

Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis

Studia de Securitate 12(2) (2022)

ISSN 2657-8549

DOI 10.24917/26578549.12.2.1

Roman Kochnowski

ORCID ID: 0000-0002-9569-9226

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie

Myśl strategiczna admirała Alfreda von Tirpitz

Strategic Thinking of Admiral Alfred von Tirpitz

Abstrakt

Artykuł przedstawia strategię admirała Alfreda von Tirpitz opracowywaną na potrzeby cesarskiej floty w latach 1894–1914. Wedle jej założeń głównym przeciwnikiem cesarskiej marynarki miała być brytyjska *Royal Navy*. Twórca potęgi Niemiec na morzu był przekonany, że w wypadku konfliktu kontynentalnego Wielka Brytania wystąpi przeciw europejskiemu hegemonowi, czyli właśnie Rzeszy. Według jego kalkulacji czynnikiem powstrzymującym Londyn przed wejściem do takiej wojny byłby rozwój niemieckiej floty. Wedle jego „idei ryzyka” rząd brytyjski powstrzyma się od uczestnictwa w konflikcie, który mógłby postawić pod znakiem zapytania jej panowanie na morzach i oceanach świata. Te rachuby okazały się błędne i to w dwójnasób. Wielka Brytania do wojny przeciw Rzeszy przystąpiła, a ponadto brytyjska strategia dalekiej blokady skazała niemiecką flotę liniową na bezczynność i demoralizację. Tirpitz nie potrafił czy nie chciał zrozumieć, że klucz do sukcesu w wojnie przeciw Wielkiej Brytanii leżał nie na wodzie, a pod wodą, czyli w aktywności niemieckich okrętów podwodnych na liniach żeglugowych zapewniających jej dowóz dóbr potrzebnych do prowadzenia wojny.

Kluczowe słowa: flota, marynarka wojenna, imperium brytyjskie, Rzesza Niemiecka, okręty liniowe, strategia wojennomorska, idea ryzyka, zbrojenia morskie, konflikt

Abstract

The article presents the strategy of admiral Alfred von Tirpitz elaborated for the imperial fleet in 1894–1914. He assumed that the main adversary of the imperial navy was the British *Royal Navy*. Admiral Alfred von Tirpitz, the creator of the German power at sea was convinced that in the event of the continental armed conflict the Great Britain would line up against the European hegemon – the Reich. As he calculated the factor which hindered London from joining the war could be the development of the German navy. According to his “concept of risk” the British government would forbear from engaging in the conflict which could question their control at oceans and seas. These calculations proved to be erroneous doubly. The Great Britain joined the war against the Reich and additionally, the British strategy of the prolonged naval blockade condemned the German battleships to inaction and depravity. Tirpitz could not understand or did not want to that the key to success in the war against the

Great Britain is not on the water but below it, which means activity of German submarine on the shipping lines delivering the goods necessary to wage the war.

Key words: fleet, navy, British Empire, Third Reich, naval strategy, concept of risk, battleship, marine reinforcement, conflict

Wprowadzenie

Admirał Alfred Tirpitz (od 27 stycznia 1911 r. wielki admirał – niem. *Großadmiral*) jest powszechnie znany jako twórca potęgi morskiej wilhelmińskich Niemiec. Mniej natomiast znany jest jego teoretyczny dorobek dotyczący strategii wojennomorskiej. Jest on nie tylko ważny w kontekście historycznym. Rozważania strategiczne admirała Tirpitz stały się bowiem istotnym elementem budowania radzieckiej doktryny dotyczącej użycia marynarki wojennej, a współcześnie jego refleksje są przedmiotem licznych analiz i przemyśleń strategów floty Chińskiej Republiki Ludowej. Nie sposób nie zauważyć, że rozpoczęty u progu drugiej dekady XXI wieku wyścig zbrojeń na morzu między ChRL a USA nasuwa analogie z podobną rywalizacją między II Rzeszą a Wielką Brytanią u progu minionego stulecia (Stoker, 2021, s. 42–68).

