

Václav Králíček

Lvi na vlnách

ANATOMIE NÁMOŘNÍCH BOJŮ
VELKÉ BRITÁNIE S FRANCIÍ
V LETECH 1789–1794
V ATLANTIKU

MA
PRAŽSKÁ
VYDAVATELSTVÍ
STYLČEKOVÉ

EDICE
MAGNETIKA

NARUKOVITELNÍ
ÉPOCHA



Václav Králíček

Lvi na vlnách

**ANATOMIE NÁMOŘNÍCH BOJŮ
VELKÉ BRITÁNIE S FRANCIÍ
V LETECH 1789 AŽ 1794 V ATLANTIKU**

**NAKLADATELSTVÍ EPOCHA
PRAŽSKÁ VYDAVATELSKÁ SPOLEČNOST**

Ediční rada Edice Magnetka:

prof. PhDr. Robert Kvaček, CSc. (FF UK; Technická univerzita Liberec)

doc. PhDr. Jan Halada, CSc. (FSV UK, Institut komunikačních studií)

prof. PhDr. Radek Fukala, Ph.D. (Univerzita J. E. Purkyně Ústí nad Labem)

PhDr. Jan Koura, Ph.D. (FF UK, Ústav světových dějin)

PhDr. Miloslav Martínek, CSc.

JUDr. František Čermák

Copyright © Václav Králíček, 2018

Cover © Vladimír Pfeifer, 2018

Drawings © Václav Králíček, 2018

Cover: detail of the painting by V. K. Killer (HMS Queen Charlotte);
courtesy of Shania a.s

Czech edition © Nakladatelství Epocha, Pražská vydavatelská společnost, 2018

ISBN 978-80-7557-145-8 (Nakladatelství Epocha)

ISBN 978-80-7250-790-0 (Pražská vydavatelská společnost)

Když se autorovi v dětství dostala do rukou kniha Reného Grégra *Vládcové oceánů*, ani jeho nejbližší tehdy netušili, jak velkého celoživotního koníčka potkal. Jen díky neuvěřitelné laskavosti maminky knihy s námořní tematikou postupně přibývaly – Borchard, Mowat, Forester, Hubáček...

Maminka to příliš nechápala, vždyť původem byla rodina vždy svázaná především s půdou, přesto koníček obětavě podporovala.

Obsah

Vysvětlení základních pojmů	9
Doba chaosu	11
Ostrovní království bylo připravené	23
Rok 1793 – první rok bojů	46
Začátek roku 1794	82
Bitva slavného 1. června 1794 aneb Setkání dvou admirálů	96
Sladké chvíle slávy	153
Výprava bez úspěchu	168
Smutný konec roku 1794	178
Vybraná literatura a prameny	186
Order of Battle at the Glorious First of June 1794	187
Rejstřík lodí z textu	193
O autorovi	198

Vysvětlení základních pojmů

Konec osmnáctého století byl opravdu bohatý na události. Uběhlo jen třináct let, během kterých Království Velké Británie za účinného přispění francouzského krále přišlo o své zámořské kolonie a místo nich se zrodily Spojené státy, když 14. července 1789 pařížský lid napadl vězení Bastilu, krutý symbol královské moci. Začaly se psát dějiny nové republiky a také revolučního francouzského námořnictva.

Jeho chaotické počátky a bouřlivý vývoj v prvních pěti letech jsme se v následujícím textu pokusili zmapovat. Francouzská revoluce postupně převrátila chod celé Evropy, naše země nevyjímaje, ale zasáhla i vzdálené kontinety. Všude tam, kde se nacházely francouzské kolonie. Proto jsme se s ohledem na rozsah publikace nevyhnuli určitému zjednodušení a soustředili se především na střetnutí vedená v širých oblastech Atlantiku. Bojů ve Středomoří a v koloniích jsme se tak mohli dotknout jen okrajově.

Revoluce zasáhla takřka do všeho. Ve snaze zcela se odtrhnout od minulosti vyhlásil Konvent 24. října 1793 zavedení nového revolučního kalendáře. Den první stanovil na sobotu 22. září 1792, tedy okamžik vyhlášení Francouzské republiky. Kalendář dělil rok na 12 měsíců, měsíce následně na tři desetidenní týdny. Den se skládal pro zjednodušení z deseti hodin a ty zase ze sta minut. Abychom se vyhnuli zmatkům v dataci a časech, raději používáme v celém textu kalendář a hodiny obvyklé jinde v Evropě. Například zatímco Evropa si užívala prosinec, ve Francii většinu měsíce nazývali Frimaire (z francouzského frimas – mráz, měsíc jinovatky) přičemž někdy v období mezi 21. až 23. prosincem začínal měsíc Nivôse (z latiny nivossus – zasněžený, měsíc sněhu).

Jenže revoluce zasáhla i archivy a písemné vzpomínky. A tak se občas, především na francouzské straně, vynoří příjmení kapitána či důstojníka a vzápětí zmizí. Nakonec není divu, vždyť zvláště v prvních letech se události vyvíjely neuvěřitelně překotně.

Namísto dnes nejvíce užívané délkové míry námořní míle čtenář v textu často narazí na termín *league*, v tehdejší době mnohem frekventovanější. V britském námořnictvu se *league* rovnala třem námořním mílím čili vzdálenosti asi 5,6 km. Jen opravdoví znalci vědí, že slavný román Julese Vernea známý u nás pod názvem *20 tisíc mil pod mořem* se v originále jmenuje *Vingt mille lieues sous les mers*, správně *20 tisíc leaguí pod mořem*, přičemž v době vzniku románu přepočítávali Francouzi délkovou míru *lieue* přibližně na 4 kilometry. Kromě mílí se v textu užívá i u nás méně známá míra *kabel*, odpovídá cca 185 metrům.

U některých lodí uvádíme i jejich tonáž, kterou v žádném případě nelze zaměňovat za dnes běžněji používaný termín výtlak. Tonáž je kalkulovaný objem trupu lodě, vypočítávaný z násobků délky kýlu, šířky u dna a boční výšky nákladového prostoru. Anglicky se označuje jako *Builder's Measurement* a zkratkou *bm*. Pochází ze starého označení sudů s vínem (*tun*) z počátku 17. století. Podle počtu sudů, které mohla loď teoreticky přepravovat, se určovala její kapacita a vznikl tak základ pro výpočet přístavních a celních poplatků.

V závěru knihy najde čtenář i rejstřík lodí včetně roku uvedení do provozu, a především množství děl. Obecně platí, že od 74 děl a výše se jedná o lodě řadové, s počtem děl 40 a níže o fregaty a menší lodě. V boji platilo nepsané a dodržované pravidlo, že lodě řadové bojovaly zpravidla jen se stejně silným protivníkem. Fregaty a menší lodě se střetnutí s větším nepřítelem, pokud bylo možno, vždy vyhnuly.

Možná se budou čtenáři uváděné počty padlých zdát někdy příliš nízké, obzvláště s ohledem na prudkost či délku střetu. V průběhu celých dvacet dva let trvajících námořních bojů mezi Británií a zprvu revoluční republikou a následně císařskou Francií přišlo Královské námořnictvo takřka o 100 000 důstojníků a námořníků. Ale jen sedm procent z nich skutečně padlo v boji! Polovinu zahubily nemoci, takřka 30 procent úmrtí měl na svědomí velký přítel námořníků alkohol a u zbývajících 13 procent si vybralo daň samo moře.

Pro onu dobu jsou příznačné i osudy hlavních protagonistů. Paradoxní je, že se oba, a právem, považovali za vítěze. A zatímco ten starší a zkušený praktik lord Howe odešel na odpočinek ověnčen slávou, ten mladší a ambiciozní, Villaret-Joyeuse, za Republiky postupně upadl v nemilost.

Doba chaosu

„To je vzpoura?“ zeptal se Ludvík XVI. vévody Rochefoucaulda, když se následující ráno, 15. července 1789, dozvěděl o pádu Bastily. „Ne, sire, to není vzpoura, to je revoluce,“ suše odvětil vévoda.

