltu, i když britským pozorovatelům samozřejmě neunikla snaha okruhu osob okolo císaře o *Weltpolitik* založenou na silném loďstvu a ambice, které projevoval Tirpitz.⁵⁸ Až do přelomu let 1904 a 1905 však zůstávaly hlavními nepřáteli Británie na moři Francie a Rusko.

Británie a její vnímání německého námořního programu

Britské znepokojení nad námořní politikou Ruska a Francie vedlo již v roce 1889 k přijetí standardu dvou přídílů (*Two Power Standard*) a přijetí zákona o námořní obraně (*Naval Defence Act*). Spojenectví Francie a Ruska, jak bylo stvrzeno při velké námořní demonstraci v Toulonu v říjnu 1893, způsobilo, že situace se pro Británii jevila jako velmi nebezpečná, a to předně ve Středozemním moři považovaném za hlavní cestu na Dálný východ.⁵⁹ Právě tam totiž Británie držela své nejnovější a nejpůsobivější loď, jednak pro

⁵⁴ TAYLOR, A. J. P.: *The Course*, s. 173–175.

⁵⁵ FOERSTER, Raimund: *Politische Geschichte der Preussischen und Deutschen Flotte*. Dresden 1928, s. 114.

⁵⁶ I přesto však byla síla německého námořnictva monitorována. Kupříkladu v lednu 1898 informoval kontradmirál sir Lewis Beaumont, tehdejší ředitel DNI, admiraltu, že německá admiraltita plánuje mít do konce roku 1904 dohromady 11 bitevníků, 12 velkých křižníků a 17 malých křižníků, přičemž v domácích vodách chtějí mít v té době celkem 17 bitevníků, 10 velkých a 20 malých křižníků. K tomu srov. TNA, ADM 1/7346B, *Sir Lewis Beaumont, 'Despatch enclosing a Memorandum Published in the German official Gazette respecting the German Naval Programme'*, January 5, 1898.

K činnosti britského velvyslance v Berlíně, sira Franka C. Lascallese, v období před schválením prvního německého námořního zákona potom předně TNA, FO 64/1411, *Frank C. Lascelles to Marquess of Salisbury* [Robert Gascoyne-Cecil, 3. markýz ze Salisbury], No. 259, Berlin, September 27, 1897, kde je obsažen stručný komentář Lascallese ke článku v *Kölnische Zeitung* z 24. září 1897, který se věnoval návrhu prvního německého námořního zákona. Dále se tomuto tématu věnuje ve zprávách ministru zahraničí a premiérovi Salisburymu v dopisech citovaných v: TNA, FO 64/1412, *Frank C. Lascelles to Marquess of Salisbury*, No. 301, Berlin, November 13, 1897 [zde předně komentář ke změnám v čele říšského Námořního úřadu] a TNA, FO 64/1411, *Frank C. Lascelles to Marquess of Salisbury*, No. 92, Berlin, March 27, 1897.

⁵⁷ HATTENDORF, John B. – KNIGHT, R. J. B. – PEARSALL, A. W. H. – RODGER, N. A. M. – TILL, Geoffrey (eds.): *British Naval Documents, 1204–1960*. Aldershot 1993, s. 620–621.

⁵⁸ PADFIELD, P.: *The Great Naval Race*, s. 94–97.

⁵⁹ Jak uvádí britské shrnutí stavu flotil nejvýznamnějších států působících v evropských vodách v dosahu Britských ostrovů: *k 1. dubnu 1894 by celkové množství našich [tj. britských] bitevních lodí v evropských vodách mělo být 56 oproti 53 bitevníkům vlastněných Francií a Ruskem, přičemž bitevníků 1. třídy budeme mít 19 oproti 14 a moder-*

obranu Britských ostrovů, jednak pro obranu Indie a Egypta. Z tohoto důvodu a kvůli rostoucí námořní síle Itálie tak činila rovněž Francie. Ta navíc měla námořní základnu v Toulonu a v roce 1895 postavila druhou v Bizertě v Tunisu. Zřízení ruské středomořské eskadry pak bylo tak vážnou hrozbou pro britské postavení, že mnoho odborníků navrhovalo zcela opustit Středomoří.⁶⁰ Radikální řešení se však setkalo se značným odporem. Namísto toho bylo rozhodnuto postavit nové loděnice v Gibraltaru a modernizovat tuto základnu pro použití středomořské flotily.⁶¹ Domácí loďstvo (*Home fleet*) bylo posíleno a udržováno mimo portugalské pobřeží, aby bylo po ruce pro podporu středomořských sil. Současně byl vyvíjen silný nátlak na liberální kabinet premiéra Gladstona,⁶² který přistoupl k realizaci nákladného námořního programu.⁶³

Lord Goschen,⁶⁴ tehdejší první lord admirality, při předkládání odhadů nákladů pro velké rozšiřování britské flotily v letech 1895–1900 o těchto hovořil jako o *odhadech nákladů nikoliv pro provokaci, ale k sebeobraně*.⁶⁵

Britové se však vyzbrojovali nejen proti kombinaci Francie a Ruska, ale nejpозději od ledna 1896 zahrnovali do možné nepřátelské aliance také Německo. Intervence Francie, Ruska a Německa (tzv. Intervence tří)⁶⁶ proti smlouvě ze Šimonoseki po čínsko-japonské válce ukázala realizovatelnost spolupráce evropských mocností v mimoevropských problémech. Situace se pak částečně opakovala též při řecké (či krétské) krizi v letech 1896–1897.⁶⁷ Existovaly tak reálné obavy, že by se Německo mohlo stát součástí francouzsko-ruského tábora.

První námořní zákon z roku 1898 však neměl za cíl vytvořit Německu loďstvo srovnatelné s Francií nebo Británií. Hovořil o tom nejen sám Tirpitz, ale taktéž deník *Times* napsal 28. března 1898, že *Německo, ležící mezi Ruskem a Francií, a oddané aktivitě na Dálném východě, bylo oprávněno přehodnotit své námořní postavení, dokonce i kdyby jednalo příliš ambiciózně*.⁶⁸ Pohled na tento zákon jako na první krok Německa k ohrožení

nich křižníků 58 oproti 32 francouzským a ruským. [...] Ze srovnání námořní výstavby v Británii, Francii a Rusku vyplývá [...], že v období let 1894–1895 naše flotila v evropských vodách přečísli kombinovanou flotilu Francie a Ruska třikrát, v období let 1895–1896 dvakrát a v období let 1896–1897 sedmkrát [...]. TNA, CAB 37/34/57, *Spencer Memorandum*, December 8, 1893.

