

Univerzita Karlova v Praze

Filozofická fakulta

Ústav translatologie

Bakalářská práce

Zdeněk Sláma

Komentovaný překlad: Geoffrey Bennett, *The Battle of Jutland*, část kapitoly
„Der Tag“

Praha 2020

Mgr. Zuzana Šťastná, Ph.D.

Poděkování

Rád bych poděkoval vedoucí mé bakalářské práce Mgr. Zuzaně Šťastné za mnohá cenná doporučení a rady a v neposlední řadě také za její trpělivost.

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci vypracoval samostatně, že jsem řádně citoval všechny použité prameny a literaturu a že práce nebyla využita v rámci jiného vysokoškolského studia či k získání jiného nebo stejného titulu.

V Praze dne:

Podpis:

Abstrakt

Tato bakalářská práce sestává ze dvou částí – překladu anglického originálu do češtiny a komentáře k zmiňovanému překladu. Překládaným textem je část třetí kapitoly z knihy *The Battle of Jutland* od Geoffreyho Bennetta. Komentář pak obsahuje překladatelskou analýzu originálu, popis zvolené překladatelské metody a detailní pohled na překladatelské problémy a jejich řešení.

Klíčová slova

komentovaný překlad; bitva u Jutska; námořní bitvy; první světová válka

Abstract

This bachelor thesis consists of two parts – the translation of the English original into Czech and the commentary describing the aforementioned translation. The text translated within this thesis is a part of the third chapter from *The Battle of Jutland* by Geoffrey Bennett. The commentary contains translation analysis, description of the chosen translation method and a detailed look at the encountered problems and their solutions.

Key Words

annotated translation; the Battle of Jutland; naval battles; World War I

Obsah

1. Úvod.....	1
2. Kontext	2
3. Překlad	3
4. Komentář	23
3.1. Překladatelská analýza	23
4.1.1 Vnětextové faktory	23
4.1.1.1 Autor a vysílatel.....	23
4.1.1.2 Záměr vysílatele a motiv komunikace	24
4.1.1.3 Adresát	24
4.1.1.4 Médium.....	25
4.1.1.5 Místo a čas	25
4.1.1.6 Funkce textu.....	26
4.1.2 Vnitrotextové faktory.....	26
4.1.2.1 Téma a obsah	26
4.1.2.2 Presupozice.....	27
4.1.2.3 Kompozice.....	27
4.1.2.4 Neverbální prvky.....	28
4.1.2.5 Lexikum.....	28
4.1.2.6 Syntax	29
4.1.2.7 Suprasegmentální prvky	30
3.2. Překladatelské zadání	30
3.3. Překladatelská metoda.....	31
3.4. Překladatelské problémy a jejich řešení.....	31
4.4.1 Názvy a jména.....	31
4.4.2 Terminologie	35
4.4.3 Míry a jednotky	36
4.4.4 Poetické prvky	38
4.4.5 Kulturní a historické reálie.....	38
4.4.6 Citace	39
4.4.7 Syntax a forma.....	40
3.5. Překladatelské posuny	42
4.5.1 Generalizace.....	42
4.5.2 Nivelizace.....	43
4.5.3 Intenzifikace.....	43
4.5.4 Intelktualizace.....	43

5. Závěr	45
6. Bibliografie	46
Příloha 1: originál	1

1. Úvod

Tato bakalářská práce se zabývá překladem části populárně naučné knihy *The Battle of Jutland* od Geoffreyho Bennetta, konkrétně úryvku z kapitoly „Der Tag“ ze zmiňované publikace. Na tento překlad pak navazuje komentář, v němž je obsažena překladatelská analýza originálu, popis zvolené překladatelské metody, rozbor hlavních překladatelských problémů spolu s jejich řešeními a výčet překladatelských posunů.

Motivace pro volbu tohoto výchozího textu pro komentovaný překlad byla dvojí. Primárním důvodem byl pochopitelně dlouhodobý zájem o vojenskou historii, námořní bitvy a válečná plavidla. Pro text s historickou tematikou jsem se poněkud paradoxně rozhodl mimo jiné proto, že značná část populace má relativně nízké povědomí o významných historických událostech. Bitva u Jutska je jednou z největších a nejdůležitějších námořních bitev světových dějin a zároveň poslední velký střet těžkých hladinových plavidel, a přesto bývá při výuce dějepisu takřka zcela opomíjena.

2. Kontext

Vzhledem ke značně specifickému tématu námi zvoleného zdrojového textu jsme se rozhodli rozšířit tuto práci o úvodní kapitolu, v níž stručně popíšeme historický kontext událostí popsaných v daném textu. Podstatná část této kapitoly je značně zkoncentrovanou a zjednodušenou parafrází informací obsažených v prvních dvou kapitolách *The Battle of Jutland* od Geoffreyho Bennetta.¹

Bitva u Jutska byla jakýmsi vyvrcholením námořního závodu ve zbrojení mezi Velkou Británií a Německým císařstvím. Toto zápolení odstartovala konstrukce HMS Dreadnought, jejíž jméno se následně vžilo jako označení bitevních lodí podobné konstrukce. Konkrétní inovace, které HMS Dreadnought přinesla, není třeba pro naše potřeby rozebírat, byly ale natolik revoluční, že učinily starší bitevní lodě až tragicky zastaralými. Německu se tedy naskytlá bezprecedentní příležitost alespoň částečně ohrozit britskou námořní dominanci. Když ale v roce 1914 vypukla první světová válka, britské Královské námořnictvo mělo stále dostatečnou početní převahu, aby mohlo přistoupit k námořní blokádě Německa. Jednalo se ovšem o „blokádu na dálku,“ která fungovala především na principu odrážení výpadů nepřítele nikoliv fyzické přítomnosti u nepřátelských přístavů. Hochseeflotte tedy začala provádět operace, při nichž ostřelovala britská přístavní města ve snaze vyvolat tuto reakci a pokud možno vylákat z přístavu jednu či dvě osamocené eskadry bitevních křižníků či případně bitevních lodí. Pokud by se je totiž podařilo přepadnout s celou Hochseeflotte, byla by jejich šance na únik či přežití minimální. Po jejich zničení by pak měli Němci větší šanci porazit Grand Fleet v bitvě. A jedna z těchto operací se stala katalyzátorem pro bitvu u Jutska.

¹ Geoffrey Bennett, *The Battle of Jutland* (Barnsley: Pen & Sword Books, 2015) 17-54.

3. Překlad

Kapitola 3: Der Tag

Stále nás pronásledovala obava, že onen den nikdy nepřijde.

– Admirál Beatty britskému králi Jiřímu V.

Ve středu 31. května odpoledne došlo u pobřeží Jutského poloostrova k námořní bitvě.

Z britských sil se do nejtěžších bojů zapojily bitevní křižníky a čtyři rychlé bitevní lodi.

– Prohlášení Admirality z 2. června 1916

Poté, co úspěšně dupnul Jeho Veličenstvu na nohu, se Scheer rozhodl, že mu příště nohy rovnou podrazí. Ostřelováním přístavu ve východoanglickém Lowestoftu dle vlastních slov „přinutil nepřítele, aby vyslal své síly na moře“. Výsledkem ale byla pouhá šarvátka s Tyrwhitovými loděmi. Hochseeflotte² přeplula Severní moře příliš blízko jeho jižnímu konci na to, aby se jí podařilo odříznout jakoukoli část Grand Fleet³. Jako další oběť Hipperových bitevních křižníků byl tedy zvolen severněji položený přístav, Sunderland. Vzhledem k tomu, že tento plán zahrnoval větší riziko střetnutí s britskou bitevní flotilou, zformuloval Scheer dvě podmínky pro jeho provedení: za prvé – Hochseeflotte vypluje teprve, až se její průzkumné vzducholodě ujistí, že Jellicoe je stále v přístavu; a za druhé – budou vyslány ponorky, aby zaminovaly ústí přístavů, v nichž kotví Grand Fleet, a torpédovaly jakékoli lodě, které je opustí.

Tato operace byla naplánována na 17. května. Sedmnáct ponorek vyplulo, aby byly k tomu datu připraveny poblíž Scapa Flow, Cromarty, Firth of Forth⁴ a v dalších vybraných pozicích. Když se Scheer dozvěděl, že opravy na SMS⁵ Seydlitz nebudou dokončeny podle

² Širokomořské loďstvo.

³ Velké loďstvo.

⁴ Trojice britských námořních základen ve Skotsku. Forth of Forth se nachází na jihu Skotska poblíž Edinburghu, Cromarty na severu Skotska a Scapa Flow na Orknejích.

⁵ Seiner Majestät Schiff, neboli loď Jeho Veličenstva. Označuje hladinová plavidla Kaiserliche Marine (německého Císařského námořnictva).

plánu, bylo již příliš pozdě na to, aby je povolal zpět, a aby toho nebylo málo, sedm lodí z jeho Třetí bitevní eskadry začaly sužovat vadné kondenzátory v motorech. Jeho plán byl tedy odložen na 23. května. Dvaadvacátého května ve 2:00 U-47, která operovala poblíž Sunderlandu, ohlásila, že útoku nic nebrání. Téhož dne ale vyšlo najevo, že opravy na SMS Seydlitz jsou nedostačující. Scheerovi se nechtělo vyplout bez jednoho z jeho pěti bitevních křižníků, a tak operaci opět odložil, tentokrát na 29. května. Vzhledem k tomu, že to bylo nebezpečně blízko 1. červnu, což byl poslední den před tím, než by se jeho ponorky musely vrátit do přístavu, přišel s alternativním plánem. Pokud nebudou moci kvůli nepříznivému počasí vzducholodě provést průzkum nezbytný pro ostřelování, vyláká Hochseeflotte Brity tím, že se jim ukáže u jihozápadního pobřeží Norska. (Scheer samozřejmě nevěděl, že Hochseeflotte mohla Brity kdykoli upozornit na svou pozici pouhým použitím bezdrátového telegrafu.)

Scheerovým ponorkám se jejich úkoly neplnily zrovna snadno. U-74, jednu ze tří ponorek, které měly za úkol klást miny, potopily hlídkující britské lodě. Druhé z nich začaly prosakovat nádrže a musela se vrátit do přístavu, aniž položila jedinou minu. A třetí, U-75 nakladla své minové pole severozápadně od Orknejí, kde nemělo sebemenší vliv na bitvu u Jutska, ale tragickou hříčkou osudu 5. června potopilo křižník HMS⁶ Hampshire, na jehož palubě cestoval do Ruska britský ministr války lord Kitchener. UB-27 se sice podařilo vniknout do zálivu Firth of Forth, ale zapletla se u ostrova Inchkeith do protiponorkových sítí, a když se jejímu kapitánovi ani po čtyřiaadvaceti hodinách na dně nepodařilo vysvobodit druhý z jejích dvou lodních šroubů, byla nucena upustit od plánovaného útoku na kotvící bitevní křižníky a vrátit se do Německa. Tyto a další peripetie zapříčinily, že když Grand Fleet 30. května vyplouvala z přístavu, byly v pozicích, z nichž by ji mohly spatřit, pouze čtyři ponorky. Vzducholodě navíc nemohly kvůli nepříznivým povětrnostním podmínkám vzlétnout, a tak se Scheer rozhodl přistoupit ke svému alternativnímu plánu.

⁶ His Majesty's Ship, neboli loď Jeho Veličenstva. Označuje plavidla Royal Navy (britského Královského námořnictva).

První průzkumná skupina o síle pěti bitevních křižníků (s Hipperem na palubě SMS Lützow) opustila Wilhemshaven 31. května ve 2:00 doprovázena čtyřmi lehkými křižníky Druhé průzkumné skupiny vedené kontradmirálem Bödickerem v SMS Frankfurt a třiceti torpédovými čluny Druhé, Šesté a Deváté flotily pod velením komodora Heinricha v lehkém křižníku Regensburg. „Protože nebyl vykonán letecký průzkum, bylo zapotřebí dosáhnout co největší koncentrace sil,“ a tak už ve 2:30 míjelo wilhelmshavenskou majákovou loď sedm dreadnoughtů Třetí bitevní eskadry v čele s SMS König, vlajkovou lodí kontradmirála Behndeckeho. Po nich následoval Scheer se svou vlajkovou lodí SMS Friedrich der Grosse, za ním viceadmirál Schmidt v SMS Ostfriesland a sedm dalších dreadnoughtů První bitevní eskadry, a nakonec šest predreadnoughtů Druhé bitevní eskadry vedené kontradmirálem Mauvem na palubě SMS Deutschland. Je ovšem nutno podotknout, že tyto poslední zmiňované lodě dosahovaly pouze nízkých rychlostí a disponovaly omezenou palebnou silou. V případě, že by Scheerův plán vyšel, by mu tedy nebyly příliš ku pomoci, a pokud by se střetl s Jellicoeem a jeho bitevní flotilou, zpomalily by ho navíc při ústupu. Důvody, proč je zahrnul do svého plánu, byly pochopitelné, ale jinak neospravedlnitelné – vedla ho k tomu emoční vazba k eskadře, již dříve velel, a to, že Mauve vehementně protestoval proti tomu, že by se operace neúčastnil. Tyto bitevní eskadry doprovázelo pět lehkých křižníků Čtvrté průzkumné skupiny vedené komodorem Reuterem v SMS Stettin a jednatřicet torpédových člunů Třetí, Páté a Sedmé flotily pod velením komodora Michelsona na palubě lehkého křižníku Rostock.⁷ V 8:00 se Scheerova bitevní flotila nacházela 50 námořních mil⁸ za Hipperem. Právě minula Helgoland a plula na sever kanálem mezi minovými poli směrem k majákové lodi označující písčiny Horns Rev. Počasí bylo příznivé, tedy až na severozápadní vítr o rychlosti 12-19 km/h, kvůli kterému nemohly Scheerovy křehké vzducholodě opustit své hangáry.

⁷ Další podrobnosti o Hochseeflotte jsou ve 2. dodatku.

⁸ 93 kilometrů. Jedna námořní míle odpovídá 1,85 kilometrům.

V druhé polovině května se Třetí eskadra bitevních křižníků pod velením kontradmirála Hooda přemístila na sever do Scapa Flow, aby mohla provádět dělostřelecká cvičení. V Rosythu ji pak dle dohody z 15. května nahradila Pátá bitevní eskadra kontradmirála Evan-Thomase. Jak Jellicoe, tak Beatty si byli vědomi toho, že tyto skutečnosti by mohly mít dopad na jejich strategii, pokud by musela Grand Fleet reagovat na nepřátelský útok a vyplout. Hoodovy lodě nebyly plnohodnotnou náhradou za Evan-Thomasovy a mohly nanejvýš vést Jellicoeovy křižníky. Britská bitevní flotila by tedy postrádala předvoj v podobě rychlé eskadry, s níž chtěl Jellicoe dosáhnout koncentrace palebné síly v části bojiště. A pokud by Beatty chtěl nasadit těžce ozbrojené a opancéřované lodi Páté bitevní eskadry společně se svou Flotilou bitevních křižníků, musel by se přizpůsobit jejich o něco nižší maximální rychlosti. Z těchto důvodů tedy ani jeden nevydali pokyny pro nasazení těchto dočasně přidružených eskader po boku svých zbylých lodí. Beatty měl v plánu vyslat Evan-Thomase při první příležitosti zpět k bitevní flotile a věděl, že Jellicoe k němu naopak pošle Hooda.

Jellicoe připravoval v druhé polovině května operaci, která měla podobný cíl jako ta Scheerova. Druhého června by do průlivu Kattegat vpluly dvě eskadry lehkých křižníků a pro případ, že by se jim podařilo vylákat Hochseeflotte, by jim asistoval zbytek Grand Fleet. Než ale mohl tento plán uskutečnit, všimla si Admiralita, že se v Severním moři pohybuje větší množství německých ponorek, které nenapadají nákladní lodě. To naznačovalo, že Němci plánují něco neobvyklého. Zpravodajci z kryptoanalytického oddělení Admirality (tzv. Místnosti č. 40)⁹ došli ke stejnému závěru poté, co 30. května dešifrovali Scheerovu zprávu, která varovala posádky německých ponorek, že „nepřátelské síly mohou vyplout.“¹⁰ Následně ještě zachytili pokyn, aby se Hochseeflotte do 19:00 shromáždila ve vnější části zátoky Jadebusen. Britové zareagovali tím, že povolali Tyrwhittovu eskadru zpět do Harwiche a

⁹ Pro toto oddělení se vžilo pojmenování podle jeho původního sídla, Room 40 (Místnosti č. 40 ve staré budově Admirality.

¹⁰ V Místnosti č. 40 udělali při dešifrování chybu a předali Admiralitě ještě děsivější verzi, ve které stálo: „Německé síly mohou vyplout.“

v poledne předběžně varovali Jellicoea. Krátce na to obdržela Třetí bitevní eskadra ve svém kotvišti v ústí Temže rozkaz, aby měla následujícího dne za úsvitu roztopené kotle. V průběhu odpoledne rozluštili v Místnosti č. 40 dostatek zpráv na to, aby v 17:40 mohla Admiralita informovat Jellicoea a Beattyho. „Němci plánují zítra zahájit operaci. Proplují kolem písčín Horns Rev. Doporučujeme shromáždit se východně od Long Forties¹¹ a připravit se na všechny eventuality“. Britská bitevní flotila tedy obdržela rozkaz, aby se připravila vyplout ze Scapa Flow a Cromarty, zatímco v Rosythu HMS Lion, Beattyho vlajková loď, vyvěsila vlajky signalizující „roztopte kotle pro plavbu rychlostí 22 uzlů¹² a ohlaste, až budete připraveni vyplout“. O čtvrt hodiny později se Jellicoe dozvěděl, že Harwichská eskadra a Třetí bitevní eskadra neopustí přístav, dokud nebudou k dispozici další informace. Tyrwhitt ale byl instruován, aby byl 31. května od rozednění připraven vyplout do hodiny od obdržení rozkazu. Beatty dostal pokyny od Jellicoea ve 20:15. Flotila bitevních křižníků měla být 31. května ve 14:00 v pozici 100 námořních mil¹³ severozápadně od majákové lodi Horns Rev (57°45'S, 4°15'V), přičemž Jellicoeova bitevní flotila se měla v tu chvíli nacházet o 65 námořních mil¹⁴ severněji. Pokud by Beatty do 14:00 neobdržel žádné další zprávy, měl se pak vydat na sever směrem k Jellicoeovi, který by naopak zamířil na jih k Horns Rev.