Rekonstrukcja strategicznej myśli Alfreda von Tirpitz jest zadaniem pasjonującym jakkolwiek niełatwym, bo pełnym podtekstów, a ponadto należy pamiętać, że był on przede wszystkim oficerem liniowym *par excellence*, w znacznie większym wymiarze jak współcześni mu Alfred T. Mahan, który dowodził na morzu stosunkowo krótko, czy Julian Corbett, który oficerem floty nie był. Tirpitz nie był z całą pewnością intelektualistą w takim wymiarze jak przywołani wyżej teoretycy. Wstąpił do pruskiej marynarki w wieku 16 lat, uciekając od nużącej go nadmiarem nauki szkoły średniej. Ku zaskoczeniu najbliższych ukończył akademię morską bez trudności, by następnie pięć się dość mozolnie po szczeblach kariery oficerskiej pruskiej, a od 1872 roku cesarskiej marynarki (niem. *Kaiserliche Marine*) (Uhle-Wettler, von Tirpitz, 2011, s. 24–47).

Tradycje morskie I Rzeszy Niemieckiej żywe były wyłącznie w monarchii habsburskiej oraz w wolnych miastach hanzeatyckich. Pozostałe państwa niemieckie, łącznie z Prusami, nie były zainteresowane rozbudową potencjału morskiego zarówno w cywilnym, jak i militarnym wymiarze. Także początki floty zjednoczonych Niemiec nie zapowiadały jej późniejszego dynamicznego rozwoju. Pierwsi jej dowódcy (admirałowie Albrecht von Stosch czy Leo von Caprivi) przeszli do służby na morzu z armii pruskiej, a ich aktywność w dużej mierze związana była z wprowadzaniem pruskiego drylu i musztry w szeregi cesarskiej marynarki. Jednak ta niewielka flota budziła podziw niemieckiej klasy średniej jako symbol narodowej jedności. Co więcej – ze względu na dość wysokie wymagania intelektualne stawiane kandydatom do kariery oficerskiej – otwarta była (w przeciwieństwie do armii pruskiej) także na synów niemieckiego mieszczaństwa (Kochnowski, 2005).

Uwarunkowania powstania myśli strategicznej Tirpitz

Jednak przez pierwsze 20 lat istnienia marynarka cesarska zjednoczonych Niemiec był flotą o drugorzędnym znaczeniu. Odpowiadało to w pełni politycznym koncepcjom kanclerza Otton von Bismarcka, który był zwolennikiem utrzymania równowagi na kontynencie europejskim. Uważał, że Niemcy powinny się zadowolić flotą, która wysunęłaby je na pierwsze miejsce wśród drugorzędnych państw morskich. Był przekonany, że ambicje wojennomorskie Rzeszy mogłyby doprowadzić do zdrażnień nie tylko z Wielką Brytanią, ale także z carską Rosją i naruszyć wąż równowagę sił na kontynencie europejskim (Pflanze, Bismarck, 1998).

Opinię tę podzielali sędziwy monarcha Wilhelm I oraz jego syn i następca tronu, który objął po nim panowanie w 1888 roku jako Fryderyk III. Był on jednak już w momencie wejścia na tron człowiekiem śmiertelnie chorym i zmarł po zaledwie 100-dniowym panowaniu. Ich następca – Wilhelm II – zaledwie 29-letni w momencie koronacji, miał zupełnie odmienną wizję miejsca i roli morskiego komponentu sił zbrojnych Rzeszy niż jego ojciec i dziadek. Od wczesnej młodości cesarza fascynowało morze i marynarka, podobnie zresztą jak jego młodszego brata, księcia Henryka Pruskiego, który został zawodowym oficerem floty.