⁶⁰ LANGER, W. L.: *The Diplomacy*, s. 440–442.

⁶¹ Bliže PADFIELD, P.: *The Great Naval Race*, s. 117.

⁶² William Ewart Gladstone (1809–1898), významný liberální politik a britský premiér v letech 1868–1874, 1880–1885, 1886 (únor – červen) a 1892–1894.

⁶³ LANGER, W. L.: *The Diplomacy*, s. 440.

⁶⁴ George Joachim Goschen, 1. vikomt Goschen (1831–1907), v letech 1887–1892 státní kancléř pokladu a posléze v letech 1895–1900 první lord admirality.

⁶⁵ ELLIOT, Arthur Ralph Douglas: *The Life of George Joachim Goschen, First Viscount Goschen, 1831–1907*, 2. London – New York – Bombay – Calcutta 1911, s. 207–219.

⁶⁶ Označení pro zásah diplomatických zástupců Ruska, Německa a Francie v Tokiu 23. dubna 1895 po uzavření mírové smlouvy mezi Japonskem a Čínou v Šimonoseki. Velmoci zásahem připravily Japonsko o část zisků, neboť je přinutily vrátit Číně Liao-tungský poloostrov s pevností Port Arthur. Japonsko nebylo schopno tlaku čelit a území Číně vrátilo za dodatečnou náhradu ve výši 30 milionů taelů. Brzy poté poloostrov získalo do pronájmu Rusko, což vystupňovalo soupeření Japonska a Ruska na Dálném východě a posléze vedlo i k rusko-japonské válce v letech 1904–1905.

⁶⁷ Tato krize vyvrcholila řecko-tureckou válkou v období dubna až května 1897, kdy bylo Řecko od porážky zachráněno pouze zásahem evropských velmocí.

⁶⁸ [London] *Times*, March 28, 1898, s. 8.

britské dominantní pozice na moři se datuje až do období po búrské válce.⁶⁹ Teprve tehdy začal být zastáván názor, vyslovený silně protiněmeckým deníkem *Saturday Review*, že *císařův námořní program potvrdil podezření rozšířené v Anglii již ode dne slavného dopisu Krugerovi, a to, že se Německo neustále připravuje změřit svou sílu s Anglií*.⁷⁰ Po roce 1898 však Brity stále neděsilo německé námořnictvo samo o sobě. Jako mnohem nebezpečnější se jevila již uváděná možnost spojení německé flotily s dalšími kontinentálními mocnostmi, Francií a Ruskem.⁷¹

Ve vnímání Německa jako reálné hrozby samy o sobě nebyla britská admirálita dlouho jednotná.⁷² Jednou z prvních postav, která začala jasně hovořit o postavení Německa jako o možné hrozbě pro britskou námořní převahu a standard dvou předí, byl kontradmirál Reginald Custance. Custance, který zastával funkci ředitele Námořní zpravodajské divize (*Naval Intelligence Division* [NID]), byl důstojníkem zodpovědným za hodnocení síly a záměrů zahraničních námořnictev, a bylo tedy logické, že první vážné znepokojení nad německým programem výstavby vyšlo právě z jeho strany. Custance například ke konci roku 1899 sděloval: *pokud se uskuteční německý [námořní] program, bude mít německé námořnictvo v roce 1917 čtyřicet moderních bitevních lodí [...]. Toto zvýšení německého námořnictva bude pravděpodobně vyžadovat odpovídající nárůst ve výstavbě Francie a Ruska – což znamená také naléhavou potřebu [výstavby] pro Japonsko. Je tak zřejmé, že musíme být připraveni na odpovídající navýšení naší vlastní výstavby*.⁷³

⁶⁹ Srov. SELIGMANN, Matthew S.: *The Royal Navy and the German Threat 1901–1914 : Admiralty Plans to Protect British Trade in a War Against Germany*. Oxford University Press 2012.

⁷⁰ *Saturday Review*, December 11, 1897, s. 654

⁷¹ *Kdyby bylo Německo skutečným spojencem Francie*, napsal britský novinář Herbert Wrigley Wilson v červnu 1898, *neutralita Holandska a Belgie by nevydržela ani týden. Německo by s jistotou mohlo poslat své jednotky do Holandska, kde by Holanďané kladli malý nebo žádný odpor. Belgii by pak určitě ovládla Francie. [...] Politicky by byla koalice Ruska, Francie a Německa nesmírně silná. Spojenci by podstupovali malé nebo žádné riziko, zatímco pro nás by představovali tu největší hrozbu. V nejlepším případě, za předpokladu, že budeme úspěšní, bychom ani nemohli účinně zablokovat jejich rozsáhlé pobřeží [...], ani ti nejlépe poučení námořní důstojníci nejsou přesvědčeni o tom, že jsme v počtu bitevních lodích rovni třem mocnostem*. WILSON, H. W.: *Our Navy against a Coalition*. *Fortnightly Review*, June 1898. s. 898–899.

⁷² Agresivní námořní politika v podání Viléma II. a jejího klíčového exponenta v německé politice, admirála (von) Tirpitz, však nebyla ničím zcela novým a specifickým pro Německo. Je na místě uvést, že standardní praxí britského královského námořnictva bylo udržovat flotilu rovnající se námořnictvu dalších dvou největších námořních mocností. Rozdílem v dalším vývoji britské námořní politiky však byla skutečnost, že se nyní významně přeorientovala na německé námořnictvo jako největší britskou hrozbu. S cílem poskytnout výkonnou flotilu, kterou chtěl admirál Fisher, se britské námořní výdaje v letech 1900 až 1910 dramaticky zvýšily z 29 milionů na 40 milionů liber. Část nákladů byla diktována výstavbou *Dreadnoughtů*. Dá se říci, že příchod těchto mohutných super-bitevních lodí královského námořnictva v roce 1905 způsobil, že všechny ostatní části britské flotily byly náhle považovány za zastaralé. Je však třeba zdůraznit, že *Dreadnought* byl vypuštěn před bitvou u Cušimy, což je obecně považováno za okamžik, kdy si námořní teoretici uvědomili potřebu takové změny. V důsledku toho Británie úmyslně zahájila zbrusu nový závod ve zbrojení týkající se výzbroje a konstrukce válečných lodí. Její největší konkurent, Německo, pak potřeboval osmnáct měsíců na to, aby přeorientoval svou námořní výrobu, čímž se německý plan námořního zbrojení významně pozastavil. Zde je ovšem na místě říci, že první námořní lord Fisher učinil důrazem na výstavbu velkých bitevníků zastaralou i většinu svého vlastního námořnictva. Kromě toho záměrně manipuloval se statistikami, podceňoval britskou sílu a přeceňoval Němce. I díky tomu britský parlament zajistil velkorysé finanční prostředky a Britové dokázali vybudovat své síly, zatímco německé námořnictvo dále zvyšovalo zadlužení Německa, když muselo kompletně upravit stavbu svých lodí, čímž obrovsky narostly požadované finanční prostředky. V roce 1908 pak předčilo britské námořnictvo v počtu velkých bitevníků Německo počtem 46 bitevních lodí oproti 24 německým. K tomu blíže SELIGMANN, Matthew S. (ed.): *Naval Intelligence from Germany : The Reports of the British Naval Attachés in Berlin, 1906–1914*. Aldershot 2007, s. 58.