Ve 21:30 vyvedla HMS Lion bitevní křižníky z přístavu. Následovaly ji tři lodí První eskadry bitevních křižníků pod velením kontradmirála Brocka v HMS Princess Royal a za nimi plula dvě plavidla Druhé eskadry bitevních křižníků vedené kontradmirálem Pakenhamem z paluby HMS New Zealand.

Bitevní křižníky zvedly kotvy a tápavě vyrazily směrem k neviděnému ústí přístavu.

Z můstku každé z oněch impozantních hor stínů bylo dalekohledem mlhavě vidět

¹¹ Část Severního moře přibližně 60 námořních mil neboli 110 kilometrů na východ od pobřeží Skotska. Název Long Forties, neboli „Dlouhé čtyřicítky,“ je odvozen od toho, že je zde dlouhý pruh moře o hloubce 40 sáhů (73 metrů).

¹² 41 km/h. Jeden uzel odpovídá jedné námořní míli za hodinu neboli 1,85 km/h.

¹³ 185 km.

¹⁴ 120 km.

poziční světlo na zádi té před ní. Ona nepatrná jiskřička jim ukazovala, kam plout. Podle čeho však plula stísněnými inkoustově černými vodami přeplněného přístavu vlajková loď, věděl jen malý hlouček drobných postav na jejím můstku – admirál a kapitán s navigátorem, kteří tajuplně kroužili kolem přízračné záře, jež obklopovala kompas a stůl s mapami. Jako ebenové stíny ve světě tmy proklouzly dlouhé černé siluety jedna za druhou vnějším obranným perimetrem. Za nimi se řítily jejich doprovodné torpédoborce, hlásily se o slovo rachotícím příbojem oceli bičované sprškami mořské vody, žhnoucími komíny a hukotem výfukových ventilátorů ze strojoven. A pak je spolply noc a temnota. Bitevní křižníky byly vypuštěny.

– „Bartimeus“¹⁵

Doprovázely je čtyři lodi Páté bitevní eskadry pod velením kontradmirála Evan Thomase na palubě HMS Barham spolu s dvanácti plavidly z První, Druhé a Třetí eskadry lehkých křižníků. První eskadru vedl komodor Alexander-Sinclair v HMS Galatea, Druhou komodor Goodenough v HMS Southampton a Třetí kontradmirál Napier v HMS Falmouth. Po nich následovaly dva lehké křižníky a sedmadvacet torpédoborců z První, Deváté, Desáté a Třinácté flotily a lehká loď pro obsluhu hydroplánů HMS Engadine. Britská bitevní flotila opouštěla tou dobou Scapa Flow a Cromarty. I s Jellicoeovou vlajkovou lodí HMS Iron Duke čítala čtyřicet dreadnoughtů, které byly rozděleny do tří eskader – První bitevní eskadry pod velením viceadmirála Burneyho v HMS Marlborough, Druhé bitevní eskadry vedené viceadmirálem Jerramem z HMS King George V a Čtvrté bitevní eskadry pod velením viceadmirála Sturdeeho¹⁶ v HMS Benbow. Spolu s nimi vyplula Hoodova Třetí eskadra bitevních křižníků v čele s HMS Invincible, osm lodí První a Druhé eskadry křižníků vedených kontradmirály Arbuthnotem v HMS Defence a Heathem v HMS Minotaur, pět plavidel Čtvrté eskadry lehkých křižníků pod velením komodora Le Mesuriera na palubě HMS Calliope, sedm

¹⁵ Pseudonym kapitána sira Lewise Ritchieho, pod kterým psal knihy s námořní tematikou.

¹⁶ Sturdee porazil v bitvě u Falklandských ostrovů slavného německého viceadmirála Maximilliana von Spee.

dalších lehkých křižníků, 50 torpédoborců Čtvrté, Jedenácté a Dvanácté flotily a minolovka HMS Abdiel.¹⁷ „Pluli pomoci na jih, kolkolem jen mlhavý obzor Severního moře a křičící racci, kteří kroužili nad bílými stopami lodí jako vrány kolem brázdy za pluhem.“ – „Bartimeus“ Původně s nimi měla vyrazit i těžká loď pro obsluhu hydroplánů HMS Campania, ale závada na motoru jí neumožňovala vyplout. Díky úsilí kryptoanalytiků z Místnosti č. 40 vyplula Grand Fleet (s výjimkou Campanie) čtyři a půl hodiny předtím, než Hochseeflotte vůbec opustila Wilhelmshaven.¹⁸

Následujícího dne brzy zrána zpozorovala německá ponorka U-32 východně od Firth of Forth britské bitevní křižníky a vypálila jejich směrem dvě torpéda, ta ale jen neškodně proplula kolem HMS Galatea, načež byla U-32 málem taranována lehkým křižníkem HMS Phaeton. V 05:30 poslal Scheerovi její velící důstojník poručík von Peckelsheim zprávu, že zpozoroval dva dreadnoughty, dva křižníky a několik torpédoborců, které pluly na jihovýchod. U-66 poručíka von Boethmera propásla svou příležitost napadnout Jerramovu eskadru, když vyplouvala z Cromarty, a tak pouze hodinu po U-32 nahlásila osm dreadnoughtů mířících na severovýchod v doprovodu lehkých křižníků a torpédoborců. Z těchto protichůdných zpráv nevyčetl Scheer nic, co by dle jeho mínění jakkoli ovlivňovalo jeho plány, a tak pokračoval i nadále na sever. Jeho plán použít ponorky lze tedy hodnotit jen jediným způsobem: navzdory množství, ve kterém byly nasazeny, mu neposkytly žádné užitečné informace ani neoslabilly nepřítele. Ten mu teď plul vstříc s drtivou početní převahou, přesně jak od začátku zamýšlel Jellicoe:

¹⁷ Byla připravena naklást až 72 min. Z německých lodí, které se zúčastnily bitvy u Jutska, nenesla miny (Jellicoeovu očekávání navzdory) ani jediná.

¹⁸ Další podrobnosti o Grand Fleet jsou v 1. dodatku.

	Grand Fleet	Hochseeflotte
Bitevní lodi dreadnoughty	28 ^a	16 ^c
predreadnoughty	–	6 ^d
		} 22
Bitevní křižníky	9 ^b	5 ^e
Pancéřové křižníky	8	–
Lehké křižníky	26	11
Torpédoborce/torpédové čluny	77	61
Lodě pro obsluhu hydroplánů	1	–
Minolovky	1	–

Poznámky

- ^a Všechny britské dreadnoughty s následujícími výjimkami: HMS Emperor of India a HMS Queen Elizabeth, které zrovna procházely modernizací, HMS Royal Sovereign, která byla dokončena teprve nedávno a nebyla tudíž připravena na bojové nasazení, a HMS Dreadnought, která působila jako vlajková loď Třetí bitevní eskadry.
- ^b Veškeré britské bitevní křižníky vyjma HMS Australia, která byla právě v doku.
- ^c Všechny německé dreadnoughty s výjimkou SMS König Albert, která podstupovala modernizaci, a teprve nedávno dokončené SMS Bayern.
- ^d SMS Preussen operovala v Baltském moři a SMS Lothringen nebyla v provozuschopném stavu.
- ^e Veškeré německé bitevní křižníky až na SMS Goeben.

Britové měli nejen značnou přesilu, ale i výraznou převahu v palebné síle:¹⁹

¹⁹ I malý nárůst v kalibru děla umožňuje použití podstatně těžších projektilů.

Kalibr děla	Hmotnost projektilu
280 mm	300 kg
305 mm	400 kg
356 mm	570/635 kg
381 mm	870 kg

Bitevní flotily

	Grand Fleet		Hochseeflotte	
280 mm	–		74	} 200
305 mm	128 ^a	} 264	128	
343 mm	110		–	
356 mm	10		–	
381 mm	16		–	

Flotila bitevních křižníků/Průzkumné skupiny

280 mm	–		28	} 44
305 mm	16	} 80	16	
343 mm	32		–	
381 mm	32 ^b		–	

Poznámky

^a Včetně Třetí bitevní eskadry.

^b Pátá bitevní eskadra.

Tím ale výhody Grand Fleet nekončily. Čtyři z Beattyho bitevních křižníků dovedly plout o tři uzly²⁰ rychleji než kterýkoliv z Hipperových a Jellicoeova bitevní flotila byla o uzel rychlejší než Scheerova (pokud by se Hochseeflotte musela přizpůsobit Mauveho predreadnoughtům, vzrostl by rozdíl na čtyři uzle).²¹ Beatty měl navíc k dispozici Pátou bitevní eskadru, jejíž lodě by dokázaly udržet krok s SMS Moltke či SMS Von der Tann a zároveň disponovaly větší palebnou silou než kterákoli z německých lodí. A aby toho nebylo málo, trpěla Kaiserliche Marine takovým nedostatkem křižníků, že musela po jejich boku nasazovat v průzkumných rolích torpédové čluny. Hochseeflotte se Grand Fleet dovedla vyrovnat jen v jednom ohledu –

²⁰ 5,6 km/h.

²¹ 7,4 km/h.

byla vyzbrojena obdobným počtem torpédometů (Britové jich měli 382 o průměru 533 mm a 75 o průměru 457 mm, přičemž Němci disponovali 362 o průměru 500 mm a 107 o průměru 450 mm).

Jednoduše řečeno, Jellicoeova flotila byla oproti té Scheerově dvojnásobná a dovedla rovněž naráz vypálit projektily o dvojnásobné hmotnosti. Britské Královské námořnictvo mělo v záloze šest dreadnoughtů a bitevních křižníků, které nevypluly s Grand Fleet, a navíc dalších sedm nedokončených těžkých hladinových plavidel vyzbrojených 381mm děly, zatímco Scheerovy rezervy se skládaly ze dvou nedávno dokončených a dvou rozestavěných lodí. Navzdory zprávám od rozvědky, které naznačovaly, že Hochseeflotte byla doplněna o další dva dreadnoughty a že přezbrojila většinu svých plavidel na větší kalibr, by bylo tedy zajisté zcela přijatelné, pokud by Jellicoe riskoval možnou ztrátu několika svých bitevních lodí, aby zdecimoval či zcela zlikvidoval svého protivníka. A pokud by se Scheerovi nepodařilo tak mocnému nepříteli vyhnout, utrpěl by nevyhnutelně drtivou porážku. Do příštího západu slunce se mělo rozhodnout, zdali bude v britské historii 31. květen 1916 stejně památným dnem jako 21. říjen 1805.²²

V 05:00 se Jellicoeova bitevní flotila, která dosud plula na jihovýchod, stočila k jihojihovýchodu a udržovala rychlost 16 uzlů.²³ V poledne zpomalila na 14 uzlů²⁴ a pokračovala v plavbě do míst, kde se měla spojit s Beattyho bitevními křižníky, které tou dobou mířily devatenáctiuzlovou²⁵ rychlostí na východ. Tyrwhitt byl pořád ještě v harwichském přístavu, a když připomněl Admiraltě, že stále čeká na pokyny, dostalo se mu odpovědi, že má být i nadále připraven vyplout do hodiny od obdržení rozkazů. Ve 12:35 poslala Admirálta zprávu: „Žádné definitivní zprávy o nepříteli. Mělo se za to, že vyplul, ale triangulace ukazuje,

²² Toho dne zvítězil viceadmirál Horatio Nelson v bitvě u Trafalgaru nad francouzsko-španělskou flotilou.

²³ 29,6 km/h.

²⁴ 26 km/h.

²⁵ 35,2 km/h.

že jeho vlajková loď byla v 11:10 stále ve Wilhelmshavenu. Zřejmě se zpozdili, protože nemohli provést průzkum.“

Z pohledu Operační divize byl personál Místnosti č. 40 parta mazaných hochů, kteří umí dešifrovat zprávy, ale sebemenší náznak toho, že by je měli také interpretovat, by se setkal výrazným odporem. Jednatřicátého května ráno za nimi přišel důstojník z Operační divize²⁶ a zeptal se jich, kde se podle triangulace nachází volací znak DK. Když mu odpověděli, že ve Wilhelmshavenu, už se na nic dalšího neptal a odešel. Kdyby s nimi situaci ještě prodiskutoval, dozvěděl by se, že vrchní velitel Hochseeflotte používá volací znak DK, když je v přístavu, když ale vypluje, tak jej převede na rádiovou stanici v přístavu a používá jiný.

– Admirál sir William James

V důsledku této neschopnosti spolupracovat poslala Admiralita Jellicoeovi a Beattymu zprávu, kterou si mohli vyložit pouze tak, že pokud nějaká část Hochseeflotte vyplula, nezahrnuje Scheerovu bitevní flotilu. (Britským kryptoanalytikům se nepodařilo dešifrovat Scheerovy rozkazy pro Hochseeflotte, jinak by totiž mohli tomuto nedorozumění předejít a doporučit Jellicoeovi, aby dorazil na místo dříve: „Vedoucí loď Třetí bitevní eskadry propluje kolem wilhelmshavenské majákové lodi v 03:30. Druhá eskadra se zapojí do operace a zaujme pozici za První eskadrou. Stanice u wilhelmshavenského Třetího vstupu převezme v Jadebusen kontrolu nad bezdrátovým telegrafem.“) Jellicoe tedy neměl žádný důvod, aby změnil své rozkazy, podle nichž měl Beatty zamířit na sever ve 14:00. Tou dobou měla být mezi britskými flotilami vzdálenost 65 námořních mil.²⁷ Z taktického hlediska by sice byl vhodnější rozestup kolem 40 námořních mil,²⁸ takto ale mohla britská bitevní flotila krýt Desátou eskadru křižníků, která mezi Shetlandskými ostrovy a Norskem vynucovala námořní blokádu Severního moře,

²⁶ Jednalo se o ředitele operační divize kontradmirála Thomase Jacksona (neplést si s prvním námořním lordem admirálem sirem Henrym Jacksonem), který choval hlubokou nedůvěru vůči aktivitám Místnosti č. 40.

²⁷ 120 km.

²⁸ 75 km.

zatímco bitevní křižníky byly dostatečně daleko na jih, aby se vypořádaly s případným dalším německým ostřelováním přístavů na východním pobřeží Anglie, což se z dostupných informací jevílo jako jejich nejpravděpodobnější záměr.

V přípravě na změnu směru umístil Beatty Druhou eskadru bitevních křižníků tři námořní míle²⁹ na východoseverovýchod od První eskadry a přesunul Pátou bitevní eskadru pět námořních mil³⁰ severoseverozápadně od HMS Lion, aby mohla snadno zaujmout svou pozici v předvoji Jellicoeovy bitevní flotily. Vzhledem k tomu, že ráno nabral půlhodinové zpoždění, protože musel zkontrolovat několik podezřelých rybářských lodí, pokračoval na východ až do 14:15, načež poslal svým lodím příkaz, aby se stočily na severovýchod. Alexander-Sinclairovy, Napierovy a Goodenoughovy křižníky byly tou dobou rozmístěny v průzkumné linii táhnoucí se od východoseverovýchodu k západojihozápadu osm námořních mil jihojihovýchodně od HMS Lion.

Zrovna jsme měli zatočit, když vtom jsme [východním směrem] spatřili kouř z obchodní lodi. Komodor [Alexander-Sinclair] se rozhodl držet ještě chvíli kurz, aby se na ni mohl podívat. Vedle ní zpozorovali torpédoborec a podle toho, že měl krátký příďový a vysoký hlavní stěžeň jsme poznali, že jsou to skopčáci. Okamžitě nás poslali na bojová postavení. Když jsem šplhal po žebříku na příďovou nástavbu, vypálili jsme z 152mm děla a já jsem div neohluchl nebo nespádl na palubu. Vletěl jsem do své malé [kódovací kanceláře] jako blesk a hned přišla potrubní poštou zpráva z můstku, že jsme zpozorovali nepřítele.

– Jeden z důstojníků z HMS Galatea

Vzhledem k tomu, že Scheer neměl k dispozici žádné informace, které by naznačovaly, že by mohl narazit na britské síly, plula Hochseeflotte i nadále na sever k Norsku

²⁹ 5,6 km.

³⁰ 9 km.

s Hipperovými bitevními křižníky 60 námořních mil³¹ před Scheerovými bitevními loděmi. Aniž by o tom měli Hipper či Beatty sebemenší tušení, dělilo ve 14:00 jejich bitevní křižníky pouhých 50 námořních mil.³² To, že Beatty zamířil k Jellicoeovi, navíc způsobilo, že s Hipperem drželi podobný kurz a nejzazší konce jejich průzkumných linií byly od sebe vzdáleny pouhých 22 námořních mil.³³ Nebýt ale dánského parníku N. J. Fjord, který se připlel přesně doprostřed oné mezery, nemusela si ani jedna ze stran té druhé všimnout. Kapitám Madlung z lehkého křižníku SMS Elbing, který byl na západním křídle Hipperovy průzkumné linie, vyslal dva torpédové čluny, aby ono civilní plavidlo prověřily. Krátce na to si jej ale všimla i Galatea, která plula na východním křídle Beattyho průzkumné formace. Krátce po 14:20 ohlásil Alexander-Sinclair: „spatřeny dva křižníky, nejspíše nepřátelské, kurz východojihoovýchod.“³⁴ Madlung poslal Scheerovi a Hipperovi podobnou zprávu. Elbing opětoval ve 14:28 palbu a na vzdálenost necelých 14 000 metrů zasáhl Galateu. Poněkud ironicky vzhledem ke zbytku bitvy ale tento první německý granát, který zasáhl britskou loď, nevybuchl. Bitva u Jutska tedy začala, aniž by kterákoli ze stran věděla, že se poblíž nachází bitevní flotila té druhé. V Scheerově případě k tomu došlo proto, že jeho vzducholodě musely zůstat na zemi, a v Jellicoeově proto, že Admiralita chybně vyhodnotila informace, které měla k dispozici, což je již méně omluvitelné.