REVOLUCE VE FRANCII

V současnosti dávají někteří historici do souvislosti s Francouzskou revolucí i výbuch sopky Laki na Islandu 8. června 1783. Následkem erupcí uniklo do ovzduší neskutečné množství prachu a průměrná teplota v Evropě klesla o více než jeden stupeň Celsia. Nízké teploty ovlivňovaly úrodu v Evropě po následující tři roky. Zima roku 1784 byla nejdelší a nejstudenější, jakou kdy lidstvo zaznamenalo. Dokonce zamrzla i řeka Mississippi a ve vodách Mexického zálivu pluly ledové kry, jev do té doby nevídaný.

Docházelo k nepředvídatelným výkyvům počasí způsobujícím neúrodu, a tím velký nedostatek potravy. Citelně se to projevovalo především ve Francii, již dříve zdevastované králem a vysokou šlechtou. Zoufalí vesničané, stejně jako chudí obyvatelé měst, trpěli hladu, vymírali po tisících a země se otráasala v základech propukajícími sociálními bouřemi. Ty vyvrcholily právě onoho 14. července 1789 nejprve raním útokem pařížanů na Invalidovnu a po jedenácté hodině dopolední obležením a posléze i dobytím Bastily, nenáviděného symbolu královské moci usazeného uprostřed města Paříže.

Britové vývoji ve Francii zprvu příliš nerozuměli, a když revoluce vypukla, dlouholetý odpůrce ministerského předsedy Williama Pitta mladšího (1759–1806, zastupoval v parlamentu torye) sir Charles James Fox (1749–1806, od roku 1784 úřadující předseda strany whigů) o pádu Bastily dokonce prohlásil, že „je to nejdůležitější a také nejšťastnější událost světových dějin“. Whigové podporovali konstituční monarchii vládoucí hannoverské dynastie a politickou

sílu opírali o průmyslníky a obchodníky. Na rozdíl od toryů, kteří svou základnu čerpali ve venkovské šlechtě a anglikánské církvi.

Jenže ve vztahu ke královské Francii byli Pitt i Fox kupodivu zajedno. Jedním z nejméně výraznějších následků prohrané války o kolonie v Americe se stala hluboká zášť vůči Ludvíkovi XVI. a obecně všemu francouzskému. Nepřekvapí proto, že obyvatelstvo království francouzskou revoluci těžko chápalo a spíše vítalo. Určitou dobu dokonce převažovalo přesvědčení, že se Francouzi postupně doberou podobného politického systému jako oni a nakonec vznikne konstituční monarchie. Velká Británie se proto zprvu ve spolku Rakouska a Španělska, bojujících s revolucí, nijak výrazně neangažovala. Ale i tak se v průběhu doby námořnictvo raději poznenáhlu připravovalo (už kvůli odčinění předchozích porážek) na možnost budoucího konfliktu. Přitom ještě v roce 1792 prohlásil Pitt, že „v dějinách této země rozhodně neexistovala doba, kdy by jí situace v Evropě dávala větší naději alespoň na patnáct let míru, jako je tomu dnes“.

Od počátku revoluce byli nepřátelé Francie všude. Svatá říše římská, Velká Británie, Prusko, Rakousko, Španělsko, i to malé Portugalsko se postupně spojily v boji proti mladé republice. Nemluvě o tom, že ani celé území Francie se stále ještě neztotožnilo s převratnými ideály a v zemi zuřila občanská válka. Po počátečních neúspěších začala konečně mladá armáda porážet své nepřátele. V dubnu roku 1792 vyhlásila Francouzská republika válku Rakousku. Pruská podpora Rakouska málem skončila 21. září porážkou u Valmy, kde francouzská revoluční armáda vybojovala nad Pruskem své první větší vítězství.

Poprava občana Ludvíka Kapeta dne 21. ledna 1793, jak Ludvíka XVI. v Konventu, a nejen tam, nazývali, se pro evropské panovníky stala doslova šokem. Jeho smrtí skončila éra velikých, absolutisticky vládnoucích francouzských králů. Vládnoucí rod přitom svou stopu vyrýval do dějin Francie od roku 987, kdy byl první Kapetovec Hugo zvolen králem. V průběhu osmi staletí nebyl žádný z jeho následníků z trůnu sesazen, jen dva byli zavražděni.

A protože nejlepší obrana je útok, Francie vyhlásila vůdčímu členu nově vzniklé koalice Velké Británii (historici ji nazvou První koalici) k 1. únoru 1793 válku. Nijak jí nevadilo, že už je ve válce s Rakouskem a Pruskem, ke kterým se připojily německé a italské státy a státečky a také Španělsko a Holandsko.

Uprostřed tohoto neuvěřitelného chaosu zářily kokardy jakobínů jako pevný a zároveň nemilosrdný posel humanitárních ideálů republiky, prosazovaných prostřednictvím neustálého a Konventem institucionalizovaného strachu, hrubého násilí a absolutní absencí spravedlnosti. Do Francie vtrhla vláda teroru.

Nedá se přesně stanovit den, kterým vše začalo, ale od 2. června 1793, kdy byli přímo na půdě Konventu pozatýkáni girondisté, se postupně chopili moci jakobíni. A od září 1793 pak Konvent v čele s Maximilienem Robespierrem (1758–1794) rozběhl popravu skutečných či jen domnělých nepřátel na plné obrátky. Období teroru trvalo ve skutečnosti necelý rok a ukončil jej politický převrat 9. thermidoru roku II podle nového revolučního kalendáře. V ten den, pro ostatní Evropu krásný nedělní den 27. července 1794, byl naopak zatčen sám velký Robespierre a následující den urychleně popraven.

Během krátké doby se kvůli Robespierrovi a jeho metodám ocitlo ve vězení takřka půl milionu mužů a žen, povětšinou z politických důvodů. Do června 1794 šplhala čísla popravených strmě vzhůru. O 16 tisících existují záznamy proč byli gilotinováni, ale o dalších přibližně 40 tisících se nic nedochovalo. Někteří odhadují počet obětí až na neuvěřitelné množství 200 tisíc popravených a zavražděných jenom v kraji Vendée. A to mluvíme o jednom z mnoha krajů Francie!

Zemi řídil Výbor pro veřejné blaho, jeden z 21 výborů původně zřízených Konventem. Měl za úkol zajistit zásobování obyvatelstva, obranu země a zahraniční politiku. Výbor Robespierre zcela ovládl. Neméně nebezpečný pro klid země byl i Výbor pro veřejnou bezpečnost. Dohlížel na efektivní chod policie a organizoval boj proti odpůrcům revoluce uvnitř země.

Jak si Robespierre představoval ukončení občanské války, ilustruje jeho prohlášení v Konventu. Tvrdil, že jediný možný způsob dosažení míru je potrestání všech zrádců a spiklenců, zejména těch poslanců a správců, kteří zklamali. Je zapotřebí, vyhlašoval, vyslat revoluční vojska pod velením vlasteneckých důstojníků, aby zlikvidovala aristokraty v Lyonu, Marseille, Toulonu, v kraji Vendée, Jura a všude tam, kde se zvedají prapory rojalistů a hrozí povstání. Jen tento hrozný příklad potrestání zločinců prolévajících krev vlastenců a urážejících svobodu prý dokáže válku zastavit.

V následných krocích po ovládnutí Konventu jakobíni zrušili původní feudální dávky, pokusili se stanovit minimální mzdy a omezit neustále rostoucí ceny obilí. Dalším opatřením zavedli také všeobecnou brannou povinnost, prozatím jen pro muže ve věku 16 až 25 let.

Mezitím chudší část obyvatelstva velmi rychle zjišťovala, že pro ni se revolucí vůbec nic nezměnilo. Žili sice v republice, král byl mrtev, ale chudí byli stále chudí a hladoví stále hladovější. Paradoxně země postrádala jasné vedení. Chyběla nová ústava a neexistovala minimální mocenská infrastruktura zajišťující alespoň základní prosazování práva, klidu a pořádku v zemi.