⁷³ TNA, ADM 1/7425, *Minute by Custance on 'Germany's New Naval Programme'*, November 15, 1899.

Obavy o tempo a povahu německé námořní výstavby se začaly velmi brzy odrážet ve značném množství oficiálních dokumentů, přesto však zůstávala primární britská obava z napadení Britských ostrovů koalici Francie a Ruska. K tomu se sám Custance vyjadřoval v memorandu z 19. prosince 1900: *Kvůli závislosti této země na udržování vedoucí pozice na moři a pro rozsah jejich zájmů, které jsou v sázce, je životně důležité, aby byl poskytnut [větší počet lodí] [...], což je nutné také z důvodu rostoucí námořní moci Německa a Ameriky. V roce 1906 se Německo vyrovná v počtu bitevních lodí Rusku. Po tomto datu, pokud Rusko nezrychlí tempo výstavby, bude Německo třetí nejsilnější námořní silou a poté, při zvážení síly naší flotily, budou moci spojená námořnictva Francie a Německa hrát stejnou roli, [jakou dnes] mají námořnictva Francie a Ruska. V potaz přitom musí být také brána větší efektivita německého loďstva, než toho ruského.*⁷⁴ Ruská hrozba pak byla sice živá až do roku 1904 a incidentu v Dogger Bank⁷⁵, avšak po porážce Ruska v rusko-japonské válce a debaklu ruského námořnictva v bitvě u Cušimy došlo k přehodnocení britské obranné politiky, v níž význam Ruska značně poklesl.

Britské pojetí „německé hrozby“ mělo zároveň mnohem širší kontext. V historiografii je obvykle kladen důraz především na růst německé bitevní flotily. Její rozšiřování však nebylo jediným objektem pozornosti NID. Bitevní flotila byla pouze jedním aspektem, ale vedle ní existovalo taktéž obchodní loďstvo, kde pozornost admirality zaměstnávaly především expresní parníky, které byly využívány v severním Atlantiku, a existovalo nebezpečí, že budou v případě vojenského střetu použity jako pomocné křižníky.⁷⁶ Faktorem také byly postupně se zvyšující ambice německé námořní výstavby, které se odrážely již v návrhu druhého námořního zákona z roku 1900 s plánem výstavby do roku 1917. Potřeba protipatření vůči německému námořnímu programu pak byla diskutována již před rokem 1902, ale narážela na obrovské finanční nároky.⁷⁷

I přesto se však dá konstatovat, že britsko-německá námořní rivalita se po pasivní fázi z 90. let 19. století dostává do nové fáze po schválení druhého německého námořního zákona v roce 1900 a souběžném ustanovení Custance do funkce ředitele NID. Další klíčovou osobností britského kabinetu, která sdílela Custanceho obavy, byl první lord admirality, lord Selborne.⁷⁸ K rostoucímu britskému znepokojení pak přispělo též memorandum parlamentního a finančního tajemníka admirality (*Parliamentary and Financial Secretary to the Admiralty*) Hugh Oakeleyho Arnold-Forstera,⁷⁹ které zhotovil po své návštěvě Německa v srpnu 1902, během níž navštívil mimo jiné německé doky a zázemí v Kielu a Wilhelmshavenu.⁸⁰ Memorandum vyvolalo mezi členy admirality silné

⁷⁴ Bodleian Libraries, MS Selborne 158 [Archive of William Waldegrave Palmer, 2nd Earl of Selborne], *Memorandum by Custance*, December 19, 1900.

⁷⁵ K incidentu došlo v noci z 21. na 22. října 1904, kdy si baltská flotila ruského carského námořnictva spletla několik britských rybářských lodí v oblasti Dogger Bank v Severním moři s torpédovými loděmi císařského japonského námořnictva a začala na ně střít. Při incidentu zemřeli dva britští rybáři a dalších šest bylo zraněno, jedno rybářské plavidlo bylo potopeno a pět dalších lodí bylo poškozeno. Na ruské straně byli zabiti jeden námořník a ruský pravoslavný kněz. Tento incident téměř vedl k válce mezi Velkou Británií a Ruskem, přičemž britské veřejné mínění přičítalo podíl na incidentu také Německu a císaři Vilémovi II.

⁷⁶ SELIGMANN, M. S.: *The Royal Navy*, s. 7–24.

⁷⁷ GROVE, Eric J.: *The Royal Navy Since 1815: A New Short History*. New York 2005, s. 86–88.

⁷⁸ William Waldegrave Palmer, 2. hrabě ze Selborne (1859–1942), v letech 1900–1905 první lord admirality.

⁷⁹ Hugh Oakeley Arnold-Forster (1855–1909), významný britský publicista a politik.

⁸⁰ TNA, CAB 37/62/133, H. O. Arnold-Forster, 'Notes on a Visit to Kiel and Wilhelmshaven, August 1902, and General Remarks on the German Navy and Naval Establishments', 15 September 1902 (printed 18 October 1902), September 15, 1902, ff. 291–2. Dostupné též v British Library (dále BL), Arnold-Forster Papers, Add Mss 50287.

znepokojení a nebylo náhodou, že se právě tehdy začínají objevovat některé z prvních strategií pro válku s Německem.⁸¹ Custanceův nástupce v čele NID v letech 1902–1905, princ Louis z Battenbergu, vytvořil dlouhé memorandum o používání torpédových plavidel v domácích vodách. Zatímco jeho první část opakovala tradiční obavy z Francie, druhá polovina byla důkladnou studií o válce s Německem. Tento dokument se stal důležitou šablonou pro pozdější plánování námořního střetu.⁸² Po roce 1902 byla již také zvažována možnost samostatného německého útoku, ač se zatím jevila jako předčasná. To představovalo obrovský posun od původní situace a počátek nové fáze britsko-německé námořní rivality. Mezinárodní konstelace potom jen nahrávala britským obavám.