Bezpośrednio po śmierci ojca, Wilhelm II obejmując zwierzchnictwo nad siłami zbrojnymi Rzeszy w rozkazie do floty z dnia 15 czerwca 1888 r. zapowiedział jej rozbudowę i zrównanie jej statusu z armią lądową. Bandera niemieckiej marynarki miała się liczyć na morzach i oceanach świata (Güth, 1978). Jednak ani cesarz, ani oficerowie flagowi marynarki nie mieli sprecyzowanych koncepcji w jakim kierunku powinien pójść rozwój marynarki, jakie okręty powinna ona posiadać i wreszcie – sprawa najważniejsza – kto jest, a kto może zostać potencjalnym przeciwnikiem Rzeszy na morzu. Sytuacja międzynarodowa była pod tym względem dla Rzeszy u progu ostatniej dekady XIX stulecia nader korzystna. Wprawdzie na horyzoncie pojawiła się groźna dla Berlina wizja sojuszu francusko-rosyjskiego, ale – z drugiej strony – w sojuszu Paryża i St. Petersburga brytyjskie elity polityczne dostrzegały zagrożenie dla swej hegemonii morskiej. Tak rzecz widzieli nie tylko politycy, ale również brytyjscy admirałowie. To pod ich wpływem uchwalono w parlamencie słynną „Ustawę o obronie morskiej” (ang. *Naval Defence Act*) z 1889 r. (Sumida, 1993). W tej konstelacji Wielka Brytania wydawała się być wymarzoną partnerką dla Niemiec, tym bardziej, że oba kraje łączyły bardzo bliskie więzy rodzinne domów panujących.

Wynalezienie nowego rodzaju broni, jakim była torpeda stanowiło bardzo istotny punkt w rozwoju strategii wojennomorskiej. We francuskiej marynarce wojennej wokół tego wynalazku zbudowano całą koncepcję strategiczną, która przeszła do historii jako tzw. młoda szkoła (fr. *jeune école*). Jej autorzy – m.in. generał artylerii (sic!) Henri-Joseph Paixhans – uważali, że rozwój nowej broni morskiej oznacza zmierzch dużych okrętów, takich jak pancerniki. Francuzi uważali w owym czasie brytyjską *Royal Navy* za głównego, potencjalnego przeciwnika ich własnej *Marine Royale*. Brytyjską przewagę w okrętach liniowych na Kanale La Manche zniwelować miały liczne eskadry torpedowców. Na dalekich liniach komunikacyjnych

brytyjskiego imperium żeglugę dezorganizować powinny – jak uważali francuscy strategowie – szybkie krążowniki pancerne (Hueb, 1971).