Ve Vendée se zatím formovaly tisíce dobrovolníků v odporu vůči Paříži a střední třída se také přidávala. V Marseille, Lyonu a Toulonu zcela veřejně hovořili o federalizaci země, tak jak to původně prosazovali girondisté. Aby toho nebylo málo, i přes nádherné léto roku 1793 zemi reálně ohrožoval hlad. Úroda byla sice hojná, ale pro nedostatek vody nešlo spustit mlýny, a tak se nedostávalo mouky na chleba. Opět se množily útoky na obchody a rabování. Uprostřed léta se Konvent, vyděšený prudkou inflací cen základních potravin, pokusil stanovit maximální ceny vynucované drakonickými tresty. Výsledkem byly zavřené obchody. Obchodníci, pekaři i řezníci veškerá nařízení okamžitě bojkotovali.

Zároveň Konvent zoufale hledal cesty, jak získat pro francouzské obyvatelstvo, a především armádu, dostatek potravin. Přitom v amerických přístavech kotvilo značné množství obchodních lodí, schopných alespoň částečně zmírnit nedostatek, a Američané byli připraveni lodě naložit. Jen bylo zapotřebí náklad bezpečně dopravit do vlasti. Kapitáni obchodních lodí se po vyhlášení válečného stavu mezi Francií a Velkou Británií bez dostatečně silného vojenského doprovodu odmítali vydat na moře, ale takový doprovod jim za současného stavu nemohl nikdo zaručit. Vždyť všechny lodě plující pod francouzskou vlajkou se vyhlášením války staly pro britské námořníky doslova šťvanou zvěří.

Už tak na Francii od roku 1793 útočily nepřátelské armády ze všech stran. Rakušané, Prusové a některé země Svaté říše římské ze severu a východu. Armáda musela vyklidit Nizozemí a ustupovala až

za hranice vlastní země. V březnu se Konvent pokusil vyslat flotilu obchodních lodí do kolonií v Západní Indii, ale ta se dostala jen do poloviny Biskajského zálivu. Země prohrávala na všech frontách. Byly ztraceny Flandry, armáda ustupovala z Alsaska, přišly zprávy o pádu Tobaga a o obsazení Martinique. Ztraceny byly i rybářské základny na Newfoundlandu. Na zemi útočili i Piemontšané a ze západu se přidali také Španělé.

POTÍŽE REVOLUČNÍHO NÁMOŘNICTVA

Před revolucí, ačkoliv to na první pohled vůbec nevypadalo, už byla situace ve francouzském námořnictvu neudržitelná. Nejenže se hromadily potíže s nedostatkem financí, ty se vlastně vlekly chronicky již od dob osvícené vlády Ludvíka XIV., známého „Krále slunce“. Už tehdy příjmy státu tvořily jen asi dvacetinu státního dluhu. Situaci příliš nepomohl ani finanční eskamotér a podvodník John Law (1671–1729) ve dvacátých letech 18. století. Původem z dobré rodiny skotských bankéřů a zlatníků vymyslel geniální podvod na obyvatele Francie, který mimochodem úctyhodné bankovní domy v principu používají úspěšně do dnešních dní. Ať už jde o překotný a ničím nekrytý tisk bankovek či bezdůvodné nadhodnocování v podstatě bezcených akcií. Výsledek byl vlastně předem daný, následoval totální krach státních financí. Ani za padesát let v době vlády Ludvíka XVI. se státní finance nedokázaly z tohoto dezolátního stavu vymanit. Peníze chyběly všude a kupříkladu výplaty žoldu se častokrát opožďovaly i o několik měsíců.

Stejně zoufale bojovaly s nedostatkem financí základny námořnictva a loděnice. Počátkem roku 1789 se nezaplacené závazky vůči dodavatelům, nevyplacené mzdy pracovníků loděnic, důstojníků a námořníků vyšplhaly na neuvěřitelných 400 milionů livrů. Tyto „drobné nedostatky“ námořnictvo ochromovaly dávno předtím, než si revoluce začala vybírat svou daň.

Přitom co se týče vývoje, doslova revolucí ve stavbě válečných lodí se stal okamžik, když se ve čtyřicátých letech 18. století na moři objevily první francouzské řadové lodě o 74 dělech. Velmi robustní lodě se stavěly se ve dvou variantách *Grand modèle* a *Petite modèle* (anglicky *Large* a *Common*), přičemž rozdíl v délce trupu byl jen několik metrů – 51 a 57 metrů. Posádka čítala přibližně od 500

až do 700 důstojníků a námořníků, vše záviselo na velikosti lodě a zvyklostech daného námořnictva. Svou robustností a těžkou výzbrojí byly schopné v boji odolat i třípalubníkům. Přesto se obvykle stavěly do linie proti stejně silnému protivníkovi. Okamžitě se staly ve střetnutích hlavní páteří bojové linie řadových lodí a zde vytrvaly až do prvních desetiletí 19. století. Největší válečné lodě – třípalubníky – zůstávaly ve flotilách vždy vzácnou menšinou.

První francouzské typy nesly 26 děl ráže 36 liber na hlavní palubě, 28 děl ráže 18 liber na horní palubě a ty doplňovalo dalších 16 osmiliberních a čtyři čtyřliberní děla. Těžká hlavní výzbroj z nich vytvářela nebezpečného protivníka. Nezanedbatelná byla i ekonomická výhoda. Na stavbu postačovala přibližně jen polovina financí vynakládaných obvykle na stavbu třípalubové řadové lodě, a přitom konstrukcí dokonale vyvažovaly palebnou sílu s nautickými vlastnostmi robustních trupů.

Podle britského třídění válečných lodí se jednalo o řadové lodě III. třídy. První dvě třídy dále zůstaly vyhrazeny třípalubníkům o 110 a 90 dělech.

Obdobný náskok se týkal i fregat. Francouzské lodě kromě toho, že působily elegantněji, pluly rychleji včetně lepšího stoupání proti větru, lehčeji manévrovaly a také výzbrojí obvykle převyšovaly britské.

Problém tkvěl v kvalitě materiálu, ale ten francouzští stavitelé ovlivnit nemohli. Na kontinentě používané dřevo na stavbu mělo v důsledku lehčího klimatu horší strukturu, bylo kvalitativně mnohem měkčí a snázeji podléhalo zkáze než dřevo z britských ostrovů nebo ze Švédska.

Každá loď, kromě běžných oprav po určitých letech služby nebo po výraznějších poškozeních, procházela v loděnicích britské Admirality takzvanou větší opravou. Ze záznamů vyplývá, že v rámci údržby byly vyčíslené práce na původně francouzských stavbách vždy finančně mnohem nákladnější. Také technika stavby byla odlišnější než britská a díky používaným technologiím možná i časově méně náročná. Francouzské loděnice využívaly při zpevňování spojů mnohem častěji železných hřebů a svorníků. Trupy lodí proto údajně vykazovaly větší náklonnost k deformacím a nebyly tak tuhé jako stavby britské. I z tohoto důvodu se z ukořistěných francouzských fregat snímala původní dělová výzbroj, protože těžší děla kladla

více námahy na spoje trupu než běžně používané ráže v britském námořnictvu. Původní čtyřiadvacetiliberní děla nahrazovala osmáctiliberní a ta zase dvanáctiliberní děla.

Zajímavé čtení představují i dopisy britských důstojníků a námořníků sloužících na původně francouzských lodích a uchovávané v archivech Admirality. Leitmotivem většiny jsou nekonečné a opakované stížnosti na stísněné prostory na dolních palubách, kde se jen s obtížemi daly rozmístit veškeré hamaky. Neustále se v nich zmiňuje prosakování vody do trupů, takže na nich byla čerpadla v mnohem větší permanenci. Lodě trpěly také špatnou ventilací vzduchu v podpalubí. Co je nejzajímavější, mnozí zdůrazňovali problém s hlukem plující loď. Každá loď vydává během plavby specifické zvuky a o dřevěných stavbách plných pohyblivých součástí to platí dvojnásob. Neexistovala tichá loď, i přesto si důstojníci a stejně tak posádky stěžovali na nezvykle hlučné vrzání a sténání trupů trofejních lodí.