Konec britské politiky „skvělé izolace“ a dopady na britsko-německou námořní rivalitu

Po roce 1902, a to hlavně kvůli mezinárodní reakci na búrskou válku, byla Velká Británie nejméně populární a politicky nejizolovanější zemí v Evropě.⁸³ Německo bylo naproti tomu v obchodní a politické síle, částečně díky své reakci na britské námořnictvo.⁸⁴ Zatímco Vilém II. byl fakticky bezmocný, aby zasáhl jménem Búrů vojensky (a to jak v roce 1896, tak v období búrské války), jeho politická vyjádření proti jednání Britů se stala populárními mezi dalšími evropskými mocnostmi. V prvních letech 20. století však došlo k drastickému zvratu v těchto pozicích i v přístupu ostatních mocností k Německu. Důvodem byl předně nástup nového britského panovníka, Eduarda VII. a dále významné změny v britské námořní politice po roce 1902.

⁸¹ Arnold-Forster také ve svém memorandu vedle podání zprávy o vývoji německé námořní výstavby přidává rozsáhlé zdůvodnění, proč musí být Německo považováno za budoucího britského nepřítele. Mezi důvody mj. uvádí:

[bod 4.] *Za účelem získání plné výhody postavení a znemožnění průjezdu úžin [v Doveru] německou flotilou je nutná zvláštní organizace našich stávajících zdrojů. Němci by měli cítit, že vstup jejich flotily do prostoru Kanálu v době války znamená jisté zničení.*

[bod 5.] *Vzhledem k velkému nárůstu námořní síly Německa, růstu německých loděnic pro stavbu lodí v Severním moři a Baltském moře a dokonalém uspořádání německé armády pod vedením německého generálního štábu, je nutné uvažovat o možnosti pokusu o přistání na východním pobřeží [Anglie].*

[bod 6.] *Aby se zabránilo přistání na východním pobřeží, je zásadní vybudovat na tomto pobřeží námořní přístav.*

[bod 7.] *Vzhledem k tomu, že celá německá flotila je vždy v úderné vzdálenosti od našich břehů, je potřeba udržet naši moderní a výkonnou flotilu v domácích vodách. Velké flotily ve Středozemním moři a v Číně nás nebudou schopny ochránit proti německému útoku.*

[bod 9.] *Německá organizace torpédových lodí je lepší než naše, a proto by naše lodě měly být vylepšeny.*

Obdobně hovoří ve své reakci na Arnold-Forsterovo memorandum také Reginald Custance. Srov. BL, Arnold-Forster Papers, Add Mss 50287, *Memorandum of Custance on Report of Financial Secretary*, November 5, 1902, ff. 79–80.

⁸² TNA, ADM 116/3093, DNI [Louis of] Battenberg, *The Organisation for War of Torpedo Craft in Home Waters*, July 4, 1904, s. 508–519.

⁸³ K tomu nejnověji ROSE, Andreas: *Zwischen Empire und Kontinent : Britische Außenpolitik vor dem Ersten Weltkrieg*. München 2011, s. 190–193.

⁸⁴ 22. dubna 1902 psal ministr zahraničí Henry Charles Petty-Fitzmaurice, 5. markýz z Lansdowne, do Berlína britskému velvyslanci siru Franku C. Lascellesovi: *Jsem natolik optimistický, že doufám, že ten hořký pocit, který teď vůči nám převládá v Německu, nemusí trvat věčně. Můžeme ho připisovat [jeho] africké válce? A můžeme uvažovat o britsko-německém spojení stejně jako císař [Vilém II.], Bülów, Holstein a další, pokud by měla být brána v potaz nenávisť k Velké Británii, jež je po celou dobu neodmyslitelně spjata s náladou německého lidu? Pět let po provedení německého námořního programu se výhled v [jižní] Africe a Německu významně změnil. A kromě sentimentu nevidím, proč by mělo být pro Německo výhodou, abychom se „dostali pod tlak“ velké evropské koalice. Není pravděpodobné, že se bude [Německo] držet své role čestného makléře a využije, pokud se mu to líbí, našich obtíží za účelem dosažení výhod [v originále – a politique de pour boire] na naše náklady, ale bez spojení jejich bitevníků s těmi z Francie a Ruska? TNA, FO 800/11/1, Lord Lansdowne [Henry Charles Petty-Fitzmaurice, 5. markýz z Lansdowne] to Sir Frank Lascelles, April 22, 1900.*

Po svém nástupu na britský trůn v roce 1901 král Eduard VII. okamžitě zahájil osobní kampaň s cílem zlepšit postavení Británie ve světě. Stejně jako jeho matka královna Viktorie viděl zahraniční politiku jako své osobní poslání, které chtěl provádět s minimálními zásahy svých ministrů.⁸⁵ Během následujících osmi let své vlády zaznamenal Eduard řadu politických úspěchů, které vedly k postupné izolaci Německa.⁸⁶ Zejména po roce 1902 se Eduardova zahraniční politika začala zaměřovat na stále možnější válku s Německem.⁸⁷ Jedním z určujících faktorů byl pak jeho špatný vztah se synovcem, německým císařem Vilémem II.

Významné změny v britské politice však začaly daleko od Evropy, na Dálném východě. V roce 1902 Velká Británie a Japonsko oznámily, že podepsaly formální smlouvu o spojenectví, ve které se každá země zavázala, že v případě války se dvěma nebo více mocnostmi pomůže druhé straně.⁸⁸ Hlavním zájmem byla obrana Indie, kterou Británie neustále vnímala jako zranitelnou vůči ruskému útoku. Po tomto převratu v dosavadní britské politice „skvělé izolace“ zahájil Eduard VII. v roce 1903 státní návštěvu Paříže v naději, že tím podpoří přátelštější vztahy s Francií.⁸⁹ Výsledkem britsko-francouzského sbližování byla tzv. Srdečná dohoda (*Entente Cordiale*), podepsaná v dubnu 1904, což byla koloniální smlouva, která definovala a uznávala britské a francouzské sféry vlivu v Africe a na Středním východě. Tato dohoda měla za následek odstranění většiny potenciálních třecích ploch mezi oběma zeměmi.⁹⁰ Vedle toho měla za následek omezení možností pro další německé koloniální akvizice v Africe, protože Británie a Francie by nyní jednaly ve shodě v případě, že by se Německo snažilo expandovat na jednom nebo druhém území. Dohoda rovněž zajistila Británii před možným útokem jedné z námořních mocností přes kanál La Manche. Britský král potom částečně oprávněně vnímal Dohodu jako svůj osobní triumf a ve své snaze *potrestat císaře*⁹¹ ignoroval všechny žádosti Viléma II. o vzájemnou konzultaci během vyjednávání.⁹²

Německá reakce na tento vývoj byla pochopitelně negativní. Převládal názor, že Británie se pokouší izolovat Německo prostřednictvím přátelství s Francií. Další sled událostí

⁸⁵ Proto si také Eduard zachovával alespoň formálně značný vliv na výsledná rozhodnutí kabinetu a trval na svém privilegiu být kabinetem informován o významných rozhodnutích v zahraniční politice. K tomu srov. HIBBERT, Christopher: *Edward VII : The Last Victorian King*. New York 2007, s. 236–248; CLAY, Catrine: *King, Kaiser, Tsar : Three Royal Cousins Who Led the World to War*. New York 2006, s. 205.