Před tím, než se ale můžeme zabývat bitvou, která následovala po tomto náhodném setkání, je třeba drobného varování. Mezi HMS Victory³⁵ a bitevní lodí z 20. století je tak veliký rozdíl, že nehrozí, že by někdo pohlížel na bitvu u Trafalgaru a taktiku, kterou v ní aplikoval Nelson či Villeneuve, stejnými očima jako na moderní střet. Ale plavidla třídy Queen Elizabeth, z nichž čtyři tvořila v bitvě u Jutska Pátou bitevní eskadru, sehrála významnou roli i

³¹ 110 km.

³² 92 km.

³³ 41 km.

³⁴ Stejně jako většina podobných zpráv, i tato obsahovala souřadnice lodí, která ji odeslala, což příjemci umožňovalo zaznamenat pozici nepřítele. Zde ale nemá smysl je zahrnovat.

³⁵ Jediná dochovaná řadová loď první třídy a Nelsonova vlajková loď z bitvy u Trafalgaru.

ve druhé světové válce. Následující čtvrtstoletí ale přineslo významné technické inovace, jimiž Scheer s Jellicoe zkrátka nedisponovali. Ani jedna ze stran neměla letadla, s výjimkou nespolehlivých německých vzducholodí a hydroplánů na palubě HMS Engadine. Lodě sice byly vybaveny bezdrátovými telegrafy, jejich vysílače a přijímače měly ale velice omezený dosah. Jellicoe tedy vydával rozkazy pomocí vlajek či semaforů, což ale vzhledem k velikosti Grand Fleet znamenalo, že musel po své flotile rozmístit lehké křižníky, jejichž hlavním úkolem bylo opakovat signály, které vyvěsil na své vlajkové lodi. Další lehké křižníky pak zprostředkovávaly spojení mezi HMS Iron Duke a pancéřovými křižníky, které zajišťovaly průzkum pro jeho bitevní flotilu.

Ani taková opatření ale nemohla příliš přispět k vyřešení ústředního problému, s nímž se obě strany potýkaly – plocha, po které byla tak početná flotila nutně rozprostřena, společně s nárůstem dostřelu děl za posledních jedenáct let vedly k tomu, že na rozdíl od admirála Togo v bitvě u Cušimy³⁶ ani jeden z velitelů nemohl vydávat rozkazy na základě toho, co viděl z můstku své vlajkové lodi. Oba byli tedy závislí na informacích, které obdrželi od ostatních lodí ve svých flotilách, především od křižníků. Tehdejší metody zakreslování těchto informací do map ale trpěly jistými nedostatky, což vedlo k tomu, že nebylo možné si utvořit celkový přehled o situaci. A aby toho nebylo málo, polohy v hlášeních nebyly vždy konzistentní, protože většina lodí byla vybavena pouze obyčejným magnetickým kompasem.³⁷ Protože radar nebyl ještě vynalezen, zhoršovaly tyto obtíže i přírodní podmínky. Počasí bylo sice s výjimkou nízké oblačnosti příznivé, ale řídká mlha, která na začátku bitvy snižovala viditelnost na pouhých 8 námořních mil,³⁸ v průběhu dne zhoustla a spolu s kouřem z velkého množství rychle plujících lodí a korditovým dýmem z děl způsobovala, že bylo vidět jen na čtyři námořní míle³⁹

³⁶ U Cušimy Togo během dvou dnů (27.-28. května 1905) rozdrtil ruskou Druhou tichomořskou eskadru.

³⁷ Z tohoto důvodu se také ve všech tehdejších signálech a hlášeních udávaly kurzy podle magnetického kompasu. Totéž platí i o těch v této knize. Rozdíl byl 13° na západ.

³⁸ 15 km.

³⁹ 7,4 km.

či méně. Žádný z admirálů a kapitánů tedy neviděl více než několik vlastních, a ještě méně nepřátelských lodí. Často jen letmo zahlédl cíl, který zase po pár salvách zmizel. Při posuzování bitvy u Jutska lze až příliš snadno zapomenout, že britská i německá flotila bojovaly po její značnou část jakoby poslepu, což je nevýhoda, s níž se při svých triumfálních vítězstvích nemuseli Nelson ani Togo potýkat.

Nesmíme navíc zapomenout, že námořní děla byla během První světové války při palbě na dlouhé vzdálenosti nevyhnutelně nepřesná. Při cvičeních v době míru dosahovaly dreadnoughty srovnatelných výsledků jako řadová loď⁴⁰ při palbě z bezprostřední blízkosti. Cíl tažený rychlostí 8 uzlů po předem určené souběžné trase zasáhlo na vzdálenost 7 300 metrů 70 % vypálených 305mm projektilů. Za války se ale bojovalo na vzdálenost alespoň 11 000 metrů při rychlosti přinejmenším 20 uzlů⁴¹ a bez znalosti přesného kurzu protivníka, který navíc aktivně manévroval. Reálně se tedy dalo očekávat, že nepřítel zasáhne nanejvýš 5 % střel, a pokud musela jedna ze stran tu druhou pronásledovat jako například v bitvě u Falkland, tak ještě méně. Pokud by se tedy jedné či druhé straně nepoštěstilo bezprostředně po začátku bitvy zasáhnout nepřítel tak, aby ho to vyřadilo z bitvy,⁴² mohlo by být pro dosažení rozhodného výsledku nutné vést dlouhý dělostřelecký souboj, během něhož by lodě spotřebovaly většinu své munice.⁴³

Britské bitevní lodě a bitevní křižníky byly vybaveny lepším systémem řízení palby než německé. Němci měli k dispozici pouze zařízení, která dokázala spočítat, jak je nepřítel daleko, jak rychle se tato vzdálenost mění a jak moc je třeba předsadit,⁴⁴ a vybavení, jímž mohli tyto informace sdělit posádkám dělových věží, zatímco britské lodi (vyjma HMS Erin a HMS

⁴⁰ Typ velké válečné lodi používaný od druhé poloviny 17. do první poloviny 19. století. Jméno získaly podle toho, že bojovaly v řadě jedna za druhou.

⁴¹ 37 km/h.

⁴² Takové zásahy obdržely třeba HMS Lion a SMS Blücher během bitvy u Dogger Bank.

⁴³ Dreadnoughty standardně nesly 100 dělostřeleckých granátů pro každé z děl své primární baterie, přičemž tato děla dosahovala kadence maximálně 2 výstřelů za minutu.

⁴⁴ Informace o rychlosti změny vzdálenosti a velikosti předsazení umožňují kompenzovat pro pohyb cíle za dobu letu střely. Při vzdálenosti 11 000 metrů se jedná přibližně o 30 vteřin, přičemž loď plující rychlostí 25 uzlů (46 km/h) mezitím urazí kolem 380 metrů.

Agincourt) používaly mechanický počítač kapitána F. C. Dreyera a systém řízení palby podle návrhu admirála sira Percyho Scotta, který umožňoval zaměřovat celou primární baterii s pomocí jediného zaměřovače umístěného vysoko nad hladinou, aby mu nepřekážely kouř a vodní tříšť. Německá plavidla byla ale osazena stereoskopickými dálkoměry, které byly přesnější než britské koincidenční dálkoměry. Jinými slovy, když Britové zjistili přesnou vzdálenost k cíli, dokázali se jej lépe „držet,“ což hrálo do karet Jellicoeovi, který měl v plánu vést dlouhý dělostřelecký souboj. Němci měli na druhou stranu větší šanci se začít dříve trefovat, jak se ostatně povedlo admirálu von Spee v bitvě u Coronelu, což odpovídalo Scheerovým plánům a jeho nechuti střetnout se s početnějším nepřítelem.

Beatty zareagoval na zprávu, že HMS Galatea zpozorovala nepřítele, charakteristicky rychle. Mohl se sice spolehnout na to, že zbylé tři lodi První eskadry lehkých křižníků přispěchají svému komodorovi na pomoc, ale formulace „dva křižníky, nejspíše nepřátelské,“ naznačovala přítomnost větší německé flotily. Prikázal svým lodím, aby se stočily zpět na jihojihovýchod, a řekl Chatfieldovi, kapitánovi své vlajkové lodi, aby nečekal na odpověď a zatočil na pravobok (jednalo se o standardní postup pro ušetření času). První eskadra bitevních křižníků následovala Lion a Druhá také, ale HMS Barham byla příliš daleko, aby byly signály vyvěšené na HMS Lion čitelné. Po hlášení z Galatey měl Evan-Thomas naléhavější věci na práci než vyhlížet na severním horizontu Jellicoeovu bitevní flotilu a viděl, že bitevní křižníky změnilý kurz. Kapitán HMS Barham Craig na něj naléhal, aby se k nim připojil, ale admirál byl zvyklý plnit rozkazy, a tak čekal dalších sedm minut, než mu Lion sdělil nový kurz pomocí semaforu.⁴⁵ Ještě před tím ale Barham zatočil na levobok,⁴⁶ kvůli čemuž měl k novému,

⁴⁵ HMS Tiger plula ve formaci První eskadry bitevních křižníků jako poslední, a proto dostala ve 04:28 za úkol opakovat Beattyho signály, tak aby je viděla HMS Barham, která v tu chvíli plula za ní. Komunikační důstojníci na HMS Lion si ale nebyli vědomi toho, že Tiger později přestala být schopna tuto roli zastávat, protože Barham se po změně kurzu nacházela před Lion, a uvědomili si to, až když se Tiger dotázala, jestli Lion převzala zodpovědnost za komunikaci s Barham.

⁴⁶ Standardním postupem pro ochranu před případnými nepřátelskými torpédy bylo střídavě zatáčet na levobok a na pravobok.

jihojihovýchodnímu kurzu ještě dále, než kdyby mířil rovnou na severovýchod. Beatty navíc ve 14:32 zrychlil na 22 uzlů.⁴⁷ Když se tedy Pátá bitevní eskadra konečně otočila, nedělilo už Lion a Barham pět, ale deset námořních mil.⁴⁸ Tato vzdálenost byla o to větší, že bitevní lodě se teď snažily dohnat bitevní křižníky, ačkoli nedokázaly plout rychleji. Beattyho zbrklé rozhodnutí, které vycházelo z jeho dřívějších zkušeností s německou nechtí bojovat, spolu s prodlevou při komunikaci a Evan-Thomasovou neochotou jednat bez rozkazů tedy připravily britské bitevní křižníky o okamžitou podporu čtyř bitevních lodí. V roce 1927 vysvětloval Evan-Thomas své selhání těmito slovy:

Nedokázal jsem si představit žádný důvod, proč jsem neobdržel žádnou zprávu, vyjma toho, že viceadmirál [Beatty] plánuje poslat Pátou bitevní eskadru jiným směrem, možná takovým, abychom vzali nepřátelské lehké křižníky do kleští. Každopádně, pokud chtěl, abychom zatočili, mohl nám to během pár okamžiků sdělit semaforem. Zdá se, že si to ale uvědomil, až když se Tiger zeptala, jestli nás nemá informovat, že máme zatočit.

Beattyho „neschopnost“ (dle Jellicoeova pozdějšího mínění) koncentrovat v tomto stádiu bitvy své síly byla mnohem závažnější než pochybení německých bitevních křižníků. Bödickerovy lehké křižníky zamířily plnou parou na západ, aby pomohly SMS Elbing, Hipper sám tak ale neučinil. HMS Galatea si zprvu nebyla jistá příslušností torpédových člunů, které zpozorovala vedle parníku N. J. Fjord, a tak je ve snaze o identifikaci oslovila britským rozpoznávacím heslem. Na Elbingu si byli vědomi hodnoty takové informace a předali ji Hipperově vlajkové lodi SMS Lützow. Došlo však k nedorozumění a zpráva byla chybně interpretována jako hlášení o zpozorování čtyřadvaceti až šestadvaceti bitevních lodí! Hipper tedy spěšně otočil své bitevní křižníky na jihojihozápad. Zanedlouho se mu ale podařilo odhalit nepřesnost oné nepravděpodobné zprávy a ve 14:52 zamířil zpět na západoseverozápad, aby

⁴⁷ 41 km/h.

⁴⁸ 9,2 km; 18,5 km.

podpořil Bödickerovu eskadru. Ta ve 14:55 identifikovala své protivníky jako čtyři lehké křižníky, a tak Hipper v 15:00 zrychlil na 23 uzlů,⁴⁹ aby se je pokusil odříznout.

Alexander-Sinclair, který pronásledoval Elbing, poslal ve 14:40 Beattymu zprávu: „Na východoseverovýchodě jsme spatřili velké množství kouře, jakoby od flotily.“ Beattyho názor, že ona zlověstná věta je jen produktem standardizovaných frází, se potvrdila o deset minut později, když jej Alexander-Sinclair informoval že: „Kouř se zdá být od sedmi plavidel s křižníky a torpédoborci. Zamířili na sever.“ Z těchto slov bylo jasné, „že nepřítel se nachází severozápadním směrem a nemá šanci proplout kolem Horns Rev, aniž by musel bojovat.“ Beatty byl nicméně natolik odhodlaný jej k tomu přinutit, že nadále vedl své bitevní křižníky maximální rychlostí „za zvukem děl“ bez ohledu na to, jak moc za nimi zaostávala Pátá bitevní eskadra.

Ve 14:47 přikázal Beatty HMS Engadine, aby vyslala na průzkum jeden ze svých hydroplánů Short Type 184. Mužům korvetního kapitána Robinsona se podařilo otevřít těžkopádná vrata hangáru, vytáhnout ten stroj „z pár dřívěk a provázků“ na palubu, rozložit mu křídla, nastartovat motor s 225 koňskými silami a spustit jej na vodu v rekordním čase. Přesto trvalo dalších jedenadvacet minut, než se kapitán Rutland a jeho pozorovatel podporučík Trewin vznesli do vzduchu. Kvůli nízké oblačnosti museli letět pouhých 300 metrů nad hladinou. Deset minut po startu zpozorovali nepřítele.

Abychom je mohli řádně identifikovat, museli jsme se k nim přiblížit na vzdálenost pod 1,5 námořní míle.⁵⁰ Krátce na to na nás zahájili palbu protiletadlovými a dalšími děly. Jejich projektily vybuchovaly asi 60 metrů od nás, ale i tak jsme ty nárazy cítili. Trewin spočítal nepřátele a pořádně si prohlédl jejich formaci. Když následně podával hlášení, vzdálil jsem se od protivníka na tři námořní míle⁵¹ tak, abychom na něj stále měli dobrý

⁴⁹ 43 km/h.

⁵⁰ 2,8 km.

⁵¹ 5,6 km.

výhled. Počasí se projasnilo natolik, že byla vidět i naše flotila, a naskytl se nám vsuktu nezapomenutelný pohled na bitevní křižníky, bitevní lodě třídy Queen Elizabeth a jejich doprovodné torpédoborce a lehké křižníky, jak se řítí vpřed, aby odřízly nepřítele. V 15:45 nám praskla trubka vedoucí k levému karburátoru, motor přišel o část výkonu a musel jsem začít klesat. Po přistání jsem tu poruchu opravil pomocí gumové hadičky a ohlásil, že jsem připraven znovu vzlétnout. Bylo mi ale řečeno, abych odstavil svůj hydroplán vedle Engadine, načež mě vytáhli na palubu.

– Kapitán Rutland

Vzhledem k tomu, že se jednalo o první nasazení letounu těžšího než vzduch při námořní bitvě, je opravdu škoda, že Rutlandovo a Trewinovo úsilí přišlo vniveč. Engadine totiž sice jejich hlášení obdržela, nemohla jej ale předat HMS Lion. Její letadla navíc po zbytek bitvy už nevzlétla, protože jejich plováky ze dřeva a plátna byly příliš křehké na to, aby umožňovaly operovat ve vlnách, byť i poměrně malých.⁵² Beatty se tedy musel spolehnout na Alexander-Sinclairovy zprávy. Jeho První eskadra lehkých křižníků vedla nepřítele úmyslně na severozápad, zatímco britské bitevní křižníky zamířily v 15:00 na východ. V 15:13 pak zrychlily na 23 uzlů⁵³ a stočily se k severovýchodu, aby odřízly německou flotilu od základny. Evan-Thomasova eskadra si zkracovala cestu, jak mohla, a tak se jí je podařilo alespoň částečně dohnat, ale přesto tou dobou plula na jejich levoboku přibližně šest námořních mil za nimi.

Beatty teď měl skvělou příležitost [koncentrovat] své síly. Nepřítel plul vstříc naší bitevní flotile, takže by vůbec nevadilo, kdyby se naše bitevní křižníky o vzdaly pár mil ze svého náskoku. On si tu příležitost ale nechal ujít.

– Jellicoe

⁵² To by mělo stačit jako odpověď těm, kdo vytýkají Jellicoeovi, že nedovolil HMS Campania opustit Scapa Flow, protože nevyplula společně se zbytkem Grand Fleet. Byla by sice schopná do 13:30 dohnat Jellicoeovu bitevní flotilu a ten by tedy měl k dispozici její letadla, když by se mu hodila, je ale nepravděpodobné, že by byla schopná vzlétnout. A i kdyby se jim to podařilo, nic nezaručovalo, že by jejich hlášení nedopadla stejně jako to Rutlandovo.

⁵³ 42,6 km/h.

Na vrchol stěžně Beattyho vlajkové lodi vystoupaly signály „Bravo Juliet 1:“ „Zaujměte plnou připravenost k boji.“ Odpovědí mu byl nejpoutavější pohled, jaký si lze představit – jedna za druhou, jak pluly za sebou, HMS Princess Royal, HMS Queen Mary, HMS Tiger, HMS New Zealand a HMS Indefatigable postupně vyvěsily své bitevní prapory.