Krátce po revoluci se naprosto zhroutil po staletí udržovaný řád a autorita uvnitř námořnictva. V kombinaci s odporem revolučních vůči šlechtě jako takové mnoho důstojníků raději dobrovolně odešlo ze služby nebo uteklo do ciziny. Personálně byli v daném okamžiku nenahraditelní. Jejich dlouholeté zkušenosti, výcvik, odbornost a zběhlost ve válečné taktice se den ze dne naučit nedaly. I když se námořnictvo pokoušelo získat důstojníky z obchodního loďstva, jejich znalosti, co se týkalo právě válečného řemesla, byly minimální.

V roce 1791 zůstalo v Brestu z 237 důstojníků jen 44, což v lepším případě znamenalo, že byli schopni s vypětím všech sil obsadit personálně maximálně čtyři až pět lodí z celkového počtu. Přitom Brest společně s Rochefortem a na jihu s Toulonem patřil mezi tři hlavní základny válečného námořnictva. K nim náleželo ještě několik menších. Na atlantickém pobřeží to byly Bayonne, Bordeaux, Lorient, Cherbourg, Le Havre a Dunkerque a ve středomoří Marseilles.

Podle dekretu vydaného 1. května 1791 a několika dalších vyhlášek měli v námořnictvu sloužit tři admirálové – ale tato pozice, využívaná za království především pro členy královského domu nebo nejvyšší šlechtu, nikdy v revoluční Francii obsazena nebyla. K dosažení plné bojeschopnosti bylo zapotřebí:

- 9 viceadmirálů
- 18 kontradmirálů
- 180 kapitánů
- 800 důstojníků
- 200 nižších důstojníků
- a dále kromě velkého množství poddůstojníků také:
- 50 velitelů lodí (menší plavidla)
- 60 odborníků dělostřelců
- 36 stavitelů lodí
- 36 odborníků na utěšňování lodí a dozor nad pumpami
- 18 zbrojířů

Vyhlášení branné povinnosti přivedlo v únoru 1793 do armády 300 tisíc nových vojáků a v srpnu dalšího téměř půl milionu. Během krátké doby dokázala Francie postavit do zbraně na 750 tisíc mužů a jedním z prvních úkolů armády zůstalo potlačení nepřátel uvnitř země. Kromě Lyonu, Bordeaux, Marseille, Toulonu, Vendée obsadila armáda i Normandii a Bretaň. S počátkem léta se po zemi rozjeli komisaři delegovaní Výborem pro veřejnou bezpečnost. Ale nařízené odvody se týkaly prioritně pozemních sil, nikoliv námořnictva.

Přitom revoluce zastihla francouzské námořnictvo paradoxně na vrcholu sil. Moderní, dobře vyzbrojené lodě vedli zkušení důstojníci a posádky tvořili vysoce vyškolení profesionálové zocelení Sedmiletou válkou a následně americkou válkou o nezávislost. Pod vedením velmi agresivního markýze de Castries, pověřeného řízením ministerstva námořnictva od roku 1780, produkovaly loděnice v Toulonu, Rochefortu a Brestu každý rok čtyři řadové lodě a stejný počet vynikajících fregat. V Cherbourgu se usilovně budoval umělý přístav, uvažovaná budoucí základna pro výpady proti britskému námořnictvu v Lamanšském průlivu.

Na rozdíl od pozemní armády měla revoluce na námořnictvo už v zárodku zásadní a v podstatě rozkladný, až katastrofální vliv. Válečné lodě vyžadují velmi specifickou a složitou organizaci. Tyto válečné stroje, a nic jiného přes mnohdy velmi nákladnou výzdobu v podstatě nikdy nebyly, absorbují pravidelně značné množství státního kapitálu. Údržba, nová výstavba, nábor námořníků, školení důstojníků, nákup materiálu a potravin, to vše vytváří dokonale sehraný válečný stroj, do kterého se s počátkem revoluce slovy básníka

„nasypalo velké množství písku“. Námořnictvo, mnohem více než armáda, bylo vystaveno okamžitému politickému tlaku, snadnějšímu o to, že svou podstatou bylo vázáno na setrvávání v uzavřených námořních základnách. Nově vznikající a z Paříže dosazované revoluční tribunály hleděly na námořní velitele s hlubokým opovržením. Podezíraly je, často nikoliv neoprávněně, ze sabotování revolučních ideálů.

Během období 1791–1792 většina velitelů a důstojníků *officier bleu* („v modré“, jak je pro aristokratický původ nazývali) došla k jednoznačnému závěru. Pokud se jim prozatím podařilo vyhnout gilotině, bylo více než zřejmé, že je jejich další setrvávání v námořnictvu nepřijatelné. Emigrace svým rozsahem doslova zdecimovala důstojnický sbor a ochromila bojeschopnost francouzského námořnictva na dlouhou dobu.

NARUŠENÁ ELITA A JEDEN Z MÁLA

Životní podmínky mužstva byly žalostné a všeobecně se vědělo o velmi vysoké nemocnosti a s tím související úmrtnosti. K udržení kázně se běžně používaly tresty, které provinilec často ani neměl šanci přežít. Před revolucí a ještě dlouho po ní se k námořnictvu, pokud nebyl přinucen okolnostmi, ať už odvodem nebo verbíři, nikdo nehrnul. I když se situace námořníků díky revolučním změnám po roce 1790 poznenáhlu lepšila, novou překážkou změn se paradoxně stali oni sami.

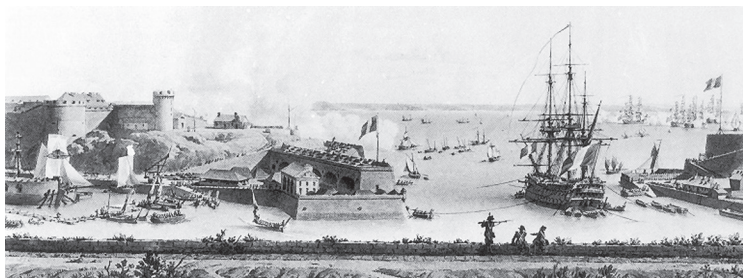
V srpnu 1790 Národní shromáždění přijalo nový Trestní zákon pro námořnictvo. Drakonické tresty sice zůstaly zachovány, ale zákon zaváděl systém poroty, aby zamezil libovůli důstojníků. Námořníci dál protestovali a situaci zkomplikoval návrat lodi *Leopard* z kolonií do Brestu o pár dní později. Posádka loď se během pobytu na Saint-Domingue (dnes Hispaniola a tehdy význačná francouzská kolonie) vzbouřila, zbavila se kapitána a o své vůli se navrátila do vlasti. Celou chaotickou situaci se podařilo dostat pod kontrolu až v průběhu roku 1791.

Přesto revoluce námořnictvo zasáhla mnohem silněji, než by se předpokládalo. Pro nižší velitele se najednou objevila možnost služebního postupu bez ohledu na původ a elitní klub důstojníků „v modré“ už nebyl jen uzavřeným klubem pro vyvolené. Do válečného

námořnictva najednou s nebývalou ochotou přijímali důstojníky obchodního loďstva. Každý schopnější mladší důstojník byl kva-
pem povyšován a z mnoha námořníků se během jednoho dne stali
zkušení poddůstojníci.

Velmi pomalu se měnily i zdravotní podmínky běžných námoř-
níků, kladl se větší důraz na dodržování hygienických zásad, větrání
a zlepšení životních a pracovních podmínek.

Přesto přetrvávalo nenáviděné dělení na kasty, a i když uvnitř na-
stávaly změny, obraz námořnictva se u běžného obyvatelstva příliš
nezměnil. Stále mezi ním převažoval názor, že námořnictvo zbavuje
poctivé občany svobody, zdraví a často také života.



*Pohled na starou breštskou přístavní pevnost z hradeb,
litografie P. Ozanne*

Ještě před vzestupem vlivu jakobínů probíhal skrytý i otevřený
boj mezi místními autoritami na základnách a námořními veliteli.
K vyřešení problémů nepřispívaly ani vzdálenosti. Brest byl vzdálený
od Paříže takřka šest set kilometrů, Toulon přes osm set kilometrů.
To ve skutečnosti znamenalo deset i více dní cestování po špatných
a nebezpečných cestách v rozvrzaných kočárech.