⁸⁶ [Anonym]: *The Last of the War Lords : New Lights on the Life and Personality of Kaiser Wilhelm II, His Relations with Britons and American, with Artists and Writers, and Some Account of His Love-Affairs*. London 1918, s. 161.

⁸⁷ BERNHARDI, Friedrich von (přel. POWLES, Allen H.): *Germany and the Next War*. New York 1914, s. 155–156. K tomu srov. BL, Arnold-Forster Papers, Add Mss 50280, H. O. Arnold-Forster, 'Minute to the First Lord on 15 Questions Concerned with the Navy', January 31, 1902.

⁸⁸ STEPHENSON, Charles: *Germany's Asia-Pacific Empire : Colonialism & Naval Policy, 1885–1914*. Woodbridge 2009, s. 67.

⁸⁹ Jeho návštěva měla mj. ukázat světu a zejména Vilémovi II., že osobně řídí britskou zahraniční politiku. Podrobněji LEGGE, Edward: *King Edward in His True Colours*. Boston 1913, s. 166n; MARTIN, Rudolf: *Kaiser Wilhelm II und König Eduard VII*. Berlin 1907, s. 26.

⁹⁰ LEGGE, E.: *King Edward*, s. 170.

⁹¹ WIDENMANN, Wilhelm: *Marine Attaché an der Kaiserliche-Deutschen Botschaft in London, 1907–1912*. Göttingen 1952, s. 99.

⁹² Eduardova největší motivace pocházela z jeho germanofobie, která byla vyvolána jeho vzpourou proti matce a neustále pohaněna nenávistí k jeho synovci, německému císaři. Současníci dokonce cítili, že Dohoda byla politickým vyjádřením pocitů Eduarda VII. (stejně jako dalších členů britské královské rodiny) vůči Vilémovi II. CLAY, C.: *King, Kaiser, Tsar*, s. 358; RÜGER, Jan: *The Great Naval Game : Britain and Germany in the Age of Empire*. Cambridge 2007, s. 227.

tomu také nasvědčoval – po návštěvě francouzské flotily v Portsmouthu v srpnu 1905 provedlo královské námořnictvo reciproční návštěvu francouzské základny v Brestu a britský tisk byl stále více profrancouzský. Současně hostil Eduard francouzského premiéra Maurice Delcassého u večere v Paříži, ale odmítl se setkat s Vilémem II, když cestoval přes Německo.⁹³ Německý tisk dokonce spekuloval, že si Eduard tajně přál, aby se Francie stala britským satelitem.⁹⁴ Vilém II. pak na tuto politiku reagoval neúspěšným pokusem o navázání bližší spolupráce s Ruskem.⁹⁵

Když začala britská diplomacie izolovat a obkličovat Německo smlouvami, královské námořnictvo se rychle pohnulo, aby rozšířilo své vybavení pro případ střetu s německou *Hochseeflotte*. Němci s obavami sledovali, jak Britové rozšiřují a vyvíjejí flotilní zařízení na základnách v Rosythu, Harwichi a Scapa Flow, a byli přesvědčeni, že jediným účelem těchto základen byla podpora války s Německem bojovaná v Severním moři.⁹⁶

Postavou, která se na britské straně stala skutečným symbolem další fáze britsko-německé námořní rivality, byl John Arbuthnot Fisher zastávající v letech 1904–1910 pozici prvního námořního lorda. Vzestup Fishera se dá datovat ke konci roku 1903 a závažné krizi britské námořní politiky. V říjnu 1903 se Selborne vyjádřil premiéru Arthuru Jamesi Balfourovi ohledně finančního výhledu. Situace byla bezútešná. V letech 1902–1903 až 1903–1904 se námořní výdaje zvýšily z 35 milionů liber na 40 milionů liber a pohybovaly se tak více než čtyři miliony nad odhadem a tvořily téměř 23 % z celkového britského rozpočtu.⁹⁷ Selborne varoval, že výdaje jsou *velmi blízko jejich možnému maximu* a současná situace je ekonomicky neudržitelná.⁹⁸

Mezitím Fisher v letech 1902–1903 osvědčoval svůj talent pro modernizaci britského námořnictva v pozici druhého námořního lorda.⁹⁹ Bylo proto rozhodnuto, že v roce 1904 nastoupí do funkce prvního námořního lorda s cílem, aby snížil námořní rozpočty a reformoval námořnictvo pro moderní válku. K oficiálnímu nástupu pak došlo 21. října 1904, přičemž výběr data nebyl náhodný. Fisher o něj požádal s cílem, aby jeho jmenování

⁹³ PADFIELD, P.: *The Great Naval Race*, s. 131.

⁹⁴ MARTIN, R.: *Kaiser Wilhelm II.*, s. 28.

⁹⁵ Německý císař přesvědčoval ruského cara Mikuláše II, že je Rusko taktéž ohroženo britsko-francouzskou dohodou, přičemž se odvolával na spojenectví obou zemí za krymské války v letech 1853–1856. Hodnocení nové politické situace Vilémem II. pak bylo typické pro jeho charakter. V rozhovoru z roku 1908 s britským námořním atašé Reginaldem Allenbyem císař kupříkladu prohlásil: *Chci povzbudit dobré vztahy mezi oběma zeměmi* [Francií a Německem], *ale Anglie se nás snaží rozdělit. [...] Já, který za dvacet let udělal maximum pro mír, jsem tady [v Británii] byl při všech příležitostech vykreslen v těch nejhorších barvách. Deset let jsem musel čelit německé kritice, protože jsem Němec. Citováno v: SELIGMANN, M. S.: *Naval Intelligence from Germany*, s. 3. K německému apelu na Rusko potom LEVINE, Isaac Don: *Letters from the Kaiser to the Czar*. New York 1920, s. 195–196.*

⁹⁶ BERNHARDI, F.: *Germany*, s. 155.