Kształtowanie się myśli strategicznej Tirpitz

Idee te bardzo zainteresowały młodego kapitana marynarki Alfreda Tirpitz, uważającego, że broń torpedowa zrewolucjonizuje działania wojenne na morzu. Będąc dowódcą awiza torpedowego SMS *Zieten*, objął w 1878 roku obowiązki oficera odpowiedzialnego za jej rozwój w cesarskiej marynarce. Początkowo był przekonany, że oznacza ona „autentyczny postęp” w technice i strategii wojennomorskiej (von Tirpitz, 1997). W czasie, gdy pełnił tę funkcję miał sposobność poznać późniejszego monarchę ówczesnego księcia Wilhelma udającego się z wizytą do Wielkiej Brytanii na jubileusz 50-lecia panowania jego babki, królowej Wiktorii. Eskadra torpedowców dowodzona przez ówczesnego komandora podporucznika (niem. *Korvettenkapitän*) Tirpitz stanowiła eskortę honorową książęcego okrętu¹. Jednak stosunkowo szybko uznał, że torpedowce są okrętami mało przydatnymi w warunkach nawet umiarkowanie wzburzonego morza. Gdy w 1889 roku obejmował dowództwo pancernika SMS *Württemberg* był przekonany, że broń torpedowa ma jednak ograniczone możliwości. Tirpitz dowodził kilkoma okrętami, ale uchodził za słabego nawigatora nie „czującego” ani mniejszych, ani większych jednostek, także na bardzo dogodnych dla żeglugi akwenach (Hobson, 2004, s. 161). Nic zatem dziwnego, że bez wahania przyjął propozycję przejścia na stanowisko oficera sztabowego, mianowicie szefa sztabu sił Morza Bałtyckiego (niem. *Station Ostsee*), co nastąpiło w 1890 r. Tirpitz, schodząc z pomostu bojowego SMS *Württemberg*, był przekonany, że kośćcem głównych sił *Kaiserliche Marine* muszą być okręty liniowe. Lektura dzieła Mahana tylko upewniła go w tym poglądzie. Z pełnym przekonaniem można powiedzieć, że poglądy amerykańskiego teoretyka stały się fundamentem myśli strategicznej Tirpitz i późniejszego planu rozbudowy *Kaiserliche Marine*, nie tylko w ogólnych zarysach, ale także i szczegółach które faworyzowały okręty liniowe, co w pełni było zbieżne z wspomnianymi wyżej przemyśleniami przyszłego admirała. Dyskusja co do kierunku rozwoju floty niemieckiej uległa przyspieszeniu po opublikowaniu pracy Mahana, czemu sprzyjało powstałe pod patronatem dowództwa floty czasopismo fachowe *Marine Rundschau*. Zdecydowana większość oficerów zabierająca głos w tej kwestii zdawała się podzielać opinie amerykańskiego teoretyka. Nieliczni w tym gronie, jak np. ówczesny komandor Kurt vom Maltzahn, podkreślali, że prowadzenie zrównoważonej polityki morskiej wymaga także rozbudowy sfery logistycznej, jak również wspierania rozwoju przemysłu stoczniowego oraz marynarki handlowej (Rojek, 2017, s. 63, 64). Jednak głosy tego rodzaju były raczej rzadkością. Dominował pogląd, że rozbudowa floty obejmować winna przede wszystkim jej ilościowy oraz jakościowy wzrost.

1 Tirpitz był wprawdzie zdeklarowanym monarchistą (von Tirpitz, 1997, s. 52), ale w przeciwieństwie do zdecydowanej większości oficerów we flocie nigdy nie był bezkrytycznym wielbicielem cesarza Wilhelma II, choć podzielał większość jego poglądów politycznych i społecznych. Irytowały go dyletanckie uwagi monarchy dotyczące budowy i przeznaczenia okrętów, taktyki i sztuki operacyjnej floty. (Kaulisch, 1990, s. 52).

Zarówno oficerów flagowych floty, jak i samego monarchę zajmowała kwestia podstawowa – kto będzie głównym przeciwnikiem niemieckiej marynarki, której rozwój był kwestią przesądzoną. Drugą ważną kwestią było pytanie o jej kierunki rozwoju. 6 kwietnia 1891 r. na zamku kilońskim w obecności cesarza i wyższych oficerów floty urządzono fetę sędziwemu marszałkowi helmutowi von Moltke. W jej trakcie cesarz zadał oficerom marynarki otwarte pytanie o kierunki jej rozwoju. Gdy kilku z ich grona wypowiedziało się nie zyskując aprobaty monarchy, szef gabinetu morskiego cesarza kmdr Gustav von Senden – Bibram namówił Tirpitz, by zabrał głos w dyskusji. Tirpitz dwa miesiące wcześniej przygotował obszerne memorandum na temat rozwoju niemieckiej marynarki wojennej. Zwracał on w nim uwagę nie tylko na kwestię podniesienia poziomu wyszkolenia załóg okrętów oraz ilościowego rozwoju *Kaiserliche Marine*, zastanawiał się również w jakim układzie sojuszniczym funkcjonować miałyby niemiecka flota w wypadku dużego konfliktu w Europie. Na to ostatnie pytanie nie potrafił udzielić jeszcze odpowiedzi, co otwarcie przyznawał. Tym niemniej podkreślał, że silna marynarka wojenna jest sporym atutem w rozmowach dyplomatycznych.