V roce 1793 měla Marine nationale, jak se nyní nazývala, ve sta-
vu 82 řadových lodí a 79 fregat umístěných ve třech páteřních
válečných přístavech Brestu, Rochefortu a Toulonu. Polovina lodí
byla schopna okamžité akce na moři, další čtvrtina byla ve vyni-
kajícím stavu. V Brestu kotvilo 47 řadových lodí, devět fregat se
silnou výzbrojí okolo 40 děl a 23 dalších vyzbrojených 32 děly.
V Rochefortu mělo základnu 12 řadových lodí a stejný počet silně
vyzbrojených fregat.

Ve stejném období mělo britské Královské námořnictvo ve stavu 153 řadových lodí, 42 dvojpálníků (starší přechodová fáze mezi řadovou lodí a fregatou) a 99 fregat. Na rozdíl od Francouzů disponovala Admiralita prvotřídním důstojnickým sborem. Na loď mohlo okamžitě nastoupit 251 kapitánů, 167 komandérů a více než 1350 důstojníků, přičemž většina z nich patřila mezi ostřílené veterány americké války za nezávislost.

I když velké množství lodí stálo v rezervě, to znamená zakotvené v přístavech, částečně odstrojené a zakonzervované a k dispozici v okamžiku vypuknutí války bylo jen 26 řadových lodí a 42 fregat, stavy se rychle měnily. O rok později již sloužilo 85 řadových lodí a 88 fregat, tedy více, než měli ve službě Francouzi. Pro ně byla situace o to horší, že koncem roku 1793 došlo k likvidaci takřka čtvrtiny flotily, původně dislokované v Toulonu, kdy část obsadili Britové, část zničily samy posádky a ostatní nebyly schopné boje. Do roku 1794 vstupovalo francouzské námořnictvo chudší o 15 řadových lodí a 18 fregat.

Justin-Bonaventure, comte Morard de Galles (1741–1809) sloužil ve válečném námořnictvu od svých šestnácti let. Kapitánem se stal v roce 1781 a pod admirálem Suffrenem bojoval proti Britům. V okamžiku vypuknutí revoluce patřil mezi zkušené a respektované velitele. Na rozdíl od mnoha svých šlechtických kolegů důstojníků *officier bleu* z „Grand Corps“, jak se námořnictvu také říkalo, se rozhodl neemigrovat. Už v lednu roku 1792 povýšil na kontradmirála. Jeho prvním velkým úkolem se stala expedice do Západní Indie (tehdy se tak označovala oblast Bahamských ostrovů a Antil), kde měl potlačit vzpouru a nastolit pořádek v koloniích. Na moře se flotila pod Morardovým velením vydala z Brestu v srpnu.

Takřka přesně o rok později, v lednu 1793, jej jmenovali viceadmirálem a následně v únoru převzal velení námořních sil v Brestu, částečně i pro velmi špatný zdravotní stav původního velitele viceadmirála Nicolase Henry de Grimouarda (1743–1794). Ministr námořnictva ve jmenování Morarda de Galles kromě jiného vyzdvihl jeho vynikající námořnické znalosti, talent a v neposlední řadě i oblibu. Nicméně viceadmirál jmenování přijal s obavami a nadšený nijak nebyl. Snad tehdy ani netušil, jak je nepřipravený na nečekané překážky, kterým bude muset zakrátko čelit.

Vzápětí do Brestu dorazila skupina reprezentantů Konventu složená z pánů Henri-Pascala Rochegeudea (1741–1834), Jacquese Defermona (1752–1831) a Prieura de la Côte-d'Or (1763–1832). Přes námitky viceadmirála a velitele Antoina-Jeana-Marie Thévenarda (1733–1815) prosadili okamžité vyslání tří řadových lodí na hlídku do Lamanšského průlivu. Viceadmirál se nalodil na *Républicain* (ještě před rokem se jmenovala *Royal Luis*) a společně s *Achille* a *Tourville* v doprovodu čtyř fregat se měli vydat na moře. Přes velké problémy s naplněním stavů posádek konečně 9. března opravdu na moře vyplul. V jakém stavu flotila byla, svědčí následující události. V prudké bouři 17. března ztratila *Républicain* hlavní plachty a Morard de Galles nebyl schopný ovládat loď, protože měl k dispozici jen třicet námořníků ochotných plnit jeho povely. Na palubě *Tourville* byla situace ještě kritičtější. Když kapitán Duval trval na splnění svých rozkazů, posádka jej prostě zabila. Jiná verze hovoří o tom, že poté, co námořníci v bouři odmítli splnit rozkaz, sám ze zoufalství šplhal do lanoví a pádem se zabil.

Ostrovní království bylo připravené

DŮSTOJNÍCI, NÁMOŘNÍCI, NEMOCI, TRESTY I SMRT

Potomci britských aristokratů, nově se rodící buržoazie a příslušníci středního stavu viděli v kariéře u námořnictva jistotu. Nejen finanční, ale především prestiže. Námořnictvo jakožto hlavní opora impéria (pozemní síly byly zanedbatelné) zaručovalo tmavě modrým uniformám poměrně vysoký společenský status. A na rozdíl od praxe francouzského královského námořnictva se s trochou štěstí dokázali do důstojnického sboru propracovat i někteří ze spodních palub, tedy z nejnižších příček společenského žebříčku.

Po většinu osmnáctého století výběr budoucích důstojníků hodně závisel na kombinaci vlivu, styků s jednotlivými kapitány, ale také nadšení a štěstí. Což kupodivu padlo s neustále se rozvíjející válkou s Francií, kdy se houfem přihlašovalo šlechtické potomstvo a obsazovalo zajímavá místa. V letech 1793 až 1815 mladí aristokraté tvořili asi 12 % z přibližně 1800 důstojníků, zatímco děti profesionálů, středního stavu či obchodníků až polovinu. Přesto, když došlo na povyšování, takřka 41 % nově povýšených kapitánů a admirálů pocházelo právě z první skupiny, zatímco z té druhé se to podařilo jen asi 22 %. Možná i proto tvořili páteř důstojnického sboru (více než jeho polovinu) sice potomci námořních důstojníků, ale šlechtického původu. Jména jako Hood, Parker, Rodney či Pellew se neustále objevovala mezi vynikajícími důstojníky či admirály.

Existovala ještě jedna možnost, jak proniknout do důstojnického sboru Královského námořnictva. Zkušenosti získané na palubách lodí Východoindické společnosti nebo plavby v Pobaltí často zajistily adeptům místo důstojníka.

Velmi silnou motivací ženoucí mladíky z dobrých rodin na moře v době války nebyla sláva získaná ve skvělých bojích, ale jen a jen finance. V případě zajetí nepřátelské lodě se stávala majetkem vítěze

včetně nákladu. Pokud se kořist podařilo dopravit do přístavu, a nemuselo to být bezpodmínečně v Británii, obvykle došlo k co nejrychlejšímu zpeněžení. Výtěžek z prodeje se dělil podle přesného klíče mezi velitele a posádky lodí, které ji získaly. Admirálovi, velícímu celé skupině, obvykle připadla suma ve výši 1/8 až 1/4, kapitán obdržel 1/4, důstojníci další 1/4 a zbytek se rozděloval posádce.

Někteří admirálové si tak během dlouholeté služby dokázali přilepšit částkou až 300 tisíc liber. Pokud uvážíme, že v té době se roční služné admirála v činné službě pohybovalo okolo tří tisíc liber, nešlo o zanedbatelnou sumu. Když se Britům v průběhu sedmileté války podařilo během léta roku 1762 obsadit Havanu, každý velitel obdržel odměnu z kořisti rovnající se částce 70 tisíc liber.