⁹⁷ Právě tehdy byla provedena významná reforma výcviku, se společným postupem pro námořníky a strojní důstojníky. V roce 1903 byla také v bývalém sídle královny Viktorie Osborne House v Cowes na ostrově Wight otevřena Královská námořní akademie (*Royal Naval College*) a na přelomu let 1905 a 1906 byla v nové budově znovuotevřena Britská královská námořní akademie v Darmouthu (*Britannia Royal Naval College* (BRNC)). Kadeti měli nejdříve vstoupit do Královské námořní akademie v Osborne House, aby následně po dvouletém studiu a výcviku pokračovali v Darmouthu.

⁹⁸ Jedním z důvodů inflace v letech 1903–1904 byl nákup dvou lodí (*Swifture* a *Triumph*) vyráběných původně pro Chile, aby se zabránilo jejich zakoupení Ruskem pro válku s Japonskem, od roku 1902 britským spojencem. Tyto lodě stály 1,4 a 1,5 milionu liber. GROVE, E. J.: *The Royal Navy*, s. 88.

⁹⁹ MASSIE, Robert K.: *Dreadnought : Britain, Germany, and the Coming of the Great War*. New York 1991, s. 401–405.

proběhlo v den devadesátého devátého výročí bitvy u Trafalgaru. Den před tím podal Fisher Selbornovi memorandum o změnách, které chce v úřadu prosadit.

Jeho memorandum předně obsahovalo požadavek výstavby nového typu bojových lodí.¹⁰⁰ Dále bylo zapotřebí opatřit lodě novou jednotnou výzbrojí a „zbavit“ se malých lodí nejrůznějších typů a velikostí, které nemohly být využity k větším vojenským operacím. Slovy Fishera: *nejvíce demoralizující, nákladnou a neefektivní věcí v britském námořnictvu je množství malých, izolovaných plavidel, která jsou známá jako „šneci“ či „želvy“, [tedy lodě] které nemohou bojovat ani rychle odplout [...] a není možné je vytáhnout na pláž, nebo potopit dříve, než se jich stihne zmocnit nepřítel.*¹⁰¹ Vedle toho se Fisher také snažil koncentrovat loďstvo do několika klíčových míst pro obranu Britského impéria. V době využívání parní síly a mezikontinentálních kabelů se stala rychlá koncentrace sil v kterémkoli místě mnohem jednodušší, Fisher se proto snažil udržet pouze pět strategických přístavů – Singapur, Mys Dobré naděje, Alexandrii, Gibraltarskou úžinu a úžiny v Doveru. Hlavním účelem jeho přerозdělení bylo zlepšení schopnosti čelit hrozbě útoku ze Severního moře. Toho mělo být dosaženo tím, že se středomořská flotila zmenšila z dvanácti na osm bitevních lodí a naopak domácí flotila v kanálu La Manche se měla zvýšit z osmi na dvanáct a měla disponovat nejmodernějšími bitevními loděmi. Jednalo se o důvtipný plán určený k přenosu hlavní síly flotily do domácích vod tiše a bez zjevné provokace, která by mohla podnítit Německo ke zvýšení rychlosti námořní výstavby.

Fisher dále pracoval s plánem vytvořit takzvané „jádro“ lodního personálu, které mělo sestávat z odborníků a důstojníků, kteří by žili na palubě a znali svou loď důvěrně.¹⁰² Ti by tvořili asi dvě pětiny posádky. Zbytek posádky by pak byl v případě pohotovosti doplněn posádkami z pobřežních zařízení. Uskutečnění této části Fisherova plánu – *základního kamene naší připravenosti na válku* – bylo umožněno propuštěním a přerозdělením mužů ze všech zastaralých plavidel, která měla být vyřazena.¹⁰³ To uvolnilo posádky a peníze na zvýšení počtu velkých moderních lodí v domácích vodách. Odhad výdajů námořnictva na rok 1905 byl tak snížen o 3,5 milionu liber na celkových 36,8 milionu liber, a to i navzdory novým stavebním programům. Námořní výdaje následně od roku 1905 do roku 1907 setrvale klesaly, aby se na konci Fisherova funkčního období vrátily na úroveň z roku 1904.

Fisher byl také hybnou silou vývoje rychlých bitevních lodí s velkými zbraněmi a předsedal Výboru pro design, který vytvořil obrysový design pro první moderní bitevní loď HMS *Dreadnought*. Jeho výbor také stvořil nový typ křižníku s vysokou rychlostí dosaženou na úkor tloušťky pancéřování. Prvním takovým křižníkem se stal HMS *Invincible*. Vedle toho podpořil Fisher zavedení ponorek do královského námořnictva. Ve svých krocích měl Fisher zároveň podporu Eduarda VII., s nímž sdílel podezřivost vůči politice Německa a Viléma II.¹⁰⁴

¹⁰⁰ Mj. pozdější bitevníky třídy *Dreadnought*, kterými se Fisher proslavil.

¹⁰¹ MASSIE, R. K.: *Dreadnought*, s. 406.

¹⁰² GROVE, E. J.: *The Royal Navy*, s. 89–90.

¹⁰³ Fisher vyprodal devadesát zastaralých a malých lodí a dalších šedesát čtyři dal do rezervy, přičemž je označil za *příliš slabé a pomalé na to, aby mohly utéct a hromady zbytečného odpadu*. K tomu blíže RÜGER, J.: *The Great Naval Game*, s. 215–222; GROVE, E. J.: *The Royal Navy*, s. 89–90.

¹⁰⁴ Zajímavostí potom je, že Fisher proslul jako zastávce politiky torpédování německého námořnictva. Ta měla spočívat ve zničení německé flotily, zatímco kotvila v přístavu, tedy předtím, než mohla zaútočit na Británii, obdobně, jako to učinili Britové s dánskou flotilou v Kodani v roce 1807. CECIL, L.: *Wilhelm II.*, s. 126; PADFIELD, P.: *The Great Naval Race*, s. 129.