4. Komentář

3.1. Překladatelská analýza

V této kapitole provedeme překladatelskou analýzu zdrojového textu. V následujících podkapitolách se budeme postupně zabývat jednotlivými vnětextovými a vnitrotextovými faktory, které popsala Christiane Nordová.⁵⁴

4.1.1 Vnětextové faktory

4.1.1.1 Autor a vysílatel

Jak podotýká i sama Nordová, autor a vysílatel jsou často tatáž osoba⁵⁵ a ani v tomto případě tomu není jinak. Autorem zdrojového textu je Geoffrey Bennett (celým jménem Geoffrey Martin Bennett), spisovatel a důstojník britského Královského námořnictva. Během své služby v Royal Navy (1923-1958) dosáhl hodnosti kapitána a v letech 1953-1955 zastával pozici námořního ataše v Moskvě, Varšavě a Helsinkách. Kromě *The Battle of Jutland* napsal i řadu dalších knih zabývajících se tematikou historických námořních bitev, například *Naval Battle of the First World War*, *Naval Battles of World War Two*, *Battles of Coronel and the Falklands 1914* a *Nelson the Commander*.⁵⁶ Rovněž publikoval dobrodružné romány pod pseudonymem Sea-Lion, například *Phantom Fleet*, *Sink Me the Ship* nebo *Sea of Troubles*.⁵⁷

Je také vhodné dodat, že pocházel z rodiny s dlouholetou námořní tradicí a že v rámci své aktivní služby zastával mimo jiné během druhé světové války roli signálního důstojníka ve Force H, středomořské flotile, která se mimo jiné účastnila pronásledování německé bitevní lodi Bismarck, a po válce velel protiletadlové fregatě HMS St Brides Bay.⁵⁸ Jedná se tedy o

⁵⁴ Christiane Nord, *Text Analysis in Translation* (Amsterdam: Rodopi, 1991) 35-130.

⁵⁵ Nord 42.

⁵⁶ „Pen & Sword Books: Titles by Geoffrey Bennett,“ Pen & Sword Books, <<https://bit.ly/30IcQIq>> 23. 7. 2020.

⁵⁷ *The Writers Directory 1980-82* (London and Basingstoke: The Macmillan Press, 1979) 91-92.

⁵⁸ „Geoffrey Bennett,“ *Wikipedia.org*, Wikimedia Foundation <<https://bit.ly/2CG3xku>> 23. 7. 2020.

autora poměrně úzce specializovaného na téma námořního válečnictví a zároveň o skutečného odborníka na danou problematiku.

4.1.1.2 Záměr vysílatele a motiv komunikace

Autor svůj záměr a motivaci vysloveně uvádí, lze je totiž poměrně snadno odhalit již při pouhém pohledu na předmluvu k první edici. Bennett v ní uvádí dvojí motivaci pro vznik zdrojového textu. Nejprve reaguje na kritiku své předchozí publikace (*The Battle of Coronel and the Falklands 1914*) a vysvětluje, proč si myslí, že stojí za to psát další knihu o bitvě u Jutska. Pro potřeby této práce není nutno se detailně zabývat jeho argumenty v jejich plném rozsahu, lze je ale shrnout asi takto: Již jen samotné měřítko bitvy u Jutska dalece přesahuje jiné slavné historické námořní bitvy (Trafalgar, Cušimu) a stejně tak jako je připomínán Trafalgar, mělo by být připomínáno i Jutsko. Druhým a dle jeho úsudku stěžejnějším důvodem pro vznik jeho publikace je, že předchozí knihy zabývající se bitvou u Jutska zkrátka nemohly brát v potaz některé zdroje informací, protože v té době ještě nebyly k dispozici.⁵⁹

Bennett tedy píše o bitvě u Jutska, aby o ní jakožto významné historické události patřičně rozšířil povědomí a aby na ní poskytl komplexnější pohled, než nabízely předchozí publikace.

4.1.1.3 Adresát

Zamýšleným adresátem zdrojového textu je člověk z anglofonního kulturního prostředí, vzhledem k tématu publikace s nejvyšší pravděpodobností občan Spojeného království. Lze očekávat, že se adresát bude přinejmenším do určité míry zajímat o první světovou válku, historii obecně, či přímo námořní historii. Vzhledem k tomu, že předpokládaný čtenář je nejspíše Brit, lze rovněž předpokládat, že má určitou znalost britské kultury a námořních reálií, ty jsou totiž v určité míře nedílnou součástí britské kulturní identity. Bylo by ovšem chybou

⁵⁹ Bennett 5.

předpokládat, že adresát bude odborníkem na danou problematiku; již jen z autorova záměru popularizovat toto téma můžeme vyvodit, že čtenář bude spíše členem širší veřejnosti, nebo přesněji řečeno komunity milovníků námořní historie.

4.1.1.4 Médium

Zdrojový text je, jak již bylo ostatně řečeno, částí třetí kapitoly z Bennettovy knihy *The Battle of Jutland*, a tudíž je pochopitelně určen pro recepci v tištěné podobě. V námi použité edici z roku 2015 se konkrétně jedná o publikaci s měkkou vazbou a přebalem tvořeným koláží z dobových fotografií válečných plavidel. Už jen tato moderně vyhlížející obálka poukazuje na snahu ztraktivnit tuto knihu pro čtenáře z řad širší veřejnosti a zároveň ji na první pohled tematicky identifikuje. Tuto edici vydalo nakladatelství Pen & Sword Books, které se specializuje na literaturu zabývající se vojenskou historií.

4.1.1.5 Místo a čas

Místem publikace je jak v případě námi použitého vydání z roku 2015, tak v případě prvního vydání z roku 1964 Spojené království. Z této skutečnosti (stejně tak jako z textu samotného) můžeme vyvodit, že jak jsme již dříve zmínili, se u čtenáře očekává jisté kulturní povědomí o reáliích z daného prostředí. Presupozicím se ale budeme více věnovat v odpovídající podkapitole.

Jak již bylo dříve řečeno, zdrojový text byl poprvé publikován v roce 1964 a naprostá většina publikace tedy s nejvyšší pravděpodobností pochází z první poloviny 60. let 20. století. Jedinou částí této knihy, kterou lze identifikovat jako pozdější dodatek, je druhá předmluva, která je opatřena letopočtem 1998 a pochází z pera autorova syna Rodneyho M. Bennetta. Ačkoli by se vzhledem ke stáří textu dala očekávat přinejmenším lehká zastaralost použitého jazyka, ve skutečnosti nedochází k žádným výraznějším problémům se srozumitelností.

4.1.1.6 Funkce textu

V rámci této podkapitoly budeme aplikovat šest základních jazykových funkcí dle Jakobsona, tj. referenční, emotivní, konativní, fatickou, metajazykovou a poetickou.⁶⁰ Vzhledem k tomu, že se jedná o populárně naučný text, není nejspíše příliš překvapující, že dominantní, a tím pádem nejhojněji zastoupená je funkce referenční. Ostatně i sám Jakobson poznamenává, že tato funkce mívá často „vedoucí úlohu,“ ale zároveň upozorňuje na to, že je i v takovém případě nutno brát v potaz i zbylé jazykové funkce.⁶¹ U autora, mezi jehož tvorbou je hojně zastoupena beletrie, asi příliš nepřekvapí, že i v populárně naučném textu má poměrně prominentní postavení funkce poetická. Již v samotném úvodu třetí kapitoly dává autor průchod své jazykové tvořivosti silně idiomatičtým souvětím: *Having successfully trodden on John Bull's corns, Scheer decided to aim a kick at his shins.* (O: 55) Dalšími případy výskytu poetické funkce ve zdrojovém textu jsou pak citace z Bartimea (např. O:58-59). Zbylé jazykové funkce jsou zastoupeny již podstatně méně. Emotivní funkci lze identifikovat kupříkladu zde: *...it had no effect on Jutland, but by a tragic quirk of fate it sank cruiser Hampshire...* (O: 56). Některé z citací obsažených ve zdrojovém textu měly ve svém původním komunikačním kontextu funkci konativní, ale zde ji již nezastávají, například: *Raise steam for 22 knots and report when ready to proceed.* (O: 58)

4.1.2 Vnitrotextové faktory

4.1.2.1 Téma a obsah

Jak je zcela zřejmé již z titulu knihy, jejím tématem je bitva u Jutska. Nejedná se ale o pouhý z kontextu vytržený popis onoho střetu. Přestože se přibližně dvě třetiny rozsahu celé publikace skutečně zabývají bitvou u Jutska jako takovou, předchází jim detailní popis událostí, které k ní vedly – mimo jiné námořních závodů ve zbrojení mezi Británií a Německem, bitvy u

⁶⁰ Roman Jakobson, „Lingvistika a poetika,“ *Poetická funkce* (Jinočany: H & H, 1995) 78-82.

⁶¹ Jakobson 78.

Dogger Banku a ostřelování Lowestoftu – a navazuje na ně zamyšlení nad tím, kdo vlastně u Jutska zvítězil. Námi přeložený úryvek (tj. necelá první polovina třetí kapitoly) se zabývá přípravou jednotlivých zúčastněných stran na boj a úvodní fází bitvy až po moment těsně před tím, než se střetly britské a německé bitevní křižníky.

4.1.2.2 Presupozice

Již vzhledem k tomu, že se jedná o publikaci pojednávající o historické události, lze u čtenářů očekávat znalost základních historických faktů relevantních k danému tématu, například rámcovou znalost historie první světové války. Vzhledem k tomu, že se jedná o knihu určenou primárně pro britského čtenáře, předpokládá autor i jisté povědomí o britských kulturních realitách, kupříkladu kdo, nebo spíše co, je *John Bull* (O: 55). Mnohonásobně důležitější pro srozumitelnost tohoto textu jsou ale nejrůznější „námořní“ realie a termíny.

Je vysoce pravděpodobné, že s výjimkou znalostí o první světové válce bude český čtenář s danými realitami obeznámen o poznání hůře než ten britský. Vzhledem k tomu, že předpokládáme, že se o toto téma alespoň do určité míry zajímá, můžeme očekávat, že ví, jaký je rozdíl mezi bitevní lodí a torpédoborcem, je ale krajně nepravděpodobné, že by si pamatoval, že se bitva u Trafalgaru odehrála 21. 10. 1805 nebo že by věděl, že námořní základna Scapa Flow se nachází na Orknejích. Podobnými situacemi se budeme detailněji zabývat v kapitole věnované překladatelským problémům a jejich řešení. Použitou terminologií se také budeme zabývat v podkapitole o lexiku.

4.1.2.3 Kompozice

Z hlediska členění textu postupoval Bennett poměrně konvenčně. Celá kniha je rozdělena do šesti kapitol. Dále pak kniha obsahuje tři dodatky, bibliografii, seznam ilustrací a seznam nákrešů. Každá jednotlivá kapitola je označena číslem a názvem, které se nachází v horní čtvrtině první strany dané kapitoly a jsou odděleny horizontální čarou. Pak vždy následuje dvojice relevantních citátů, načež teprve začíná vlastní text dané kapitoly, jehož

prvních několik slov je vyvedeno v kapitálkách. Text samotný je pak dále členěn na odstavce. Do textu jsou poměrně často vloženy citace. Ty kratší jsou začleněny do daného odstavce, zatímco ty delší jsou zřetelně vyčleněny a vizuálně odlišeny odsazením.

4.1.2.4 Neverbální prvky

Jak již bylo řečeno, v textu jsou graficky odlišeny názvy kapitol, úvodní citace, dlouhé citace a začátky vlastního textu jednotlivých kapitol. Zvláštností grafické úpravy textu je pak použití kurzívy pro názvy lodí, což umožňuje, aby byly na první pohled identifikovatelné. V knize se vyskytují ale i jiné neverbální prvky, v námi překládané části třetí kapitoly se kupříkladu relativně často vyskytují různé tabulky. Ve zbytku publikace se také objevují nákresy zachycující manévry jednotlivých flotil či lodí popisované v dané kapitole. Uprostřed knihy se pak nachází osm listů křídového papíru, na nichž jsou natištěny dobové fotografie zúčastněných admirálů a plavidel.

4.1.2.5 Lexikum

Ve zdrojovém textu objevuje lexikum z nejrůznějších částí spektra slovní zásoby, výrazy zcela neutrálními počínaje a slangovými výrazy a odbornými termíny konče. Skutečně častá jsou v textu různá toponyma, především jména námořních základen, jako například: *Lowestoft*, *Scapa Flow*, *Firth of Forth* nebo *Rosyth*. Z dalších typů místních názvů je pak třeba zmínit lokality důležité pro námořní navigaci (např.: *Long Forties* či *Horn Reefs*). V textu jsou také všudypřítomná vlastní jména osob (např.: *Beatty*, *Jellicoe*, *Scheer*, ...), lodí (např.: *Seydlitz*, *Warspite*, *Galatea*, ...) či organizací (např.: *Room 40*).

Ze slangových výrazů stojí za zmínku především název *Jade* (např.: ...*the Grand Fleet* [...] *had sailed* [...] *before the first units of the High Seas Fleet left the Jade*. O:59), což je označení používané v některých britských dobových pramenech (a také Bennettem v *The Battle of Jutland*) pro německou zátoku Jadebusen a námořní základnu Wilhelmshaven, která se v ní nachází. Dalším příkladem slangového pojmenování je pak slovo *Hun* (...*A destroyer was*

observed to leave her side and by her stump foremast and tall mainmast to be a Hun. O: 63), což je archaické a poněkud pejorativní označení pro Němce.

Asi nejhojněji zastoupenými termíny jsou označení různých typů plavidel, některé relativně známé (*flagship, battleship, battlecruiser, light cruiser, destroyer*), jiné lehce obskurnější (*dreadnought, pre-dreadnought, armoured cruiser, seaplane carrier, torpedoboat, minelayer*). Dalším poměrně hojně zastoupeným okruhem termínů jsou různé hodnosti (*Vice-Admiral, Rear-Admiral, Captain, Commodore, Lieutenant, Lieutenant-Commander, Flight Lieutenant* či *Assistant-Paymaster*), z nichž některé jsou rovněž známější, jiné poněkud neobvyklé.

Nechybí ani poetická slovní zásoba. Ta se v námi překládaném úseku nejvíce koncentruje v citacích z Bartimea: *The battlecruisers slipped their moorings..., ...on these pin-points they steered., ...a glow-worm arc of light...,* či *...ebon shadows in a world of shades.* (O: 58-59)

4.1.2.6 Syntax

Po syntaktické stránce je zdrojový text obdobně rozmanitý jako po té lexikální. Jsou v něm zastoupeny jak věty jednoduché, tak parataktická i hypotaktická souvětí. Je však třeba podotknout, že souvětí se vyskytují s podstatně vyšší frekvencí než věty jednoduché. Zvláštností textu jsou pak velice dlouhá a složitá souvětí popisující složení jednotlivých flotil. Většina souvětí mimo tyto specifické pasáže má ovšem standardnější délku, často pouze dvě až tři věty.

Jak je pro angličtinu typické,⁶² v některých větných celcích jsou za účelem kondenzace informací použity polovětné vazby, například: *This bombardment was set for 17th May, 17 U-boats being sailed so that ten would be off Scapa Flow, Cromarty and the Forth...* (O: 55), *Early next morning U 32, patrolling seaward of the Firth of Forth, sighted the Battlecruiser*

⁶² Libuše Dušková, et al., *Mluvnice současné angličtiny na pozadí češtiny* (Praha: Academia, 2012) 542.

Fleet... (O: 59). V jiných případech je pak kondenzace dosaženo relativně vysoce nominálními formulacemi, kupříkladu: *As a result of this lack of co-operation the Admiralty sent a signal...* (O: 62), *In preparation for the alteration Beatty stationed the Second Battlecruiser Squadron three miles ENE of the First...* (O: 62).

4.1.2.7 Suprasegmentální prvky

Jednotlivé prozodické celky jsou v textu indikovány pomocí nejrůznějších interpunkčních znamének. Nejčastější jsou pochopitelně tečky a čárky, vzhledem k četnosti různých druhů souvětí jsou ale hojně zastoupeny i středníky a dvojtečky. Závorky obsahují vsuvky či v některých případech zdroje citací. Citace samotné jsou pak vymezeny jednoduchými uvozovkami. Hranaté závorky v textu zastávají svou standardní funkci – to jest oddělují informace doplněné autorem do citací.

3.2. Překladatelské zadání

V této kapitole se budeme zabývat okolnostmi hypotetické publikace našeho překladu. V první řadě je třeba zmínit, že budeme vycházet z předpokladu, že by se jednalo o vydání českého překladu celé knihy *The Battle of Jutland*, nikoli pouze první třetiny její třetí kapitoly. Tu by totiž zcela vytrženou z kontextu nejspíše nemělo smysl publikovat. Dále je třeba podotknout, že pravděpodobnost vzniku českého vydání této publikace je relativně nízká. Je sice pravda, že v češtině je jen poměrně omezená nabídka knih pojednávajících primárně o této konkrétní bitvě, je ale také relativně pravděpodobné, že poptávka po nich bude obdobně nízká, navíc se jedná o poněkud starší publikaci (první vydání pochází z roku 1964), nakladatel by tedy spíše sáhl po novější knize na toto téma. Bylo by ovšem chybou domnívat se, že je pravděpodobnost pro vznik české verze vysloveně nulová, již jen Bennettův osobitý a poměrně čtivý styl by mohl přispět k jejímu vzniku.

Vzhledem k tomu, že již původní nakladatelství (Pen & Sword Books) se specializuje na knihy s vojenskou tematikou, i v českém prostředí by tento text vydalo pravděpodobně

nakladatelství s tímto zaměřením. V našich podmínkách je asi největším a nejznámějším takovým vydavatelstvím, a tudíž i nejpravděpodobnějším místem pro vydání českého překladu této publikace nakladatelství Naše vojsko.