Na rozdíl od „dolní paluby“, kde nejvyšší dosaženou profesní metou obvykle býval AS (Able Seaman), dělostřelec, tesař, lodmistr atd., čili poddůstojnická funkce, nováčky na „horní palubě“ zapisovali před rokem 1794 do posádky jako „kapitánovy sluhy“. Hochy povětšinou ve věku 12 až 14 let důstojníci pověřovali drobnými úkoly, průběžně zasvěcovali do řízení, výpočtů polohy a všeobecně velení. Vzhledem k požadavku odsloužených let nebyly výjimkou ani roční děti! Kapitány často vyzývali k náboru co největšího počtu sluhů. Milou pobídku představoval i příspěvek od Admirality 18 šilinků na měsíc. Situace došla tak daleko, že koncem šedesátých let se například na třípalubníku *HMS Namur* vyskytovalo 32 „kapitánových sluhů“, přičemž posádku tvořilo 651 námořníků. V roce 1759 na *HMS Royal George* admirála Hawkea během bitvy v Quiberonské zátoce sloužilo 30 těchto kadetů.

U každého „sluhy“ se předpokládala finanční účast rodiny. A tak zatímco v roce 1733 postačoval kapitánovi roční příspěvek pět liber, o šedesát let později už obvykle požadovali roční příspěvek 50 liber vyplácený až do dne přijetí adepta mezi důstojníky. Nepsaným pravidlem našťastí bylo, že až polovina mladých gentlemanů obvykle po šesti letech služby plynule přecházela do důstojnického sboru.

Přítrž užívané praxi učinil až rok 1794, kdy vyšel rozkaz Admirality omezující počet budoucích kadetů v poměru čtyři kadeti na sto členů posádky. Zároveň došlo k rozdělení do tří skupin. Nejmladší gentlemani ve věku 13–15 byli k ruce důstojníkům. Ti starší, ve věku 15–17, obvykle sloužili s posádkou rozdělenou do skupin. Nejstarší

gentleman, kadeti první třídy, měli statut dobrovolníka a pobírali služné šest liber ročně. Důstojnické zkoušky jako takové nikdy se nekonaly, hlavní ukazatel tvořil požadovaný počet důstojníků dle potřeb námořnictva.

O kvalitě vzdělávání vypovídají i vzpomínky sira Williama Henry Dillona, původem levobočka irského obchodníka. Během čtyřdenní červnové bitvy v roce 1794 jako mladý kadet utrpěl zranění třískou. Sir Dillon šel na moře jako desetiletý v roce 1790 a měl štěstí. *HMS Alcide* velel sir Andrew Douglas, člověk chápající důležitost vzdělání a znalost cizích jazyků. Na palubě jeho lodě vyučovali kadety ve všeobecném rozhledu a navigaci od devíti do dvanácti dopoledne a od dvou do čtyř odpoledne. Mezitím se samozřejmě podíleli na běžné práci na palubě. Přesto Dillon vzpomíná i na řadu drobných zranění způsobených krutou šikanou od kolegů kadetů, různé nadávky, pěstní souboje či boje na šavle mezi děly na palubě. Ale také třeba na krádež kapitánova pudinku či neustálé strkanice se stewardy. Zato na *HMS Edgar* měl vzdělávání na starosti člověk pověstný svým opilstvím a obscénností. Že na kadety neměl vliv, je zřejmé, zato byl vděčným námětem různých parodií a kanadských žertů.

Samotní kadeti se poznali okamžitě podle druhu lodě. Vynikající v teorii i znalostech bývali obvykle ti z řadových lodí, špinaví a nevychovaní ze sloopů a brig. (Sloop, někdy také nepřesně šalu-pa, Francouzi je většinou nazývali korvetami, míval tonáž od 200 do 300 tun a délku do 30 metrů. Lodě nesly klasické ráhnové oplach-tění a měly jednoduchou nekrytou dělovou palubu obvykle osazenou dvaceti lehčími děly a posádku od 100 do 200 mužů.) Elitu vždy tvořili kadeti z fregat, inteligentní a hrdí, okamžitě schopní čelit nebezpečí a nebojící se kdykoliv převzít odpovědnost.

I tak s přílivem mladých důstojníků ze šlechtických rodin (a nemusel to být zrovna nejmladší syn nebo příliš chudá rodina) vznikaly na lodích komplikace. Chování a vystupování často příliš neodpoví-dalo zavedeným a mnoha lety prověřeným vztahům mezi důstojníky a námořníky, a co horšího, oni sami měli mnohdy problémy s udrž-ením autority. Své vykonal neustálý nátlak ze strany vlivných rodičů, aby je bez ohledu na zkušenosti a talent povyšovali. Došlo to až tak daleko, že si v přítomnosti dámy na palubě vlastní vlajkové

lodi kontradmirál Cuthbert Collingwood (1748–1810) při pohledu na adepta důstojnické profese povzdechl: „Bounce (admirálův oblíbený pes) je mnohem užitečnější než onen důstojník, a navíc je zábavnější.“ Přesto ne všichni potomci slavných rodin v hodnocení propadli jako onen nešťastník.

První výraznou vlašťovkou, ovlivňující v následujících desetiletích důstojnický sbor námořnictva, byl rok 1779. Král Jiří III. tehdy poslal syna, prince Williama Henryho, na moře jako kadeta (midshipmana). Zároveň přidal v osobním dopise admirálu Hoodovi veledůležitý pokyn: „Tento mladý muž jde na moře jako námořník a jak připomínám, nesmí mezi ním a ostatními existovat vůči němu žádný rozdíl. Jinak by se vše pokazilo.“

Ačkoliv to zní na první pohled neuvěřitelně, mnohem větší naději na přežití v samotném boji měli nižší než vyšší důstojníci či velitel lodě. Při své práci se totiž obvykle pohybovali na méně exponovaných místech paluby či v podpalubí u děl.

Kapitánovo stanoviště, respektive místo, ze kterého velel, se během bitvy nacházelo na ubytovací palubě, což je nejvýše položená paluba vedoucí přibližně od poloviny lodě až k zádi. S podobou velitelského můstku, tak jak jej známe dnes, neměla nic společného. Jen zde byl totiž dostatečně vysoko aby měl přehled. Zároveň s ním se zde pohybovali i ostatní vyšší důstojníci. Přitom šlo o místo zcela nekryté a nejméně chráněné jak proti účinkům dělostřelby, tak především proti palbě z mušket. Obvyklou praxí bylo umísťovat střelce do košů na stěžních a pro ty pochopitelně byly tmavé důstojnické uniformy se zlatými nárameníky korunované výrazným kloboukem vítaným cílem.

Většina velitelů patřila osobně k velmi statečným, nicméně ještě v polovině osmnáctého století řešil válečný soud Admirality dvojnásobný počet případů zbabělosti (v období 1720–1750 šlo takřka o 40 důstojníků) oproti skutečně padlým velitelům.

Co všechno zvládal typický námořník fregaty 35letý AbleSeaman (čili zkušený námořník), říkejme mu třeba Peter Smith, nelze snadno vypočítat. Patřil k první skupině levoboční hlídky. Námořníci se dělili na pravoboční a levoboční hlídku a ty dále na další dvě až tři. Už nebyl nejmladší, přesto Smith náležel k předním košovníkům čili

námořníkům šplhajícími po těch nejvyšších ráhnech. Obvykle jich bylo okolo dvaceti až třiceti na každý stěžeň. Tvořili jen asi dvacetinu posádky, ale považovali se za naprostou elitu a podle toho se také chovali. Odlišovali se i oblečením. Ti, co prošli službou v Indii, preferovali křiklavé barvy, šperky (dnes by se použil výraz piercing) a výrazné tetování. Námořnické povolání je univerzální, na palubách sloužily různé národnosti a ani černoši nebyli výjimkou.

Na moře přicházeli hoši nejčastěji ve věku okolo osmi let. Když dosáhli 15 až 16 let, přerazovali je mezi námořníky (pokud se na loď dostali již jako starší, zácvik trval přibližně půl roku). S ohledem na fyzickou zátěž vydrželi na moři maximálně dalších dvacet let, pak si obvykle hledali snadnější práci u pobřežní plavby či v přístavech. Někdy se jim poštěstilo udělat poddůstojnickou kariéru nebo zcela výjimečně to dotáhli až na důstojníka.