Významné byly i další kroky Británie po ukončení politiky „skvělé izolace“. Spojení s Japonskem umožnilo Britům stahovat lodě z Indického a Tichého oceánu,¹⁰⁵ zatímco dohoda s Francií znamenala, že královské námořnictvo mohlo snížit svou přítomnost ve Středozemním moři, kde si francouzská flotila udržovala silné postavení.¹⁰⁶ Kromě toho začali britští a francouzští diplomaté a vojenští důstojníci vést tajná setkání za účelem koordinace rozmístění britských vojsk ve Francii v případě války.¹⁰⁷ Přítomnost silné německé flotily jen několik hodin od kanálu La Manche přes kanál u města Kiel však i nadále představovala vážnou hrozbu pro přesun britských jednotek na kontinent.¹⁰⁸ Zdůvodněním bližší vojenské spolupráce, které bylo předloženo britské veřejnosti, proto byla právě bezprostřední hrozba invaze do samotné Británie. K této možnosti uváděl již v říjnu 1902 lord Selborne: *od doby, kdy jsem loňský podzim sepsal pro kabinet dvě memoranda, jsem se zabýval německou námořní politikou mnohem podrobněji. Výsledkem mé studie je, že jsem přesvědčen, že je německé námořnictvo pečlivě budováno pro válku s námi. To je také názor [tehdejšího britského velvyslance v Německu] sira Franka Lascellese [...]. Čím více je zkoumáno složení nové německé flotily, tím jasnější je, že je navržena pro možný konflikt s britskou flotilou. [...] Na to odkazuje i jazyk používaný samotnou německou vládou v důvodové zprávě připojené k návrhu námořního zákona [...]. Sir Frank Lascelles nevěří, že německý císař nebo vláda jsou vůči této zemi opravdu nepřátelští a je přesvědčen, že skutečné zájmy Německa spočívají v udržování přátelských vztahů s námi; současně ale tvrdí, že při rozhodování o námořní politice nemůžeme bezpečně ignorovat zhoubnou nenávisť německého lidu, ani manifestace úmyslů německého námořnictva. Tyto úvahy posilují a zvyšují mé přesvědčení, že musíme udržet rozdíl v síle bitevních lodí oproti dalším dvěma námořním silám.*¹⁰⁹

Němci to však považovali za prakticky neuskutečnitelné, což bylo Britům známo od jejich námořních atašé.¹¹⁰ V každém případě německý generální štáb pravděpodobně neměl možnost odvrátit jednotky ze svého Schlieffenova plánu¹¹¹ do takového námořního dobrodružství. Přesto Fisher v roce 1906 prohlásil: *Náš jediný pravděpodobný nepřítel je Německo. Německo udržuje celou svou flotilu vždy soustředěnou, tak aby mohla být během několika hodin v Anglii. Musíme proto udržet [naši – tj. britskou] flotilu dvakrát silnější a koncentrovanou tak, aby mohla být během několika hodin u Německa.*¹¹² Takto obhájená masivní námořní výstavba pak na obou stranách dále pokračovala.

¹⁰⁵ V roce 1909 však Britové vytvořili flotilu pro ochranu dominií zahrnující moderní bitevní křižník a menší lodě operující z Austrálie a Nového Zélandu. STEPHENSON, Ch.: *Germany's Asia-Pacific Empire*, s. 77–78.

¹⁰⁶ HERWIG, H. H.: *Luxury Fleet*, s. 49.

¹⁰⁷ K tomu blíže SELIGMANN, M. S.: *The Royal Navy*, s. 237.

¹⁰⁸ HISLAM, P. A.: *The Admiralty*, s. 76–77. Přestože Eduard VII. tento plán osobně nevytvořil, podpořil při jeho formulaci Výbor pro imperiální obranu.

¹⁰⁹ TNA, CAB 37/63/142, *Selborne* [William Waldegrave Palmer, 2. hrabě ze Selborne], „*Navy Estimates, 1903–1904*“, 10 October 1902.

¹¹⁰ SELIGMANN, M. S.: *The Royal Navy*, s. 52–56.

¹¹¹ Válečný plán německého generálního štábu počítal s masivní armádou, která v případě války s Francií pronikne na její území skrze rychlý přesun přes Belgii a Nizozemí.

¹¹² STEPHENSON, *Germany's Asia-Pacific Empire*, s. 75.

Závěr

Navzdory rostoucím britským obavám, jak je můžeme vnímat již od konce 19. století, admirál Tirpitz nejspíše neměl nikdy v úmyslu vybudovat loďstvo s cílem zaútočit na Britské ostrovy. Místo toho zjevně viděl *Hochseeflotte* jako nástroj vykonávající tři hlavní funkce. Zaprvé měla sloužit jako základ síly, která by umožnila císaři a na něj napojeným politikům pokračovat ve snaze získat další kolonie, zadruhé by měla sloužit jako odstrašující prostředek pro případnou válku s další mocností prostřednictvím Tirpitzem vyznávané „teorie rizika“ a za třetí zvyšovat hodnotu Německa jako případného (britského) spojence či minimálně omezovat (britský) manévrovací prostor vzhledem k blokování německých ambicí.¹¹³ Takto prezentovaná propagace německého loďstva byla primárně namířena vůči Velké Británii, což si uvědomoval také císař Vilém II. Byl to ostatně právě on, kdo v roce 1904 napsal *díky tomu, že budujeme a zvětšujeme velikost naší flotily, se s každou další lodí zvýší jejich* [tj. britská] *úcta*, a obdobně znovu v roce 1906 uvedl, že *v Anglii se nic nezmění, dokud nebudeme na moři tak silní, že se staneme cennými spojenci*.¹¹⁴

Zde je však na místě konstatovat, že německé úmysly nebyly Brity takto pochopeny. I když si je uvědomovalo mnoho příslušníků *Foreign Office*, stejně jako lord Salisbury a později Balfour, politika Velké Británie se po roce 1902 a ještě více po roce 1904 významně změnila.¹¹⁵ S orientací na Japonsko v Tichomoří a na Francii nejprve v Asii a Africe a později také v Evropě ztratilo Německo svou původní alianční hodnotu. K tomu dále přispělo také selhání britsko-německých aliančních rozhovorů v Londýně v letech 1901–1902, stejně jako německá politika v období mezi rusko-japonskou válkou a první marockou krizí v roce 1905.¹¹⁶ Německý námořní program se pro něj naopak stával „závažím“ v rámci svobody manévrování v mezinárodních vztazích. K tomu je nutné připočít také silnou anglofobii v Německu, resp. germanofobii v Británii, která byla podporována i tiskem,¹¹⁷ a rovněž neskrývaná ambice Německa pokračovat ve výstavbě, která – ať si to Němci uvědomovali, nebo nikoliv – přímo ohrožovala britské imperiální zájmy a bezpečnost Britských ostrovů.¹¹⁸ Za takové situace začala nejpозději po nástupu admirála Fishera do pozice prvního námořního lorda „opotřebovávací válka“ spočívající ve vynakládání značných finančních prostředků na výstavbu a modernizaci britské flotily.¹¹⁹ Německo pak tuto výzvu přijalo a za cenu obrovských finančních nákladů a trvalého zhoršování vztahů s Británií v ní dále pokračovalo.