3.3. Překladatelská metoda

Překladatelská metoda pro převod tohoto textu vychází z námi provedené překladatelské analýzy a fiktivního zadání. Vzhledem k povaze zdrojového textu jsme především dbali na zachování denotátů, aniž bychom se dopouštěli otrockého překladu. Ve většině případů tedy byla ztráta informací či reálií vyhodnocena jako nežádoucí i za cenu určitých průvodních komplikací (přetížená souvětí se složenými flotil). U citátů jsme pak co nejvěrněji reprodukovali jejich individuální znaky, kupříkladu úryvky z Bartimea jsou silně poetické a neštítí se patosu.

Z metodologického hlediska je v případě tohoto textu nejstěžejnější přístup k situacím, v nichž dochází k rozdílu v presupozicích, to jest předpokládaných znalostech, mezi čtenářem originálu a překladu. Protože jsme přesvědčeni, že povědomí o tomto tématu je u českého čtenáře o poznání nižší než u britského, přistoupili jsme k poměrně extenzivnímu dovysvětlování, především v poznámkách pod čarou. K tomuto postupu jsme se přiklonili, protože nám umožňuje nenarušovat plynulost vlastního textu, autor navíc také užívá poznámek pod čarou, díky čemuž námi přidané poznámky nepůsobí rušivě. Detailnější pohled na poznámky pod čarou poskytneme v podkapitole syntax a forma.

3.4. Překladatelské problémy a jejich řešení

4.4.1 Názvy a jména

Prvním názvem, nad kterým je nutno se zamyslet, je již samotný název námi překládané kapitoly, *Der Tag* (O: 55), což v němčině znamená *ten den*. Podrobit ale tento název přímému překladu a převést jej tedy jako *ten den*, či *onen den* by ale nebylo vhodné už jen proto, že by

působilo kostrbatě až otrocky. Překladatel neznalý vojenské historie by se také mohl lapit do pasti a použít krásně idiomatické *Den D*, tím by ale bohužel evokoval zcela jinou vojenskou operaci (tj. vylodění v Normandii v roce 1944), a tudíž by se jednalo o řešení vrcholně nevhodné. Jako nejvhodnější se tedy jeví paradoxně řešení nejjednodušší, tj. zachování původního znění, které má navíc tu výhodu, že zachovává i exotizující efekt cizojazyčného názvu.

Dalšími často se vyskytujícími pojmenováními jsou názvy flotil obou zneprátelených stran, *High Seas Fleet* a *Grand Fleet*. K těmto, ale i k dalším „párovým“ reáliím je nutno přistupovat konzistentně, tj. aplikovat na obě stejný postup. Oba tyto výrazy sice mají českou variantu, ale ekvivalent *Grand Fleet* (tj. *Velké loďstvo*) by mohl být přinejmenším zavádějící. Mnohem vhodněji se jeví použít originální názvy obou flotil, neboli ponechat anglické *Grand Fleet* a namísto *High Seas Fleet* dosadit německé *Hochseeflotte*. Čtenáři je tedy nabídnuta potencionálně obohacující jazyková reálie a první výskyt těchto výrazů je pro jistotu pro zájemce doplněn o vysvětlivku pod čarou s českým ekvivalentem.

Poněkud komplikovanější situace nastává u další podskupiny názvů flotil, to jest *Battle Fleet* a *Battlecruiser Fleet*. Ačkoli se jedná o názvy dvou částí *Grand Fleet*, není k nim možné přistupovat zcela stejně. Rovněž nelze aplikovat stejný postup jako v případě předchozích názvů flotil, protože zde je stěžejní co nejvyšší pochopitelnost názvů a jejich okamžitá asociace s korespondujícími plavidly, to jest bitevními loděmi a bitevními křižníky. V případě *Battle Fleet* je situace o to komplikovanější, že se v originále vyskytuje s rozdílnou kapitalizací (*British Battle Fleet* O: 55 či *British battle fleet* O: 57), může se totiž jednat jak o název části *Grand Fleet*, tak o pouhé označení typu flotily. Rozhodli jsme se systematicky užívat označení *bitevní flotila*, obvykle s adekvátní premodifikací (např.: *britská* P: 6, *Jellicoeova* P: 7, *Scheerova* P: 5). Analogické řešení pro *Battlecruiser Fleet* by bohužel působilo poněkud

kostrbatě, a tak jsme ji povětšinou generalizovali na *bitevní křižníky* (P: 4) a pouze v nejnútnejších případech používali označení *Flotila bitevních křižníků* (P: 11).

Další skupinou jmen vyžadujících systematický přístup jsou názvy různých zmiňovaných lodí. Ty se pochopitelně nepřekládají, ale při komplexnější analýze vyvstává na povrch jiná otázka, tj. zda používat před jejich názvy zkratky *HMS* a *SMS*. V originále se nevyskytují, a tudíž se na první pohled jeví veskrze zbytečnými, nutno také dodat že dle dat ČNK není jejich využívání v češtině nikterak konzistentní, a lze je tudíž považovat za zcela dobrovolné.⁶³ V případě některých zmiňovaných lodí (kupříkladu křižníku *SMS Frankfurt*) by ale čtenář nemusel bez této zkratky ihned pochopit, že se jedná o loď. Hrozilo by také, že čtenář, který se alespoň se zkratkou *HMS* setkal, by její použití u britských lodí očekával a byl by zmaten, či zklamán, pokud by použita nebyla. Jako nejvhodnější řešení se tedy jeví tyto zkratky přinejmenším při první zmínce o dané lodi používat a podobně jako u názvů flotil první výskyt těchto zkratk doplnit o vysvětlení jejich významu formou poznámky pod čarou. Použitím této zkratky také eliminujeme nutnost používat stejně jako v originále kurzívu pro odlišení jmen plavidel. Pro jednoduchost jsme se rozhodli pro potřeby shody přísudku s podmínem plošně přisuzovat lodím ženský rod a v drtivé většině případů k nim také přistupovat jako k nesklonným. Jedinou výjimku jsme udělali v konkrétním případě, kde by přidání zkratky *HMS*, bez níž by nesklonnost daného výrazu působila jako překlep, vedla k výskytu zmíněné zkratky dvakrát nad sebou (*Po hlášení z Galatey měl Evan-Thomas naléhavější věci na práci...* P: 18).

Problematické situace nastávají v případě některých toponym. Zářným příkladem je označení *Jade*. Pod tímto abstraktně znějícím názvem se skrývá německá zátoka *Jadebusen*, v níž se nachází námořní základna *Wilhelmshaven*. Je pravděpodobnější, že z těchto dvou

⁶³ Jako náhodný příklad bylo pro potřeby této práce zvolena loď *HMS Warspite*, protože se jedná o poměrně známé plavidlo a díky jeho neobvyklému jménu nehrozí problémy s interpretací dat kvůli nedostatečnému kontextu. Je ovšem nutno dodat, že výsledný vzorek výskytů byl relativně omezený a pro jakýkoli autoritativní výzkum tohoto fenoménu bohužel nedostačující.

výrazů se čtenář spíše setkal s *Wilhelmshavenem*, než s *Jadebusen*, a proto je vhodnější, pokud to kontext umožňuje substituovat zátoku přístavem, který se v ní nachází. A tudíž i *Jade lightship* (O: 56) je pak překládána jako *wilhelmshavenská majáková loď* (P: 5). Drobné komplikace se objevují i u dalších názvů námořních základen. *Scapa Flow* se v originále občas objevuje pod jednoslovným označením *Scapa* (O: 57), pro českého čtenáře méně znalého britských reálií by ale tato terminologická heterogenost mohla být matoucí, a proto je vhodné konzistentně aplikovat dvouslovnou variantu názvu. V případě *Firth of Forth* by se zase mohla projevit tendence překladatele dovysvětlovat reálie a mohl by sáhnout po ekvivalentech jako *ústí řeky Forth*, či *zátoka Forth*. Dle dat ČNK se ale tyto varianty téměř či vůbec nevyužívají.⁶⁴ Naopak jsou zde zaznamenány výskyty originálního názvu a ten se tedy jeví jako nejvhodnější. V případě britských námořních základen (*Scapa Flow*, *Rosyth* a *Firth of Forth*) je také vhodné při první zmínce o nich doplnit v poznámce pod čarou i jejich přibližnou polohu, protože český čtenář by s ní na rozdíl od toho anglického nemusel být seznámen. Zachování původního znění je adekvátním řešením i v případě *Long Forties*. Zde se navíc hodí v poznámce pod čarou vysvětlit, co tento název znamená a odkud se vzal. Příkladem toponyma, u něhož je naopak nutné použít jiný název, než je v originále, jsou *Horn Reefs* neboli *Horns Rev*. Důvodů pro použití dánského názvu pro tyto písčiny je více. Nejenže by bylo nelogické používat v českém textu anglický název pro lokalitu v dánských teritoriálních vodách, ale pokud by si chtěl čtenář vyhledat ono místo na mapě, použitím anglického názvu bychom mu to výrazně ztížili až znemožnili. Při první zmínce o *Horns Rev* je také záhodno vnitřní vysvětlivkou objasnit, že se jedná o písčiny. Dále je nutno zmínit, že podle dostupných informací se zdá, že se název *Horns Rev* používá i pro tamní majákovou loď jako takovou (jinak také *Motorfyrskibet Nr. 1*).⁶⁵ Nutno sice zmínit, že není mnoho zdrojů, v nichž by bylo možné tuto informaci ověřit, ale vzhledem

⁶⁴ Jednotlivé varianty v korpusu *KonText*: *Firth of Forth* <<https://bit.ly/32NAPZJ>>, *ústí řeky Forth* <<https://bit.ly/3eWH93n>>, *zátoka Forth* <<https://bit.ly/2BteKV0>>; korpus *SyD* dokonce pouze obsahuje variantu *Firth of Forth* <<https://bit.ly/3fWNptb>>.

⁶⁵ „Lightship Museum, Esbjerg,“ *Wikipedia.org*, Wikimedia Foundation <<https://bit.ly/2ORGFAQ>> 23. 7. 2020.

k tomu, že se tato loď dochovala do dnešního dne a stále nese na bocích název svého bývalého stanoviště,⁶⁶ lze říci, že použití tohoto názvu v textu i pro loď jako takovou je přijatelné.

4.4.2 Terminologie

Jedním ze stěžejních terminologických „oříšků“ je převod názvů různých typů lodí. Mnohé z nich jsou dosti přímočaré: *battleship* je *bitevní loď*, *battlecruiser* je *bitevní křižník*, *armoured cruiser* je *pancéřový křižník*, *light cruiser* je *lehký křižník*, *destroyer* je *torpédoborec*, *torpedoboat* je *torpédový člun* a *minelayer* je *minolovka*. Nepozorný či přespříliš sebejistý překladatel by ale mohl i v těchto jednoduchých termínech udělat několik chyb. Například termín *bitevní loď* nelze nahrazovat termínem *bitevník*, ten totiž označuje typ vojenského letadla. I u typů křižníků lze snadno chybit, jako protiklad lehkého křižníku se totiž nabízí těžký křižník. Ten ale není synonymem pro pancéřový křižník, nýbrž jeho nástupcem, který jako koncept vznikl až v době mezi světovými válkami.⁶⁷ Je třeba také rozlišovat a nezaměňovat torpédoborce a torpédové čluny. Tyto dvě kategorie sice u některých pozdějších plavidel poněkud splývají (zvláště u německých lodí), ale v době bitvy u Jutska tomu tak ještě nebylo. Navíc se jedná o plavidla zkonstruovaná za různými účely (torpédoborce byly prapůvodně označovány termínem *torpedoboat destroyer*,⁶⁸ z něhož je patrné, že nemá za cíl „bořit“ torpéda, nýbrž torpédové čluny). Vyskytují se ale i problematičtější typy lodí, které často nemají zavedený český název. Jedním z těchto případů je *seaplane carrier*. Jedná se o jakéhosi předchůdce letadlových lodí, nabízí se tedy vytvořit českou variantu analogicky (tj. *hydroplánová loď*). Vzhledem k tomu, že se jedná o novotvar, by ale takovýto ekvivalent mohl být matoucí, proto se jako vhodnější jeví opisná klasifikace *loď pro obsluhu hydroplánů*. Pro rozlišení větších a menších plavidel tohoto typu je pak vhodné použít po vzoru křižníků modifikace *lehký* a *těžký*. Dalším problematickým termínem je *pre-dreadnought*, což je

⁶⁶ „Lightship Museum, Esbjerg.“

⁶⁷ Ivo Pejčoch, et al., *Válečné lodě 4* (Praha: Naše vojsko, 1993) 31.

⁶⁸ „Destroyer,“ *Wikipedia.org*, Wikimedia Foundation <<https://bit.ly/39IMXSQ>> 23. 7. 2020.

označení staršího typu bitevních lodí, které předcházely konstrukci HMS Dreadnought. Pro tento termín totiž rovněž žádný zavedený český překlad. Rozhodli jsme se tedy analogicky k označení *dreadnought* aplikovat i termín *predreadnought*, jehož přinejmenším občasný výskyt lze pozorovat i v existující odborné literatuře.⁶⁹

4.4.3 Míry a jednotky

Další širokou kategorií překladatelských problémů jsou převody jednotek. Standardním postupem je nahrazovat imperiální a jiné neobvyklé jednotky těmi z metrické soustavy, tento přístup zde ale není vždy aplikovatelný. Vzdálenosti jsou v anglickém originále primárně uváděny v mílích, nikoli ale „obyčejných,“ nýbrž námořních. Text se ale o této skutečnosti nijak nezmiňuje, protože vychází z předpokladu, že to bude čtenáři jasné. Český čtenář sice asi bude obeznámen s konvencí, že se vzdálenosti na moři uvádí v mílích, ale nemusí si již nutně být vědom toho, že se jedná o ty námořní, které mají odlišnou délku.⁷⁰ Vzdálenosti v řádech několika jednotek či desítek kilometrů je tedy záhodno důsledně uvádět v námořních mílích, ale pro pohodlí čtenáře je žádoucí zahrnout i poznámku pod čarou s převodem na kilometry a u první z těchto poznámek přidat i převod 1 námořní míle na kilometry.

Obdobně je nutno přistupovat k údajům o rychlostech jednotlivých plavidel. Ty se pochopitelně uvádí v uzlech nezávisle na jazyce, a i český čtenář si bude této realie pravděpodobně vědom. Potřeba dovysvětlení je v tomto případě ale ještě vyšší než u již zmiňovaných mílů. Zatímco v jejich případě by měl i bez přesného převodu čtenář alespoň matné tušení o tom jaká vzdálenost by mohla být popisována, uzly by na něj působily zcela abstraktně. Je tedy nezbytné údaje uvedené v uzlech opatřit poznámkou pod čarou obsahující převod na kilometry za hodinu a první z těchto poznámek rozšířit o informaci o tom, jaké rychlosti v km/h odpovídá jeden uzel.

⁶⁹ Vladimír Hynek, et al., *Válečné lodě 3* (Praha: Naše vojsko, 1988) 10.

⁷⁰ „Nautical Mile,“ *Wikipedia.org*, Wikimedia Foundation <<https://bit.ly/3eRiT2x>> 23. 7. 2020.

U časových údajů je pak vhodné poupravit formát z vojenského času (například 0800) na 24hodinový (například 08:00). Bohužel tímto postupem přicházíme o vojenskou konotaci původního formátu času, to je ale zde nevyhnutelné.

Podobná situace jako u časových jednotek nastává v momentě, kdy se v anglickém originálu objevuje zmínka o síle větru (*force 3 [...] wind O: 57*). Jedná se o evidentní odkaz na Beaufortovu stupnici. Ta sice není českému čtenáři neznámá, ale má pro něj jen mizivou informační hodnotu, je tedy vhodnější nahradit zmínku o stupnici rychlostí větru v kilometrech za hodinu.

Ze všech převodů jednotek v textu je asi nejpřímočařejší ten, který musí podstoupit hmotnosti projektilů. Zde se nepotýkáme s žádnou konvencí, která by nás nutila zachovávat cizí jednotky, a tak hmotnost v librách jednoduše nahrazujeme hmotností v kilogramech.

Převod ráží děl a průměrů torpédometů je povětšinou rovněž jednoduchý. Je ale třeba brát v potaz, že se zde střetávají tři konvence pro uvádění těchto údajů – britská, která užívá palců, česká, která užívá milimetrů, a německá, která často používá centimetry. U britských lodí tedy postačuje jednoduše převést údaje v palcích na milimetry (se zaokrouhlením na jednotky), přičemž je nutno vyvarovat se přílišného zjednodušování těchto údajů (kupříkladu nahrazování hodnoty 381 mm hodnotou 380 mm). Takové zjednodušení těchto údajů sice není neobvyklé, ale vzhledem k tomu, že se tato data objevují mimo jiné v tabulce, která ukazuje, jak velký vliv má drobná změna v kalibru na hmotnost projektilu, byla by jakákoli nepřesnost krajně nevhodná. U německých zbraní musíme pak vzít v potaz, že údaje ve zdrojovém textu již prošly převodem (z centimetrů na palce) a zaokrouhlením. Jedenáctipalcové dělo tedy nemá ráži 279 mm, nýbrž 280 mm. Jedná se navíc o průměr hlavně, kterým u Jutska disponovaly jen německé lodě a nehrozí tudíž zkreslení, které by mohlo vzniknout, kdyby byla přítomna i plavidla s přesně jedenáctipalcovými děly.

4.4.4 Poetické prvky

Pravděpodobně nejproblematičtějšími částmi tohoto textu jsou různá kreativní či poetická vyjádření a pasáže. Prvním poetickým vyjádřením je úvodní věta vlastního textu kapitoly: *Having successfully trodden on John Bull's corns Scheer decided to aim a kick at his shins.* (O: 55). Řešením výskytu jména *John Bull* se budeme zabývat v následující podkapitole, zde se zaměříme na toto idiomatičtější vyjádření jako celek. Přímý překlad by v češtině postrádal na údernosti, proto se jeví jako lepší varianta použít místo *kuřího oka* poněkud obecnější nohu a vzniknuvší stylistické ochuzení kompenzovat úmyslnou repeticí slova noha, která vzniká při nahrazení kopu do holeně podražením nohou, čímž vznikne věta: *Poté, co úspěšně dupnul Jeho Veličenstvu na nohu, se Scheer rozhodl, že mu příště nohy rovnou podrazí.* (P: 3).