I námořníci měli nárok na odpočinek – nedělní večer na moři

Smith patřil k osádce prvního člunu. V boji pracoval u prvního děla na levoboku na přídi. Pochopitelně znal dokonale úkony celé osádky děla, aby mohl zaskočit za zraněné či mrtvé. V případě potřeby jej odvolávali k práci u pump ve středolodí. Při vyplutí dohlížel na správně vinutí vytahovaného kotevního lana po celou jeho trasu

až k vrátku. Pokud zaslechl povel „všechny ruce k plachtám“, pracoval na brámové čnělce na ráhnu přídatné plachty a na hlavní přední plachtě. Při provádění obratu s ostatními tahal buliny (ovládací lana plachet), a když loď obrat dokončila, přesouval se zpět k plachtám. Tam bylo jeho místo i při kasání plachet, ale když se kasaly plachty a spouštěla ráhna před bouří, pracoval u hlavního úvazníku, kterým se ráhna spouštěla. Při opětovném vytažení už byl na ráhne hlavní přední plachty a pomáhal s jejím spuštěním.

Tím ovšem výčet činností Petera Smithe nekončil. Mezi povinnosti patřilo i řádné zavěšení i svěšení hamaku. Když na něj přišla řada, staral se o jídlo své skupiny. Takovému námořníkovi se přezdívalo „kuchař“. Nejposvátnější na palubách válečných lodí byla večeře. Obvykle se na ni vyhrazovalo 90 minut a odvolat námořníky od jídla mohl důstojník jen v případech skutečné nouze. Na rozdíl od dnešních dob posádky velmi špatně snášely nedostatek rumu či piva. Mezi Smithovy povinnosti patří také úklid podpalubí i paluby, ale ve skutečnosti měl v popisu práce takřka třicet různých činností.

Posádky lodí ohrožovala mnohá nebezpečí. Nejhorší byly nemoci. Od kurdějí, nejobávanější nemoci námořníků způsobovaných nedostatkem vitamínu C, přes pohlavní choroby až po úplavici a tyfus. Velitelé lodí velmi trnitě docházeli na to, že základem je bezpodmínečné dodržování hygieny. Nejen u posádky, ale především všech loďních prostor. I tak námořníky na dlouhých plavbách do tropů decimovaly malárie a žlutá zimnice.

Když se v roce 1779 vydal s kontradmirálem George Bridges Rodneyem (1718–1792) na moře lékař Gilbert Blane (1749–1834) coby jeho osobní lékař, asi ani on netušil, jak jeho hlášení, a především vydaná kniha *Observations on the Diseases of Seamen*, ovlivní budoucí zdravotní péči. Jím v roce 1793 doporučená pravidelná dávka citronové šťávy na prevenci proti kurdějím se stala závaznou normou válečného námořnictva už o dva roky později.

S kontradmirálem Rodneyem, nechvalně známým svou lačností po penězích, absolvoval roční pobyt v Západní Indii a výsledky Blaneova pozorování byly alarmující. Ve dvacetičlenné eskadře během plavby zemřelo 715 námořníků a vojáků námořní pěchoty, ale jen 59 v boji a na utrpená zranění. V nemocnicích skonalo dalších 862

námořníků. Z celkového počtu 12 109 mužů mu jich během roku zemřelo 1577, tedy každý sedmý! A dalších 350 mužů musel Blane odeslat s následky zranění či chronickými onemocněními zpět do vlasti s doporučením k propuštění ze služby.

Na rozdíl od nemocí se s jinými potížemi námořnictvo vždy vyrovnalo a po vině ihned následoval trest. Námořníci dostávali trest za nedodržení rozkazu nebo špatně odvedenou práci a mezi nejhorší provinění patřilo usnutí ve službě, odmítnutí rozkazu, křivé chování či hrubé zanedbání hygienických zásad. Za vše, co bezprostředně ohrožovalo chod lodi. A protože na moři není až tak jednoduché využití žalářnického systému, snad až na odnětí dávek rumu, přišel ihned po provinění fyzický trest prováděný obvykle bičováním legendární devítiočasou kočkou nebo lodním lanem. Přesto musíme mít na paměti, že námořník byl na moři dvakrát cennější než na pevnině. Obvykle se trestalo rychle a potrestaný se okamžitě vracel do služby. Tresty se vždy vykonávaly za přítomnosti co největší části posádky, protože jen tak se zajistil jejich maximální výchovný účinek.

Existoval ještě jeden trest bičováním, a to proslulá „Run the gauntlet“, kdy provinilce trestala celá posádka. Procházel uličkou a každý jej musel udeřit koncem lana. Trest se ponejvíce využíval u zlodějin mezi posádkou a šlo o velmi účinný prostředek.

Námořníci museli spoléhat na znalosti důstojníků, protože jejich rozhodnutí ovlivňovala bezpečnost celé posádky. Bez dokonale sladěné práce stovek rukou tyto válečné stroje mohly jen stěží fungovat. Posádky často tvořila pestrá směsice mladých a nezkušených promíchaných s protřelými veterány, přičemž všechny spojovala vzájemná potřeba včetně vztahu s poddůstojníky a „horní“ palubou. Porušení nepsané dohody vždy vedlo k potížím. Výmluvné jsou osudy mladého, dvanáctiletého kadeta, který nevynechal jedinou příležitost k potupení posádky a jeho metody se příliš nelišily od dokonale propracovaného sadistického ponižování. Posádka toto chování s tichým mumláním nějakou dobu snášela, ale brzy se dostavila odplata. Na přední palubě jej zabila kartáčová střela, značně znetvořila tělo a část vnitřností rozházela po levoboku. Místo smutku vzbudila jeho smrt radost a posádka ji oslavovala téměř jako vítězství nad nepřítelem.

I Admirálie bedlivě sledovala velitele a občas se zbavovala kapitánů, kteří nedokázali dodržovat profesní standardy.

Na dobře fungující válečné lodi nikdy nebyl velký hluk, důstojníci udělovali povely bocmanům a ti je předávali obvykle pomocí píšťalky dál.

První pokus o kodifikaci předpisů přišel v roce 1731, další následovaly a v předpisech vydaných v roce 1780 se dokonce vyžadovalo, aby žádný námořník nebo osoba na lodi nesměla být bezdůvodně udeřena či zneužita pod jakoukoliv záminkou. Stejně nedotknutelná byla přestávka určená k jídlu.

Zato nezřízená konzumace alkoholu patřila dlouhé roky k velkým tabu. Admirál Alexander Inglis Cochrane (1758–1832), který začal svou kariéru na moři už během americké války o nezávislost, ve svých vzpomínkách uváděl, že pití nikdo nepovažoval za slabinu. Stejně tak jedenáctiletý kadet lord Bernard Coleridge psal otci, že víno pro něj není žádný luxus. Grog mu nechutnal, a tak dostával dvě sklenice vína denně, k obědu a večeri, což odpovídalo polovině jeho přidělu. „Kazateli Jemmymu“ neboli kapitánovi Jamesi Gambierovi, veliteli *HMS Defence* a hluboce věřícímu metodistovi, se s tichým svolením na Vánoce 1794 opila do nemoty kompletně celá posádka. Námořnictvo začalo řešit problém s alkoholem až v roce 1797, zato s obvyklou tvrdostí. Nejčastějším trestem za opilství bylo dvanáct až dvacet čtyři ran devíticásou kočkou a pití se přestalo tolerovat i důstojníkům. U koho kapitán usoudil, že je pravidelným milovníkem džinu a průběžně se opíjí, následovalo okamžité vyhazování a v případě důstojníka tiché propuštění ze služby, jakmile to bylo možné.

Námořnictvo naopak nikdy neřešilo důvěrné vztahy mezi muži na palubě. Přátelství přerůstající mnohdy v intimní vztah vznikala během dlouhých plaveb a zpravidla se ihned rozpadla po návratu do přístavu a k rodinám. Nikdy však nesměla ničím narušit plynulý chod služby na lodi.