¹¹³ HERWIG, H. H.: *Luxury Fleet*, s. 36–37.

¹¹⁴ KOHUT, Thomas A.: Kaiser Wilhelm II and his Parents: an Inquiry into the psychological Roots of German Policy towards England before the First World War. In: RÖHL, John C. G. – SOMBART, Nicolaus (ed.): *Kaiser Wilhelm II: New Interpretations (The Corfu Papers)*. Cambridge 2005, s. 84–85.

¹¹⁵ LANGER, W. L.: *The Diplomacy*, s. 739–742.

¹¹⁶ K britsko-německým aliančním rozhovorům blíže MONGER, G. W.: *The End of Isolation: Britain, Germany and Japan, 1900–1902. Transaction of Royal Historical Society*, 13, 1963, s. 103–121; GRENVILLE, J. A. S.: *Lord Salisbury*, s. 344–369.

¹¹⁷ K tomu blíže LOWE, Charles: *About German Spies. Contemporary Review* 47, 1910, s. 42–56; MAXSE, L. J.: *Germany on the Brain or the Obsession of a Crank: Gleanings from the National Review 1899–1914*. London 1915; ANDERSON, Pauline R.: *The Background of Anti-English Feelings in German, 1890–1902*. Washington 1939.

¹¹⁸ K tomu podrobněji MONGER, G. W.: *The End of Isolation*, s. 103–121; PENSON, Lilian M.: *The New Course of British Foreign Policy, 1892–1902. Transactions of the Royal Historical Society* 25, 1943, s. 121–138.

¹¹⁹ MASSIE, R. K.: *Dreadnought*, s. 594–600.

Vzhledem k výše uvedenému se tak dá říci, že britsko-německá námořní rivalita jako jakási „sekundární“ příčina zhoršování britsko-německých vztahů vedoucích až k první světové válce, byla frustrujícím problémem, který se ani jednomu z aktérů nepodařilo do roku 1914 uspokojivě vyřešit. V situaci, kdy Velká Británie stále více vnímala Německo jako svého nejvýznamnějšího soka v Evropě, docházelo k nadhodnocování dopadů německého námořního programu na případnou potravinovou soběstačnost Británie, na její standard dvou přídílí a nemožnost dosažení dohody o omezení zbrojení se stala břemenem pro jakoukoliv užší vzájemnou spolupráci.

Na tom nic neměnila ani skutečnost, že německý námořní program měl ve své podstatě „preventivní“ a „odstrašující“ charakter v tom smyslu, že počty lodí a na nich přítomná výzbroj měly předně odstrašit protivníka a zabránit tak přímému vojenskému střetu. Respekt k námořní síle Německa měl zároveň sloužit ke zvýšení šancí prosadit se v rámci koncertu mocností a dostat se k dosud nerozděleným územím v Africe, Asii i Pacifiku. Silná pozice Německa měla konečně rovněž působit jako stmelující prvek pro nově sjednocený a politicky značně nejednotný stát. Hmatatelným důsledkem po první dekádě posíleného zbrojního programu však byly především nepřetržitá potřeba investic do technologického rozvoje a souběžné stále rostoucí náklady.

Tím, že Německo investovalo do námořnictva stále větší finanční prostředky, ač již bylo zřejmé, že výhod, které mělo vybudování velké námořní moci přinést, nedosáhne, se současně stávala otázka námořního zbrojení věčně přítomnou překážkou pro uvolnění napětí mezi mocnostmi a blokovala dosažení konsensu v mezinárodních krizích v období před rokem 1914.¹²⁰ Bylo tomu tak v situaci, kdy Německo jako nejvýznamnější člen Trojspolku stálo proti Trojdohodě reprezentované hlavně Velkou Británií.

Nejvýraznějším výsledkem celého závodu v námořním zbrojení pak bylo postupné ochlazování vztahů Německa s Velkou Británií, tedy státem, se kterým nemělo Německo v počátcích svého námořního programu takřka žádné nevyřešené spory a bylo si s ním mnohem bližší než Británie s pozdějšími dohodovými spojenci. Arogance a neschopnost pružné reakce na zhoršující se vzájemné vztahy tak nakonec přivodily izolaci Německa a posílení britské preference pro dohody s německými kontinentálními rivaly, čímž se částečně obrátila pozice, ve které byly oba státy po búrské válce.¹²¹ Vedlejším produktem sice bylo upevnění Trojspolku, ovšem takovým způsobem, že *de facto* odpadla možnost jeho využití k užší spolupráci s Británií, o níž Německo primárně usilovalo.¹²² Dlouhodobým důsledkem bylo potvrzení rozdělení Evropy do dvou nepřátelých bloků s konkurujícími si zájmy a s jen malou pravděpodobností dosažení kompromisu. Tyto bloky a jejich trvale se zhoršující vztahy pak zůstaly klíčovým faktorem evropské politiky až do prvních výstřelů první světové války.

Summary

The Beginnings of the Anglo-German Naval Arms Race and Its Development until the first Moroccan Crisis

The study deals with the beginnings of Anglo-German naval rivalry (the Anglo-German naval arms race) in the late 19th century and early 20th century in the context of the development of Anglo-German

¹²⁰ ANIEVAS, A.: 1914 In World Historical Perspective, s. 721–746.

¹²¹ STRACHAN, H.: The First World War, I, s. 28–34; MACMILLAN, M.: The War, s. 110–141.

¹²² KELLY, Patrick J.: Tirpitz and the Imperial German Navy. S. I. 2011, s. 444–446.

relations in the period. Attention is drawn to two prominent figures in this process, Alfred von Tirpitz and John Arbuthnot Fisher, and their concepts of the development of the maritime policy of both states. The shift from German policy of mainly coastal defense and large ground army to greater support for the modernization of the navy and the growing British concern, first of all about a possible coalition of the Great Powers, and subsequently of the growing threat posed by Germany to its security and empire, is being pursued. In addition, the author demonstrates that the increasing rivalry in the maritime area was also supported by economic disputes, hostility between the sovereigns of both countries, British press activities and, to a large extent, the "intimidating" concept of the German maritime policy. However, this policy which tried to pressure Britain into closer cooperation with Germany, did not meet with success. The correspondence of the key figures of the British Navy also documents Germany's growing role as a potential rival of Britain instead of France and Russia, and the demands this situation placed on British defense policy, especially in relation to the British Home Fleet. In conclusion, the new shipbuilding plants brought not only huge financial demands on both states, but were also one of the key factors in the progressive cooling of Anglo-German relations until the beginning of the First World War.