Další z těchto vyjádření se objevuje, když přijde řeč na závadu na motorech lodí německé Třetí bitevní eskadry. V originále se zde objevuje označení *condenseritis* (O: 55), což odkazuje k vadným kondenzátorům.⁷¹ Samozřejmě se nabízí možnost přejmout anglickou formulaci a rovněž popsat tuto závadu pomocí pseudomedicínské terminologie. Takovéto řešení by ale s sebou neslo vysoké riziko nepochopení a je proto vhodnější oželeť estetickou funkci anglického výrazu a spokojit se s obyčejným ale dobře srozumitelným označením *vadné kondenzátory* (P: 4).

4.4.5 Kulturní a historické reálie

V textu se pochopitelně objevují reálie kulturního a historického charakteru, s nimiž nebude český čtenář obeznámen. Typickým příkladem takovéto kulturní reálie je *John Bull*. Nejedná se zde totiž o skutečnou osobu, nýbrž o jakési ztělesnění Británie.⁷² Na rozdíl od svého amerického ekvivalentu, *strýčka Sama*, se ale *John Bull* v češtině v této funkci neobjevuje. Je

⁷¹ Reinhard Scheer, *Germany's High Seas Fleet in the World War* (London, New York, Toronto and Melbourne: Cassell and Company, 1920) 135.

⁷² „John Bull,“ *Merriam-Webster.com*, Merriam-Webster <<https://bit.ly/3fUzEv9>> 23. 7. 2020.

jej tedy nutno nahradit jiným poetickým označením pro Spojené království. Jako perspektivní varianta se zde jeví kupříkladu použití výrazu Albion, ale zdaleka nejefektivnější je zde namísto Británie nasadit synekdochu ve formě její nejznámější figury, to jest *Jeho Veličenstva*.

Z obdobně problematických historických reálií je pro českého čtenáře asi nejméně známé datum 21. 10. 1805. Jedná se o evidentní aluzi na jeden z klíčových momentů britské historie, bitvu u Trafalgaru. Anglický recipient by byl s tímto datem i danou bitvou dozajista obeznámen, ale českému čtenáři toto datum jako takové neřekne zhora nic, a proto je potřeba extenzivnějšího vysvětlení. Pokud by ale bylo umístěno v textu samotném, narušovalo by jeho plynutí a působilo by rušivě. Jako nejvhodnější řešení se tedy jeví poznámka pod čarou obsahující velice stručné shrnutí této bitvy.

Další bitva, tentokrát bitva u Falkland je zmíněna ve spojení s jménem viceadmirála Sturdeeho, který v oné bitvě zvítězil. Jedná se opět o střet, který českému adresátovi příliš neřekne, a je tedy opět nutné tuto zmínku oproti originálu rozšířit, což je vzhledem k potřebě udržet přehlednost dané věty opět vhodné provést formou poznámky pod čarou. Ta navíc poskytuje prostor zmínit i poraženého z dané bitvy, Maximilliana von Spee, jehož jméno je pravděpodobně pro českého čtenáře podstatně známější než to Sturdeeho.

Naopak jednoduchou vnitřní vysvětlivkou lze pak řešit zmínku o tragickém úmrtí lorda Kitchenera na palubě HMS Hampshire. Zde je pro českého čtenáře pouze nutno doplnit, že se jednalo o tehdejšího britského ministra války.

4.4.6 Citace

Ve zdrojovém textu jsou citace poměrně hojným a důležitým prvkem. Při jejich překládání jsme povětšinou usilovali o skutečně maximální věrnost, aby nedocházelo k situacím, kdy bychom někomu vkládali něco do úst. Od této normy jsme se odchylovali pouze v případech, kdy to z pragmatických důvodů nebylo vhodné, či možné.

Jedním z takovýchto situací je citace z Bartimea na straně 58. V této citaci je dominantní textovou funkcí funkce estetická, a musíme tedy primárně dbát na zachování estetické hodnoty originálu, ačkoli vzhledem k tématu zdrojového textu musíme obětovat co nejmenší část informací. Tento přístup lze ilustrovat následujícím úryvkem: *What the flagship steered by [...] only the little knot of figures on her forebridge knew, the Admiral and Flag Captain, the Navigator and Officer-of-the-Watch...* (O: 58). V našem překladu tato pasáž vypadá následovně: *Podle čeho však plula [...] vlajková loď, věděl jen malý hlouček drobných postav na jejím můstku – admirál a kapitán s navigátorem...* (P: 8). Objevují se zde dva termíny (*forebridge* a *Officer-of-the-Watch*), jež by v češtině vyžadovaly opisné ekvivalenty, které by zde ale působily přinejmenším rušivě. V případě *forebridge* jsme tedy přistoupili k lehké generalizaci na *můstek*, zatímco u *Officer-of-the-Watch* jsme se museli po neúspěšné snaze nalézt ekvivalent, který by odpovídal našim požadavkům, smířit s vynecháním.

S odlišným problémem jsme se pak setkali v citaci na straně 63, konkrétně v její úvodní větě: *The Galatea was just about to turn [recalls one of her officers] when a merchant ship was sighted blowing off steam...* (O: 63). Způsob, jakým zde mluvčí odkazuje k lodi na níž sloužil zde vyznívá poněkud zvláštně, skoro jako kdyby mluvil o nějakém jiném plavidle, proto jsme *Galateu* ve funkci podmětu nevysloveným *my*: *Zrovna jsme měli zatočit, když vtom jsme [...] spatřili kouř z obchodní lodi. [...] – Jeden z důstojníků z HMS Galatea* (P: 14) Tímto řešením jsme se rovněž zbavili nutnosti identifikovat mluvčího informací vloženou v hranaté závorce. Zbylé vložky v hranatých závorkách jsme zachovali, protože se jedná o informace, které do citace přidal Bennett, a nikoli o součásti citovaného textu.

4.4.7 Syntax a forma

Ze syntaktického hlediska jsou asi nejproblematictější některá dlouhá souvětí. Pochopitelně není žádoucí veškerá tato souvětí rozdělit na kratší souvětí či věty jednoduché,

protože bychom se dopustili výrazného stylistického zploštění. Někdy jsme se ale „porcování“ dlouhých souvětí ani tak nevyhnuli. Jedním z takových případů je následující souvětí:

Although these last ships, with their slow speed and limited gunpower, could be of no real assistance if Scheer succeeded in his purpose, and must delay his retirement if he ran into Jellicoe's Battle Fleet, they were included for the human, but not otherwise justifiable, reasons of sentiment for Scheer's old command, and because Mauve protested strongly against being left behind. (O: 56-57).

V překladu jsme tento větný celek poměrně extenzivně upravili – nejen, že jsme jej rozdělili celkem na tři různě dlouhá souvětí, k prvnímu souvětí jsme pro zvýšení koheze také dodali uvozující větu a všechny tři prošly syntaktickou transformací:

Je ovšem nutno podotknout, že tyto poslední zmiňované lodě dosahovaly pouze nízkých rychlostí a disponovaly omezenou palebnou silou. V případě, že by Scheerův plán vyšel, by mu tedy nebyly příliš ku pomoci, a pokud by se střetl s Jellicoeem a jeho bitevní flotilou, zpomalily by ho navíc při ústupu. Důvody, proč je zahrnul do svého plánu, byly pochopitelné, ale jinak neospravedlnitelné – vedla ho k tomu emoční vazba k eskadře, již dříve velel, a to, že Mauve vehementně protestoval proti tomu, že by se operace neúčastnil. (P: 5)

Kupříkladu první souvětí se v překladu skládá z námi přidané uvozovací věty hlavní a dvojice vedlejších vět předmětných, které obsahují informace, vyjádřené v originále podmínkem první věty v souvětí (*these last ships*) a vsuvkou do ní vloženou (*with their slow speed and limited gunpower*). Zmiňovaný podmět se mění z podmětu přípustkové věty na podmět vět předmětných (*tyto poslední zmiňované lodě*) a ze vsuvky se stávají předměty jednotlivých vět (...*dosahovaly pouze nízkých rychlostí a disponovaly omezenou palebnou silou.*). Zbytek informací originální přípustkové věty je pak v druhém souvětí.

Asi nejvýraznějším aspektem formální stránky textu, který doznal v překladu změn oproti originálu, jsou poznámky pod čarou. Originál na ně odkazuje symboly * a †, což by ale nebylo dostačující pro potřeby našeho překladu, který jich obsahuje o poznání více, tudíž jsme se za účelem zachování přehlednosti rozhodli zmiňované symboly nahradit arabskými čísly v horním indexu. Odkazy na poznámky k tabulkám musely rovněž projít drobnou úpravou. V originále jsou použita čísla v horním indexu, ta byla ale v překladu již použita pro poznámky pod čarou. V tabulkách se navíc tyto odkazy nachází vždy bezprostředně po číselných údajích a použití číslic by tedy mohlo být pro čtenáře zbytečně matoucí. Z dalších možných variant odkazů tedy byla zvolena malá písmena v horním indexu, která pro čtenáře nejsou o nic rušivější než čísla v horním indexu, nehrozí u nich zmatení čtenáře a zřetelně odlišují poznámky k tabulkám od poznámek pod čarou.

3.5. Překladatelské posuny

Jako v každém překladu, pochopitelně i v tom našem dochází k překladatelským posunům. V této kapitole se jimi budeme zabývat na základě toho, jak je popsal Jiří Levý.⁷³

4.5.1 Generalizace

Poměrně častým posunem v našem překladu je generalizace. Uchýlili jsme se k ní například v situacích, kdy by přesnější převod působil neohrabaně nebo kdy bylo potřeba zamezit přílišnému opakování jednoho výrazu. Druhý z těchto důvodů se projevuje v úvodu druhého odstavce našeho textu: *This bombardment was set for 17th May...* (O: 55). Již v předchozím odstavci se totiž vyskytuje slovo *ostřelováním* (P: 3; zde zvolené jako ekvivalent k *By bombing* O: 55), které bychom jinak mohli použít i zde, pro omezení opakování výrazů jsme ale přistoupili k obecnějšímu *operace* (P: 3). Jako generalizaci bychom také klasifikovali například již zmíněný převod *forebridge* (O: 58) jako *můstku* (P: 8).

⁷³ Jiří Levý, *Umění překladu* (Praha: Apostrof, 2012) 126-140.

4.5.2 Nivelizace

Ačkoli jsme se snažili přílišnému stylistickému ochuzování textu vyhnout, v některých případech jsme k němu raději přistoupili. V originálu jsou ponorky a vzducholodě označovány konzistentně jako *U-boats* (O: 55) a *zeppelins* (O:55), v překladu jsme ale kvůli obavám z neporozumění a částečně i konvencím použili již zmiňovaná denotačně i stylisticky chudší označení. Je ovšem nutno dodat, že v těchto konkrétních případech dochází i ke generalizaci, protože označení specifických typů ponorek a vzducholodí nahrazujeme obecným *ponorka* či *vzducholod'*.

4.5.3 Intenzifikace

K intenzifikaci sice v našem textu nedochází tak často jako k jiným posunům, ale přesto se vyskytuje, například ve větě: *...Sunderland [...] was therefore chosen as the next target for Hipper's battlecruisers.* (O: 55); *Jako další oběť Hipperových bitevních křižníků byl tedy zvolen [...] Sunderland.* (P: 3). Zde jsme došli k závěru, že v češtině bude o něco intenzivnější a expresivnější *oběť* fungovat lépe než poněkud inertní *cíl*.

4.5.4 Intelektualizace

Vzhledem k povaze našeho textu jsou asi nejčastěji se vyskytujícími posuny různé formy intelektualizace. V některých případech bylo pro potřeby jednoznačnosti vyjádření nutné být specifitější než v originále, například: *...fouled nets off Inchkeath...* (O: 56) převádíme jako *...zapletla se u ostrova Inchkeith do protiponorkových sítí...* (P: 4). Nejextrémnějším případem intelektualizace je pak pasáž o německých systémech řízení palby, v originále je totiž obtížně pochopitelná i pro relativně informovaného jedince: *...the Germans had no more than an instrument for transmitting the bearing of the target, a range clock and a simple device for calculating the enemy's rate and deflection...* (O: 65). Nastudovali jsme tedy relevantní

kapitolu z pamětí Georga Oskara Immanuela von Hase⁷⁴, německého dělostřeleckého důstojníka, který bojoval u Jutska a na základě jeho popisu zmiňovanou pasáž patřičně přeformulovali: *Němci měli k dispozici pouze zařízení, která dokázala spočítat, jak je nepřítel daleko, jak rychle se tato vzdálenost mění a jak moc je třeba předsadit, a vybavení, jímž mohli tyto informace sdělit posádkám dělových věží...* (P: 17).

⁷⁴ Georg Oskar Immanuel von Hase, *Kiel and Jutland* (London: Skeffington & Son, 1921) 71-91.

5. Závěr

Úkolem této práce bylo přeložit vybraný text z angličtiny do češtiny. Při překladu jsme se primárně potýkali s rozdíly v presupozicích mezi čtenáři originálu a překladu. V komentáři k danému překladu jsme pak provedli podrobnou překladatelskou analýzu vnětextových i vnitrotextových faktorů dle Christiane Nordové. Na základě této analýzy jsme zvolili vhodnou překladatelskou metodu, jejímž specifíkem byla snaha o zachování maximálního množství reálií z originálu spojená se snahou o jejich co nejvyšší pochopitelnost pro českého čtenáře. Následně jsme popsali vybrané, převážně často se vyskytující překladatelské problémy a zdůvodnili námi zvolená řešení. Nakonec jsme pak rozebrali vzniklé překladatelské posuny a vysvětlili příčiny jejich výskytu.

6. Bibliografie

Primární literatura

Bennett, Geoffrey. *The Battle of Jutland*. Barnsley: Pen & Sword Books, 2015.

Sekundární literatura

Český národní korpus. Ústav českého národního korpusu. <<https://bit.ly/2CGrfNw>> 23. 7. 2020.

„Destroyer.“ *Wikipedia.org*. Wikimedia Foundation. <<https://bit.ly/39IMXSQ>> 23. 7. 2020.

Dušková, Libuše, et al. *Mluvnice současné angličtiny na pozadí češtiny*. Praha: Academia, 2012.

„Geoffrey Bennett.“ *Wikipedia.org*. Wikimedia Foundation. <<https://bit.ly/2CG3xku>> 23. 7. 2020.

Hase, Georg Oskar Immanuel von. *Kiel and Jutland*. London: Skeffington & Son, 1921.

Hynek, Vladimír, et al. *Válečné lodě 3*. Praha: Naše vojsko, 1988.

Jakobson, Roman. „Lingvistika a poetika.“ *Poetická funkce*. Jinočany: H & H, 1995.

„John Bull.“ *Merriam-Webster.com*. Merriam-Webster. <<https://bit.ly/3fUzEv9>> 23. 7. 2020.

Levý, Jiří. *Umění překladu*. Praha: Apostrof, 2012.

„Lightship Museum, Esbjerg.“ *Wikipedia.org*. Wikimedia Foundation. <<https://bit.ly/2ORGFAQ>> 23. 7. 2020.

Lingea velký slovník angličtina-český a česko-anglický. Brno: Lingea, 2010.

„Nautical Mile.“ *Wikipedia.org*. Wikimedia Foundation. <<https://bit.ly/3eRiT2x>> 23. 7. 2020.

Nord, Christiane. *Text Analysis in Translation*. Amsterdam: Rodopi, 1991.

Pejčoch, Ivo, et al. *Válečné lodě 4*. Praha: Naše vojsko, 1993.

„Pen & Sword Books: Titles by Geoffrey Bennett.“ Pen & Sword Books. <<https://bit.ly/30IcQIq>> 23. 7. 2020.

Scheer, Reinhard. *Germany's High Seas Fleet in the World War*. London, New York, Toronto and Melbourne: Cassell and Company, 1920.

The Writers Directory 1980-82. London and Basingstoke: The Macmillan Press, 1979.

3

'Der Tag'

'We were haunted by the fear that possibly "the day" may never come.'

Admiral Beatty to King George V

'On the afternoon of Wednesday 31st May a naval engagement took place off the coast of Jutland. The British ships on which the brunt of the fighting fell were the Battlecruiser Fleet supported by four fast battleships.'

Admiralty communiqué of 2nd June 1916

HAVING SUCCESSFULLY trodden on John Bull's corns, Scheer decided to aim a kick at his shins. By bombarding Lowestoft he had, in his own words, 'forced the enemy to send out his forces', but the result had been no more than a brush with Tyrwhitt's ships; the High Seas Fleet had crossed the North Sea too far to the south to trap any part of the Grand Fleet. A more northerly port, Sunderland, was therefore chosen as the next target for Hipper's battlecruisers. Since this involved a greater risk of meeting the British Battle Fleet, Scheer postulated two conditions: the High Seas Fleet would only sail after its zeppelins had carried out a reconnaissance to ensure that Jellicoe was not already at sea; and a number of U-boats, which were now limited to 'purely military enterprises', would be sent to lay mines off the Grand Fleet's harbours and to attack any units which might put to sea.

This bombardment was set for 17th May, 17 U-boats being sailed so that ten would be off Scapa Flow, Cromarty and the Forth, and the rest in other positions by that date. Too late to recall them, Scheer learned that the *Seydlitz's* repairs would not be completed in time; moreover seven ships of his Third Battle Squadron developed 'condenseritis'. The operation was postponed to the 23rd. At 0200 on the previous morning *U47*, to seaward of Sunderland, reported

'DER TAG'

everything clear for the attack, but the same day brought news that the *Seydlitz's* repairs were unsatisfactory. Unwilling to proceed without one of his five battlecruisers, Scheer again postponed the operation, to 29th May. Since this was dangerously near to 1st June, the last day on which the U-boats could remain on patrol, the German Commander-in-Chief devised an alternative plan. If adverse weather prevented the zeppelin reconnaissance required for the bombardment, the High Seas Fleet would entice British units out by showing itself off the south-west coast of Norway. (Scheer did not, of course, know that the High Seas Fleet could disclose its position at any time by the use of wireless to the British direction-finding stations.)