Předpisy natolik vnikly pod kůži námořníků, že během vzpoury v Nore roku 1797 námořník odmítl ublížit důstojníkovi, který ho nechal předešlý den zbičovat se slovy, že on si trest zasloužil. A dodal: „Pane, vy jste gentleman a dobrý důstojník. Nikdy netrestáte zbytečně, a když to uděláte, má to vždy důvod.“

NEJVYŠŠÍ V KRÁLOVSKÉM NÁMOŘNICTVU

„Ačkoliv vybojoval velké vítězství, místo ocenění se dostal do kleští nespokojených důstojníků a vůči jeho osobě nepřátelsky naladěnému tisku.“

Sam Willis, historik

Lord Richard Howe, první hrabě Howe
(8. března 1726 až 5. srpna 1799)

Šlechtické kořeny lorda Richarda Howea sahají hluboko do šestnáctého století. Richard se narodil 8. března 1726 v Londýně jako druhý syn Emanuela Scrope Howea, druhého vikomta Howe a Marie Sophie Charlotty, dcery baronky von Kilemansegg, posléze hraběnky Darlingtonové, nevlastní sestry krále Jiřího I. Postupně se jim narodily čtyři synové a čtyři dcery. Když bylo Richardovi osm let, král Jiří II. jmenoval otce guvernérem na Barbadosu, kde ani ne jako pětatřicetiletý už po dvou letech 28. března 1734 umírá. Udajně se prý ve velkých vedrech napil příliš studeného kokosového mléka.

Kariéru u námořnictva Richard zahájil obvyklou cestou, když ve čtrnácti opustil Eaton a nastoupil coby midshipman na palubu *HMS Severn*. Lodi velel ctihodný Edward Legge a podléhala, stejně jako dalších pět lodí, velení komodora George Ansona (1697–1762) na výpravě do oblastí tehdy nazývaných Jižní moře, čili ve skutečnosti do jižního Pacifiku. Dostal za úkol prozkoumat západní pobřeží tehdejší španělské Ameriky a obhlédnout zdejší přístavy. Přesto hlavním zájmem měly být španělské válečné galeony převážející zlato z Acapulca do Manily a drahým exotickým zbožím přetížené lodě obchodní.

Domů se Howe vrátil v roce 1742 a příliš se neohrál. Nechal se zapsat do posádky *HMS Burford* kapitána Franklina Lushingtona. Na lodi kromě jiných známých jmen začínal kariéru nešťastný admirál John Byng. Mladý Howe se vydal do Západní Indie pod admirálem sirem Chalonerem Oglem (1681–1750). Konflikt se Španělskem probíhal už od roku 1739, kdy se původně obchodní spor nakonec překlopil do podstatně větší války o dědictví rakouské. Na palubě *HMS Burford* zažil urputné boje při útoku na La Guayra na pobřeží

Caracasu. Mezi prvními těžce raněnými se tehdy ocitl velitel loď kapitán Lushington. Ještě než ho odnesli do podpalubí, stihl předat velení prvnímu důstojníkovi. Poručík vyvedl loď z boje a vrátil se ke Curaçau. Raněného kapitána přenesli na pobřeží, kde po pár hodinách skonal. Poručíka následně postavili před vojenský soud a před odsouzením ho zachránilo svědectví lodního tesaře, které potvrdili i ostatní přeživší důstojníci. Všichni shodně vypovídali o těžkých poškozeních lodního trupu především na čáře ponoru. Zda Howe také svědčil, není známo.

Doma ho žádné povýšení nečekalo, a tak se Howe do Západní Indie opět vrátil. Netrvalo dlouho a od 25. května 1744 sloužil už jako poručík bombové loď *HMS Comet*. Hodnost mu o rok později po návratu z tažení potvrdili 8. srpna 1745 krátce poté, co vyplatili posádku.

Rok 1745 patřil v britských dějinách k problematickým, opětovně propuklo Jakobitské povstání, ale pro Howea byl naopak rokem příznivým. Velitelem flotily operující od Dows v Průlivu a v Severním moři ustanovila Admiralita viceadmirála Edwarda Vernona (1684–1757), skvělého námořního důstojníka proslaveného přezdívkou „Old Grog“.

HMS Baltimore, jíž Howe velel, 18. března dělostřelecky podporovala vylodění u Fort William hluboko ve skotském území v průběhu povstání, ale její čtyřliberní děla neměla proti silným kamenným valům žádnou šanci. Nečekaný a tvrdý boj postoupil až 1. května, kdy společně s fregatou *HMS Greyhound* narazil na dvě velké francouzské lodě, kotvící u Loch Nouy poblíž Mordentu. Fregata měla jen 20 děl, takže to bylo společně 34 oproti 66 francouzským. Britové prostě na úspěch neměli, i když se okamžitě pustili do boje. Howe utrpěl několik zranění hlavy, naštěstí, jak se ukázalo později, nijak vážných. A kapitán Noel, velitel *HMS Greyhound*, v hlášení jeho odvážné chování velmi vyzdvihoval.

Po návratu komandéra oprávněně Howea povýšili na kapitána a 20. dubna 1747 dostal novou loď, fregatu *HMS Tryton*. Prvním samostatným úkolem byl doprovod konvoje do Oporta a Lisabonu. Koncem září už velel *HMS Rippon*, velení převzal po nemocném kapitánovi Holbornovi a s lodí mířil přes Atlantik k Leeward Islands (Závětrným ostrovům).

Konec války o rakouské dědictví v roce 1748 pro něho neznamenal, na rozdíl od jiných, odchod na delší dobu do zálohy s polovičním platem. V roce 1751 velel fregatě *HMS Glory*, původně francouzské *La Glorie*, u jižního pobřeží Afriky. Od dubna 1752 až do května 1754 neopustil horní palubu *HMS Dolphin*. Neustále pendloval od Gibraltaru přes celé Středomoří a sváděl boje s berberskými piráty. Když ale *HMS Dolphin* v letech 1764–1766 jako první britská fregata za necelé dva roky obeplula svět, už jí nevelel. Tím šťastlivcem byl komodor John Byron, mladší bratr slavného spisovatele. Během cesty kromě jiného Byron zabral Falklandské ostrovy ve prospěch britské koruny.

Počátkem roku 1755 velel Howe *HMS Dunkirk*, úplně nové 60dělové řadové lodi o tonáži 1246 tun a patřil do sestavy 11 řadových lodí a fregaty pod velením viceadmirála Edwarda Boscawena (1711–1761). Tomu se podařilo dostat k americkým břehům dříve než Francouzům pod velením admirála Emmanuela-Auguste de Cahideuc, hraběte Dubois de la Motte (1683–1764), načež zaujal vyčkávací postavení poblíž Cape Race u Newfoundlandu. Počátkem června se nad mořem neustále proháněly mlhy a jen kvůli tomu se *HMS Dunkirk* a *HMS Defiance* nechtěně vzdálily od hlavní flotily. V okamžiku, kdy se mlha částečně roztrhala, ocitly se na dohled francouzských lodí *Alcide* a *Lys*, které v mlze také ztratily orientaci.

Válka mezi britskými a francouzskými osadníky, alespoň podle informací Boscawena, stále nevypukla, jenže podle instrukcí, které před vyplutím obdržel, ji mohl očekávat každým okamžikem. Howe se proto pod plnými plachtami přiblížil k *Alcide*. Poté co se s kapitánem pozdravili, zdvořile požádal, aby jej následoval k asi šest mil vzdálenému veliteli. Kapitán Houquart se vzápětí dotázal, zda je mír nebo válka? Howe opětovně požádal kapitána o následování.

Noviny *The Gazette* s datem 15. července popisují příhodu takto: „Dopisy, které přivezla válečná loď *Gibraltar* od viceadmirála Boscawena, datované 22. června 1755, 10-tého tohoto měsíce. *Alcide*, válečná loď 64 děl a 480 mužů pod velením M. Houquarta a *Lys* kapitána Lagerila, taktéž 64 děl, ale vyzbrojena jen 22, zato přepravující 8 kompanií vojska, které se oddělily od francouzské flotily pod velením hraběte Bois de la Motte. Došlo k boji mezi francouzskými loděmi a loděmi Jeho veličenstva *Dunkirk* a *Defiance*, ve které byly