Scheer's submarines had not found their tasks easy. British patrols destroyed *U74*, one of three minelaying boats. Another developed leaky tanks and had to return to port with her mines unladen. *U77* laid her field to the north-west of the Orkneys where it had no effect on Jutland but, by a tragic quirk of fate, sank the cruiser *Hampshire* carrying Kitchener to Russia on 31st June. *UB27* actually entered the Firth of Forth but fouled nets off Inchkeith. After lying on the bottom for 24 hours, her captain could only clear one propeller. This obliged him to abandon an intended attack on the Battlecruiser Fleet at anchor and to return to Germany on one engine. Such vicissitudes resulted in only four U-boats being still in positions where they could sight units of the Grand Fleet leaving harbour on 30th May, when adverse winds prevented zeppelins taking the air, which decided Scheer to execute his alternative plan.

On 31st May the First Scouting Group of five battlecruisers, with Hipper's flag in the *Lützow*, left the Jade at 0200, accompanied by the Second Scouting Group of four light cruisers under Rear-Admiral Bödicker in the *Frankfurt* and the Second, Sixth and Ninth Flotillas, comprising 30 torpedoboats led by Commodore Heinrich in the light cruiser *Regensburg*. 'The absence of air reconnaissance [having] made it essential to keep all forces concentrated as much as possible', Rear-Admiral Behncke in the *König* headed six other dreadnoughts of the Third Battle Squadron past the Jade lightship at 0230. Scheer followed in the *Friedrich der Grosse*, leading Vice-Admiral Schmidt in the *Ostfriesland* and seven more dreadnoughts of the First Battle Squadron, plus Rear-Admiral Mauve in the *Deutschland* and five more pre-dreadnoughts of the Second Battle Squadron. Although these last ships, with their slow speed and limited gunpower, could be of no real assistance

'DER TAG'

if Scheer succeeded in his purpose, and must delay his retirement if he ran into Jellicoe's Battle Fleet, they were included for the human, but not otherwise justifiable, reasons of sentiment for Scheer's old command, and because Mauve protested strongly against being left behind. These three battle squadrons were accompanied by the Fourth Scouting Group of five light cruisers under Commodore Reuter in the *Stettin* and by Commodore Michelson in the light cruiser *Rostock*, leading the First Third, Fifth and Seventh Flotillas, totalling 31 torpedoboats.* By 0800 Scheer's Battle Fleet, following 50 miles astern of Hipper's force, had cleared Heligoland and was heading north up the swept channel through the minefields towards the Horn Reefs lightvessel in fine weather marred only by a force 3 north-westerly wind† which prevented his fragile zeppelins leaving their sheds.

In the third week of May Rear-Admiral Hood's Third Battlecruiser Squadron had gone north to Scapa to carry out gunnery practices while as agreed at the conference held on the 12th, Rear-Admiral Evan-Thomas's Fifth Battle Squadron came south to Rosyth. That this might have repercussions on the Grand Fleet's tactics, if it should be ordered to sea to counter an enemy sortie, was understood by Jellicoe and Beatty. Hood's ships were no substitute for Evan-Thomas's: they could only be used as a spearhead for Jellicoe's cruisers. The British battle fleet would, therefore, be without the fast van squadron with which the Commander-in-Chief envisaged achieving a concentration of fire on part of the enemy line. On the other hand, if the heavy guns and armour of the Fifth Battle Squadron were to be an adjunct to the Battlecruiser Fleet, Beatty would have to allow for its slightly slower speed. For these reasons neither Admiral issued any instructions for using the temporarily attached squadrons with their own fleets; Beatty intended that, at the first opportunity, Evan-Thomas should rejoin Jellicoe, whom he knew would send Hood to the Battlecruiser Fleet.

During the latter part of May Jellicoe was planning an operation with much the same object as Scheer's: two light cruiser squadrons would sweep into the Kattegat on 2nd June; in the hope that this would entice the High Seas Fleet out, they were to be supported by the rest of the Grand Fleet. Before this could happen the Admiralty noted the number of U-boats in the North Sea that were not attacking shipping,

* For further details of the High Seas Fleet see Appendix II.

† Later in the day it backed to SW.

'DER TAG'

which suggested some unusual enemy move. Room 40 confirmed this early on 30th May by deciphering Scheer's signal warning them that 'Hostile forces may proceed to sea',* followed by one ordering the High Seas Fleet to be assembled in the Outer Jade by 1900. The Harwich Force was recalled to harbour and a preliminary warning sent to Jellicoe at noon. A little later the Third Battle Squadron in the Thames Estuary was ordered to have steam by daylight next morning. In the course of the afternoon Room 40 supplied enough intelligence for the Admiralty to signal Jellicoe and Beatty at 1740: 'Germans intend some operations commencing tomorrow leaving via Horn Reefs. You should concentrate to eastward of Long Forties [an area 60 miles east of the Scottish coast] ready for eventualities.' So the Battle Fleet was ordered to prepare to leave Scapa and Cromarty, whilst at Rosyth the *Lion* flew the signal, 'Raise steam for 22 knots and report when ready to proceed'. A quarter of an hour later Jellicoe heard that the Harwich Force and Third Battle Squadron would not be ordered out until more was known; but Tyrwhitt was instructed to have steam at one hour's notice by daylight on the 31st. Beatty received his instructions from Jellicoe at 2015; the Battlecruiser Fleet was to steer for a position 100 miles NW of the Horn Reefs Light (57°45'N, 4°15'E), arriving there at 1400 on the 31st, at which time Jellicoe's Battle Fleet would reach a position 65 miles to the northward. If there was no news by 1400 Beatty was to turn north towards Jellicoe, who would steer south for the Horn Reefs.

At 2130 the *Lion* led the battlecruisers to sea, the three ships of the First Battlecruiser Squadron under Rear-Admiral Brock in the *Princess Royal* being followed by two of the Second under Rear-Admiral Pakenham in the *New Zealand*.

The battlecruisers slipped their moorings and began to feel their way towards the unseen entrance of the harbour. From the bridge of each mass of towering shadows the stern light of the next ahead could be discerned dimly through binoculars, and on these pin-points they steered. What the flagship steered by, in the narrow confines of the crowded harbour and inky blackness, only the little knot of figures on her forebridge knew, the Admiral and Flag Captain, the Navigator and Officer-of-the-Watch moving mysteriously about the glow-worm arc of light from the binnacle and chart-table. One by one the long black shapes slid through the outer defences, ebon shadows in a world of

* To the Admiralty this was made to appear more threatening by a deciphering error; Room 40's version read: 'German forces may proceed to sea'.

'DER TAG'

shades. The escorting destroyers came pelting up astern, heralded by the rush and rattle of spray-thrashed steel, funnels glowing and the roar of their fans from the engine-room exhausts. Night and the mystery of darkness enfolded them. The battlecruisers were unleashed. ('*Bartimeus*')

They were accompanied by four ships of the Fifth Battle Squadron with Evan-Thomas's flag in the *Barham*; by the First, Second and Third Light Cruiser Squadrons, each of the four ships, commanded respectively by Commodore Alexander-Sinclair in the *Galatea*, Commodore Goodenough in the *Southampton* and Rear-Admiral Napier in the *Falmouth*; by the First, Ninth, Tenth and Thirteenth Flotillas, totalling two light cruisers and 27 destroyers; and by the small seaplane-carrier *Engadine*. At the same hour the Battle Fleet left Scapa Flow and Cromarty, 24 dreadnoughts, including Jellicoe's flagship, the *Iron Duke*, divided into the First Battle Squadron commanded by Vice-Admiral Burney in the *Marlborough*, the Second by Vice-Admiral Jerram in the *King George V* and the Fourth by Vice-Admiral Sturdee, victor of the Falklands, in the *Benbow*. With them went the Third Battlecruiser Squadron led by Hood in the *Invincible*; the First and Second Cruiser Squadrons, each of four armoured cruisers, the one commanded by Rear-Admiral Arbuthnot in the *Defence*, the other by Rear-Admiral Heath in the *Minotaur*; Commodore Le Mesurier's Fourth Light Cruiser Squadron of five ships led by the *Calliope*; seven other light cruisers; the Fourth, Eleventh and Twelfth Flotillas totalling 50 destroyers; and the mine-layer *Abdiel**—all 'moving south in support, ringed by the misty horizon of the North Sea, with the calling gulls following the white furrows of their keels like crows after the plough' ('*Bartimeus*'). The large seaplane-carrier *Campania* should have accompanied them but was held back by an engine defect. With this exception the Grand Fleet, thanks to Room 40, had sailed four-and-a-half hours *before* the first units of the High Seas Fleet left the Jade.†

Early next morning *U32*, patrolling to seaward of the Firth of Forth, sighted the Battlecruiser Fleet, fired two torpedoes which missed the *Galatea*, and was nearly rammed by the *Phaeton*. From Lieutenant von Peckelsheim Scheer received a report at 0530 of two dreadnoughts, two cruisers and several destroyers steering a south-easterly course. An hour later Lieutenant von Bothmer of *U66*, who failed to attack Jerram's

* Which could lay 72 mines. Contrary to Jellicoe's expectations, no German ship at Jutland carried them.

† For further details of the Grand Fleet see Appendix I.

‘DER TAG’

squadron on its way out of Cromarty, reported eight enemy dreadnoughts, with light cruisers and destroyers steering a north-easterly course. These contradictory messages told the German Commander-in-Chief nothing which he could interpret as affecting his own operation, so he held his northerly course. There can therefore be only one assessment of his plan to use U-boats: notwithstanding their number they neither provided him with useful intelligence nor reduced the strength of the Grand Fleet which was now heading towards him in the overwhelming strength which from the outset had been Jellicoe’s aim:

	Grand Fleet	High Seas Fleet
Battleships : dreadnoughts	28 ¹	16 ²
pre-dreadnoughts	—	6 ⁴
Battlecruisers	9 ³	5 ⁵
Armoured cruisers	8	—
Light cruisers	26	11
Destroyers/Torpedoboats	77	61
Seaplane-carrier	1	—
Minelayer	1	—

Notes

¹ All Britain’s dreadnoughts except for the *Emperor of India* and *Queen Elizabeth* which were refitting, the *Royal Sovereign* which had been too recently commissioned to be an effective fighting unit, and the *Dreadnought* herself which was flagship of the Third Battle Squadron.

² All Britain’s battlecruisers except the *Australia* which was in dockyard hands.

³ All Germany’s dreadnoughts except for the *König Albert* which was refitting, and the too recently commissioned *Bayern*.

⁴ The *Preussen* and *Lotbringen* were absent, the former having been detached for duty in the Baltic, the latter being unfit for service.

⁵ All Germany’s battlecruisers except the *Goeben*.

In gun power the British also had a considerable preponderance of strength*:

<i>Battle Fleet</i>	<i>British</i>	<i>German</i>
11-inch	—	72
12-inch	128 ¹	128
13.5-inch	110	—
14-inch	10	—
15-inch	16	—

* A small increase in calibre allowed a large increase in projectile weight:

<i>Calibre</i>	<i>Projectile weight</i>
11-inch	665 lb.
12-inch	890 lb.
13.5-inch	1250/1400 lb.
15-inch	1920 lb.

‘DER TAG’

<i>Battlecruiser Fleet/Scouting Groups</i>	<i>British</i>	<i>German</i>
11-inch	—	28
12-inch	16	16
13.5-inch	32	—
15-inch	32 ²	—
	} 80	} 44

Notes

- ¹ Includes the Third Battlecruiser Squadron.
- ² Those of the Fifth Battle Squadron.

The Grand Fleet had other advantages: four of Beatty's battlecruisers could steam three knots faster than any of Hipper's; the best speed of Jellicoe's battle fleet was one knot faster than Scheer's—four knots faster if the German Commander-in-Chief kept Mauve's pre-dreadnoughts in company; Beatty had the Fifth Battle Squadron whose ships were as fast as the *Moltke* and *Von der Tann* and more heavily armed than any German vessel; and the Germans were so short of cruisers that they were obliged to augment their look-out screens with torpedo-boats. Indeed, Scheer's force only matched Jellicoe's in one respect; it was armed with as many torpedo tubes. (British 382 21-inch and 75 18-inch: German 362 19.7-inch and 107 17.7-inch.)

In a sentence, Jellicoe had a fleet double the size of Scheer's, able to fire more than twice the weight of shell. Moreover, in addition to the six completed dreadnought battleships and battlecruisers which were absent from the Grand Fleet, seven more heavy ships armed with 15-inch guns were on the stocks, against which Scheer's only reserves were two ships recently completed and two building. Surely then, and in sharp contrast to the first year of the war, the British Commander-in-Chief, notwithstanding intelligence reports which suggested that the High Seas Fleet had been augmented by two more dreadnoughts, and that most of its battleships had been rearmed with bigger guns, would be justified in accepting the possible loss of some of his dreadnoughts in order to maul, if not destroy, his opponent. As surely, if Scheer should fail to avoid so great a force, he must suffer a decisive defeat. Before the sun went down, 31st May 1916 could have the same memorable place in British history as 21st October 1805.

At 0500 Jellicoe's Battle Fleet altered course to S50E and steamed at 16 knots, reducing to 14 at noon, towards the rendezvous for which Beatty's battlecruisers were heading east at 19. But Tyrwhitt, after reminding the Admiralty that his force was still awaiting orders, was

'DER TAG'

told to remain in Harwich harbour at one hour's notice. This decision appeared to be justified at 1235 when the Admiralty signalled: 'No definite news of enemy. It was thought fleet had sailed but directional signal places flagship in Jade at 1110. Apparently they have been unable to carry out air reconnaissance which has delayed them.'

The Room 40 staff were still, in the eyes of the Operations staff, a party of very clever fellows who could decipher signals, [but] any suggestion that they should interpret them would have been resented. On the morning of 31st May an officer of the Operations Division [Rear-Admiral Thomas Jackson,* Director of Operations, who had a profound distrust of Room 40's activities] entered and asked where directionals placed call-sign DK. On being told 'in the Jade', he went out without asking questions. If he had discussed the situation with the officer-in-charge he would have learnt that DK was the German C.-in-C.'s *harbour* call-sign and that when he went to sea he transferred [it] to a harbour station and used another one. (*Admiral Sir William James*)

As a result of this lack of co-operation the Admiralty sent a signal which to Jellicoe and Beatty could only mean that, if any part of the High Seas Fleet was out, it did not include Scheer's battle fleet. (Room 40 had been unable to decipher the following signal from Scheer to the High Seas Fleet which would have prevented this mistake and advised Jellicoe to arrive earlier in the battle area: 'The head of the Third Battle Squadron will pass Jade war lightship at 0330. Second Squadron will take part in the operation and will join up astern of First Squadron. Wilhelmshaven Third Entrance will control W/T [wireless] in German Bight'.) Jellicoe had, therefore, no reason to amend his orders to Beatty to turn north at 1400 when 65 miles should have separated the two British forces. He had adopted this considerable distance, instead of a tactically more desirable one of about 40 miles, so that his Battle Fleet was where it could cover the Tenth Cruiser Squadron which enforced the North Sea blockade between the Shetlands and Norway, whilst his Battlecruiser Fleet was far enough to the south to deal with another German raid on the east coast, which seemed their likely intention from the intelligence available.

In preparation for the alteration Beatty stationed the Second Battlecruiser Squadron three miles ENE of the First, and moved the Fifth

* Not to be confused with Admiral Sir Henry Jackson, First Sea Lord.

'DER TAG'

Battle Squadron on to a bearing NNW from the *Lion*, distant five miles, ready to take its place in the van of Jellicoe's battle fleet. But, having been delayed for half an hour during the morning by the need to examine suspicious trawlers, he held his easterly course until 1415 before signalling his force to swing round to NbyE. Alexander-Sinclair's, Napier's and Goodenough's cruisers were then spread on a look-out line running ENE-WSW, eight miles SSE from the *Lion*.

The *Galatea* was just about to turn [recalls one of her officers] when a merchant ship was sighted [to the east] blowing off steam, so the Commodore [Alexander-Sinclair] held on to have a look at her. A destroyer was observed to leave her side and by her stump foremast and tall mainmast to be a Hun. Action stations were at once sounded off. As I went up the ladder on to the forecandle I was deafened by the report of the 6-inch gun firing and was almost blown down again by the blast. I nipped into my little [coding office] quicker than it takes to tell and as I entered there rattled down the tube from the bridge the first enemy report.

Since the German Commander-in-Chief had received no news to suggest that he might encounter a British force, the High Seas Fleet was still on its course for Norway, with Hipper's battlecruisers 60 miles to the north of Scheer's battleships. Thus, all unknown to both Hipper and Beatty, only 50 miles separated their battlecruisers at 1400. Moreover, Beatty's alteration towards Jellicoe brought him on to a similar course to Hipper with the wings of their respective look-out screens separated by only 22 miles. They might, nonetheless, have remained out of sight of each other but for the chance presence of the Danish steamer *N.J. Fjord* midway between them. Captain Madlung of the light cruiser *Elbing*, on the western wing of Hipper's screen, sent two torpedo-boats to board this innocent vessel which was sighted soon afterwards by the *Galatea* on the eastern wing of Beatty's screen. The contact was reported by Alexander-Sinclair soon after 1420 as 'two cruisers probably hostile in sight bearing ESE'.* Madlung wirelessly sent a similar signal to Scheer and Hipper as the *Elbing's* guns answered the *Galatea's* at 1428 and drew first blood at a range of 15,000 yards although, ironically enough in the light of later events, this first German shell to hit a British ship failed to explode. So the Battle of Jutland

* This and most similar signals included the reporting ship's position, whence it was possible for recipients to plot the position of the enemy, but there is no point in reproducing these positions here.

'DER TAG'

began with neither side knowing that the other's main fleet was anywhere near the scene, Scheer because his zeppelins had been unable to take the air, Jellicoe for the less excusable reason that the Admiralty had misinterpreted the intelligence in their possession.

A note of caution must be sounded before unfolding how the action developed out of this chance contact. The difference between the *Victory* and a twentieth-century battleship is too great for a student of Trafalgar to misjudge Nelson's or Villeneuve's tactics. But the 'Queen Elizabeth' class, of which four comprised the Fifth Battle Squadron at Jutland, also played a notable part in the Second World War. There were, however, important technical innovations in the intervening quarter of a century which were not available to Jellicoe or Scheer. Neither side had aircraft, apart from Germany's unreliable zeppelins and the few seaplanes in the *Engadine*. Ships were fitted with wireless telegraphy, but the message capacity of spark transmitters and crystal detector receivers was extremely limited. So as to enable signals to be passed by flags or searchlight between units of a force so large as the Grand Fleet, Jellicoe was obliged to employ light cruisers whose main task was to repeat signals hoisted by his flagship. Others had to be stationed as signal links between the *Iron Duke* and his armoured cruisers spread as scouts ahead of the battle fleet.

Such measures did not, however, do much towards easing the chief handicap which both fleets suffered: the area of sea which each covered, and the increase in gun range since Tsushima, was such that neither Admiral could direct the battle by what he could see from his flagship's bridge, as Togo had done only ten years before; both depended on reports signalled by their ships, especially their cruiser forces. But the methods available for plotting these reports were inadequate for providing a comprehensive picture, which was further confused by discrepancies in positions, many ships being fitted with nothing better than a magnetic compass.* At Jutland a natural hazard increased these handicaps, especially since radar had yet to be conceived. Though the weather was fine apart from low cloud, the slight mist which limited visibility to eight miles at the outset of the action thickened as the day wore on, funnel smoke from many ships steaming at high speed and the brown cordite fumes of gunfire combining to reduce it to

* For which reason all courses and bearings in contemporary signals and reports were magnetic, a custom followed in this book. The variation was only 13°W.

'DER TAG'

four miles or less. No admiral or captain could then see more than a few of his own ships and even fewer of the enemy's; often he had only a fleeting glimpse of a target which disappeared as soon as his guns had fired half-a-dozen salvos. In effect, the British and German Fleets were compelled to fight much of Jutland as if blindfold, a disadvantage which neither Nelson nor Togo suffered when they annihilated their enemies and one which is all too easily overlooked when judging the battle.

The inherent inaccuracy of long-range naval gunfire at the time of Jutland must also be remembered. In peace-time practices dreadnoughts had achieved results comparable with those of ships-of-the-line fighting at point-blank range: 70 per cent of hits with 12-inch guns firing at a target towed at eight knots on a predetermined parallel course at a range of 8,000 yards. But in war with ships steaming at 20 knots or more, with the course of the enemy unknown and frequently changing, and ranges of 12,000 yards or greater, five per cent of hits was as good as could be expected, whilst if the battle took the form of a chase, as at the Falklands, it was less than this. A prolonged gunnery duel, involving the expenditure of the greater part of ships' outfits of ammunition,* might therefore be necessary to achieve a decisive result unless one or other side chanced to obtain disabling hits early in the action, as on the *Blücher* and the *Lion* at the Dogger Bank.

British battleships and battlecruisers had the better fire-control equipment: whereas the Germans had no more than an instrument for transmitting the bearing of the target, a range clock and a simple device for calculating the enemy's rate and deflection,† the British ships (except the *Erin* and *Agincourt*) were fitted with Admiral Sir Percy Scott's director whereby all their big guns were aimed and fired from a single sight mounted aloft, clear of smoke and spray, and with Captain F. C. Dreyer's fire-control table. The German vessels were, however, fitted with stereoscopic rangefinders which were more accurate than the British coincidence type. So, whilst the British were better equipped to 'hold' their targets once the range had been found, which suited Jellicoe's tactical concept of a prolonged gunnery duel, the

* Dreadnoughts carried 100 rounds per gun for their main armament whose best rate of fire was two rounds per gun per minute.

† Rate of change of range and deflection enable a gun's sights to be set so as to allow for the movement of the target during the time of flight of a shell—about half a minute at 12,000 yards, in which a 25-knot ship can travel nearly a quarter of a mile.

'DER TAG'

Germans were more likely to score hits with their initial salvos, as Spee had done at Coronel, which matched Scheer's intention of avoiding action with a superior fleet.

Beatty's reaction to the *Galatea's* initial enemy report was characteristically quick. Although he could count on the other three ships of the First Light Cruiser Squadron hurrying to their Commodore's support, 'two cruisers, probably hostile' suggested that a larger German force might not be far away. Telling Chatfield, his Flag Captain, to put the *Lion's* helm over without waiting for the signal to be answered—the usual practice when it was desired to save time—he ordered his ships to swing back to SSE. The First Battlecruiser Squadron followed the *Lion* round; the Second also turned; but the *Barham* was too far away for her signal staff to read the *Lion's* flags. Evan-Thomas, his attention diverted by the *Galatea's* report from looking to the northward for Jellicoe's Battle Fleet, saw the battlecruisers turning. His Flag Captain, Craig, urged him to conform but the Admiral had been schooled to obey orders; he waited seven minutes for the *Lion* to pass the new course by searchlight.* Before this the *Barham* had altered on to the port leg of a routine zigzag which turned her squadron even further from SSE than NbyE; moreover, at 1432 Beatty increased speed to 22 knots. By the time the Fifth Battle Squadron came round the distance separating the *Barham* from the *Lion* was not five miles but ten—and ten miles astern at that, which was the more significant since the battleships had no margin of speed over the battlecruisers. Beatty's impetuous decision, borne of his experience of the enemy's congenital desire to avoid action, coupled with the delay in passing his signal to the *Barham* and Evan-Thomas's refusal to act without it, thus combined to deprive the battlecruisers of the immediate support of four battleships. In 1927 Evan-Thomas explained his failure in these words:

The only way I could account for no signal having been received by me was that the Vice-Admiral [Beatty] was going to signal another course to the Fifth Battle Squadron, possibly to get the enemy light cruisers between us. Anyway, if he wished us to turn, the searchlight would have done it in a moment. It was not until the *Tiger* asked the *Lion* by

* At 0428 the *Tiger*, rear ship of the First Battlecruiser Squadron, had been made responsible for repeating Beatty's signals to the *Barham*, then stationed on her quarter. The *Lion's* signal staff overlooked the *Tiger's* inability to do this after an alteration of course which placed the *Barham* on the *Lion's* bow until the *Tiger* queried whether the *Lion* had assumed this responsibility.

'DER TAG'

wireless whether the signal to turn was to be made to the *Barham* that the Vice-Admiral seemed to realize the situation.

Beatty's 'failure' (as Jellicoe subsequently characterized it) to concentrate his force at this stage was to have more serious repercussions than a mistake made by the German battlecruisers. Bödicker's light cruisers turned west and steamed at full speed to the *Elbing's* support; not so Hipper. Initially uncertain of the identity of the torpedo-boats alongside the *N.J. Fjord*, the *Galatea* challenged them with the current British recognition signal. Recognizing its potential value, the *Elbing* passed this to the *Lützow* where it was misread as a sighting report of 24-26 battleships! Hipper promptly turned his battlecruisers away to SSW. It did not, however, take the German Admiral long to elucidate the inaccuracy of this unlikely signal; at 1452 he turned back to WNW to support Bödicker's squadron and at 1500, five minutes after the latter had identified his opponents as four light cruisers, increased speed to 23 knots in the hope of cutting them off.

At 1440 Alexander-Sinclair, in pursuit of the *Elbing*, had signalled: 'Have sighted large amount of smoke as though from a fleet bearing ENE'. Ten minutes later he confirmed Beatty's belief that such an apparently portentous message was no more than normal signal book phraseology by adding, 'Smoke seems to be seven vessels besides destroyers and cruisers. They have turned north'. This made it clear 'that the enemy was to the north and east and that it would be impossible for him to round the Horn Reefs without being brought to action'. Nonetheless, Beatty was so determined to do this that he continued to lead his battlecruisers at their maximum available speed towards the 'sound of the guns', notwithstanding the distance by which the Fifth Battle Squadron lagged behind.

At 1447 Beatty ordered the *Engadine* to send up one of her Short seaplanes to reconnoitre. Lieutenant-Commander Robinson's crew beat their best time for opening the unwieldy hangar doors, drawing a 'sticks and string' machine out on to the deck, spreading its wings, running up its 225-h.p. engine and hoisting it into the sea. Yet, it was 21 minutes before Flight Lieutenant Rutland and his observer, Assistant-Paymaster Trewin, were airborne, cloud forcing them to fly at 1,000 ft. Ten minutes later they sighted the enemy.

To tell what they were I had to close to within a mile and a half. They then opened fire on me with anti-aircraft and other guns. The shock of

'DER TAG'

exploding shrapnel could be felt, the explosions taking place about 200 ft. away. When [Trewin] had counted and got the disposition of the enemy and was making his report, I steered to about three miles, keeping the enemy well in sight, and as the weather cleared a little I observed the disposition of our fleet. The picture from the air of the battlecruisers and of the 'Queen Elizabeth' class battleships, with their attendant light cruiser screen and destroyers, all rushing forward to cut off the enemy is [one] that can never be forgotten. At 1545 a petrol pipe leading to the left carburettor broke, my engine revolutions dropped and I was forced to descend. On landing I made good the defect with rubber tube and reported that I could go on again [but] I was told to come alongside and be hoisted in.

Since this was the first instance of a heavier-than-air machine being used in a fleet action, one must regret that Rutland and Trewin's work should have been in vain; their wireless reports reached the *Engadine* but she was unable to pass them to the *Lion*. Nor were her planes used again during Jutland; the prevailing swell, though slight, made it impracticable for such fragile machines, with their canvas and plywood floats, to take off.* Beatty had to depend on the reports signalled by Alexander-Sinclair as the First Light Cruiser Squadron deliberately drew the enemy to the NW, whilst the British battlecruisers turned to E at 1500, and to NE increasing speed to 23 knots at 1513, to cut the enemy off from their base—when Evan-Thomas, by taking short cuts, was able to reduce the distance by which his squadron lagged to some six miles on Beatty's port quarter. 'There was now an excellent opportunity for Beatty [to concentrate] his forces. The enemy was steering towards our Battle Fleet so that the loss of two or three miles on the part of the battlecruisers was immaterial. But the opportunity was not taken' (*Jellicoe*). The signal 'BJ One' had already gone to the flagship's masthead: 'Assume complete readiness for action'. It had been answered by that most stirring of sights, battle ensigns hoisted to the yard arms of the *Princess Royal*, *Queen Mary*, *Tiger*, *New Zealand* and *Indefatigable* as, in that order, they followed Beatty in the *Lion*.

Action stations followed by the bugle 'double' were sounded off [recalls an officer in the *Princess Royal*]. All communications, instruments,

* Which should be a sufficient answer to those who criticize Jellicoe for not allowing the *Campania* to leave Scapa because she failed to receive the sailing signal in time. She could have caught up the British battle fleet by 1330 so that her ten planes would have been at Jellicoe's disposal when he needed their reports; but it is unlikely that they could have taken off. Moreover, even if they had done so, would their reports have fared any better than Rutland's?

'DER TAG'

etc. were quickly tested. The various [fire and repair] parties were mustered at their stations; gasmasks, goggles and life-saving belts produced and all other final preparations for action made. Splinter mats, fire hoses, boxes of sand, stretchers, medical instruments and drugs, leak-stopping gear, shoring-up spars, spare electrical gear, spare hydraulic gear, engineers spare gear—all these and the various other action accessories were ready in a few minutes.

In as short a time turret crews manned gunhouses, magazines and shellrooms and, with no more fuss than they had shown at drill, responded to the order: 'Load! Load! Load!'—whilst on the bridge of the *New Zealand* Captain Green donned his *piu-piu*, the Maori garment which superstition required him to wear in battle.

Onboard the German battlecruisers drums beat their crews to quarters as they followed Bödicker to the NW at 25 knots in the order *Lützow*, *Derfflinger*, *Seydlitz*, *Moltke* and *Von der Tann*, in the confident hope that they would soon cut off more British light cruisers than Sinclair's squadron. For Napier, whose Third Light Cruiser Squadron occupied stations next to the First Light Cruiser Squadron on Beatty's look-out screen, was not satisfied with the Commodore's concentration of four ships against Bödicker's four. Disregarding a pertinent warning in the *Grand Fleet Battle Orders*, he moved his squadron to Sinclair's support, thereby leaving a gap in the screen which was then unable to fulfil one of its *raison d'être*: it gave Beatty no warning of Hipper's presence. At 1532 the *Lion* which had just altered course to E, and a little later the *Princess Royal*, 'sighted the enemy, five battlecruisers faintly distinguishable a very long distance away accompanied by some torpedo craft. First of all their smoke, and later the outline of their masts, funnels and the upper parts of the hulls became visible from the control position aloft, but from the turrets only smoke could be observed until some while later.' Fortunately the enemy ships were 14 miles away, still just outside gun range, for, although the German Admiral suffered the same disadvantage for the valid reason that he had fewer cruisers to form his screen, the lighter western horizon had enabled him to sight the British battlecruisers 12 minutes earlier.

Hipper reported the sighting to Scheer who immediately ordered his battleships to increase to their maximum station-keeping speed of 16 knots: Hipper also recalled Bödicker's squadron and, realizing his dangerous position, swung his five battlecruisers round to SSE. He aimed to lead his opponent, whose six battlecruisers were apparently

'DER TAG'

being followed by five battleships, towards Scheer's Battle Fleet. (Hipper was under the false impression that all five 'Queen Elizabeths' were present; so, consequently, was Scheer.) Beatty likewise reported the enemy to his Commander-in-Chief as he closed the range at 25 knots with small regard for Evan-Thomas whose ships could only manage 24. At 1545, following detailed reports from the *Galatea* and *Falmouth*, whose squadrons were fulfilling their role of keeping in touch with the enemy, to the effect that Hipper had turned to SSE, Beatty altered to the converging course of ESE. Hipper deliberately withheld his fire since a close-range fight would reduce the odds against his fewer ships, of which three had only 11-inch guns. He could not, however, understand why the British ships withheld theirs for so long after the *Lion* was within the greater range of her 13.5-inch guns (23,000 yards). In fact, although Beatty's orders specified 16,000 yards as the best range 'to utilize the advantage of our heavier projectiles, to minimize the disadvantage of our lighter protection, [and because it] is inside the maximum range of our 12-inch guns', he waited for too long because conditions were so adverse that his ships over-estimated the range by more than 2,000 yards. When, at 1549, the range came down to 15,000 yards, it was Hipper's ships that first opened fire, though they nullified this advantage by also over-estimating the range. To quote von Hase, Gunnery Officer of the *Derfflinger*: "The second salvo crashed out. Again it was over. "Down 400", I ordered. The third and fourth salvos were also over although after the third I had given the order, "Down 800". "Good God, there's something wrong", I cursed; [and ordered] "Down 800" [again]." Hipper's decision obliged the British battlecruisers to open fire one minute after the German ships.

Their salvos gradually came closer [noted an officer in the *Princess Royal*] until, just as we saw the red-black burst of one of our shells hitting [the *Lützow*], we noticed the *Lion* ahead of us hit amidships [at 1551], and two minutes later we were hit by two 12-inch shells which temporarily knocked out our rangefinder tower. At 1556 the enemy were bearing about ten degrees abaft our beam, steering approximately south and both squadrons were firing on each other at a rate and with a determination that made one think that something big must happen in a few minutes.

A second hit on the *Lion* warned Beatty that 12,000 yards, at which the enemy ships could also use their secondary armaments, was too close,

'DER TAG'

and he turned two points away just as Hipper altered to SE for the same reason.

An officer onboard the *New Zealand* near the rear of Beatty's line remembers that 'it was hard to believe that a battle was actually commencing: it was so like [an] exercise the way in which we and the Germans turned up on to more or less parallel courses and waited for the range to close before letting fly at each other. It all seemed very cold-blooded and mechanical, no chance here of seeing red, merely a case of cool scientific calculation and deliberate gunfire.' But the bloody realities of a naval battle and the importance of the human element were soon stressed in the British vessels. Once the range had been found, the gunnery of the German ships, which had the advantage of the light and the leeward position so that their targets were more clearly visible against the brighter western sky and less obscured by smoke blowing across the range, was distinctly better. The *Lion* and *Tiger* were both hit three minutes after the Germans opened fire, whereas none of their ships was struck for another five minutes when a shell from the *Queen Mary* put one of the *Seydlitz's* turrets out of action, killing most of its crew. Moreover, notwithstanding the lesson of the Dogger Bank action, there was confusion among Beatty's six battle-cruisers in selecting their targets from among Hipper's five: the *Derfflinger* was left unfired at for nearly ten minutes before the *Queen Mary* shifted to her and scored a hit. Such blows did not, however, compare with those suffered by Beatty's force. Lieutenant W. S. Chalmers, who was on the *Lion's* bridge, recalls:

By 1600 we were at close grips with the enemy. His fire was phenomenally accurate. All around us huge columns of water higher than the funnels were being thrown up as the enemy shells plunged into the sea. Some curled over and deluged us with water. Occasionally, above the noise of battle, we heard the ominous hum of a shell fragment and caught a glimpse of polished steel as it flashed past the bridge. I glanced aft and saw one of our boats go up in a cloud of splinters. We hoped the enemy was being similarly punished but the five shadowy forms, with sporadic tongues of fire leaping from their guns, were apparently none the worse and we could not tell what damage we were doing to them as it was difficult to see the splashes of our shells in the white mist. At about this time a blood-stained Sergeant of Marines appeared on the bridge. He was hatless, his clothes were burnt and he seemed to be somewhat dazed. I asked him what was the matter; in a tired voice he replied: "'Q" turret has gone, sir. All the crew are killed, and we have