Uważał, że czas pokoju winien być wykorzystany na intensywne manewry morskie podporządkowane nie tylko wzrostowi poziomu wyszkolenia załóg, ale także rozwojowi taktyki i sztuki operacyjnej floty. Cesarz w pierwszej chwili nie był zachwycony, bowiem mógł uznać uwagi Tirpitz za mało finezyjne, tym niemniej nie zniechęcił go do dalszych pogłębionych studiów w tym zakresie, zwłaszcza, że łączył ich podziw dla też stawianych przez Mahana². Z lektury jego dzieła Tirpitz wyniósł także mocne przekonanie, które z czasem stało się aksjomatem jego myśli strategicznej o znaczeniu tzw. decydującej bitwy. Nic dziwnego, gdyż Mahan przejął tę ideę wprost od Carla Clausewitza, którego poglądy Tirpitz znał doskonale. Otwartym pozostawało pytanie o potencjalnego przeciwnika. Jednak i tu na odpowiedź nie trzeba było długo czekać.

W styczniu 1895 r. Tirpitz objął stanowisko szefa sztabu naczelnego dowództwa marynarki (niem. *Oberkommando der Marine*). Jednym z obowiązków które do niego należały było sporządzanie raportów z ćwiczeń floty, które zazwyczaj urządzano dwa razy do roku, a mianowicie późną wiosną i wczesną jesienią. Pomimo braku solidnego formalnego wykształcenia właściwego oficerom sztabowym wyższego szczebla, Tirpitz był człowiekiem odczytanym o szerokich podówczas horyzontach. Zdawał sobie sprawę z tego, że ład ustalony na kongresie berlińskim 1878 roku w dłuższej perspektywie czasowej nie utrzyma się. Widział jak szybko postępuje zbliżenie między Francją i Rosją, pomimo fundamentalnych różnic ustrojowych między Paryżem a St. Petersburgiem. Choć sam był rusofilem i uważał, że Niemcy powinny kontynuować bliskie relacje z carskim imperium, miał

2 Tytuł memorandum Tirpitz z 2 kwietnia 1891 roku brzmiał *Über unsere Maritime -militärische Fortentwicklung*; w nieco wcześniejszym memorandum *Gründe, welche für Beibehaltung eines Oberkommandos mit kräftigen Befugnisse sprechen* datowanym na 1 lutego 1891 r. wskazywał na konieczność ustanowienia jednolitego dowództwa marynarki o szerokich kompetencjach. Trzecie memorandum powstałe tuż po spotkaniu w Kilonii zatytułował *Denkschrift über die Neuorganisation unserer Panzerflotte* – było ono zapowiedzią późniejszego pisma służbowego IX, o którym wspomniemy poniżej (Hallmann, 1938, s. 118–120; von Tirpitz, 1997, s. 56).

świadomość, że Trójprzymierze (a zwłaszcza sojusz z Austro-Węgrami) obciąża te relacje w znacznym stopniu wykluczającym bliską współpracę (Kaulisch, 1984, s. 12). Z pozoru zatem wszystko wskazywało na Wielką Brytanię jako potencjalnego sojusznika Niemiec. Wskazywały na to nie tylko więzy rodzinne łączące oba domy panujące, ale także brak sprzeczności interesów w wymiarze międzynarodowym. Odpowiadało to rzeczywistości, ale tylko do połowy dekady lat 80. XIX stulecia. Dynamiczny rozwój niemieckiego przemysłu sprawił, że Niemcy stały się znaczącym eksporterem towarów wysoko przetworzonych, skutecznie wypierających brytyjską konkurencję z rynków tradycyjnie zarezerwowanych jako rynki zbytu dla produktów wytwarzanych na Wyspach (Ullrich, 1980, s. 36–40). Jednak większość wolumenu eksportowego Niemiec dostarczano odbiorcom (Daleki Wschód oraz Ameryka Południowa) drogą morską, a szlaki żeglugowe i ich newralgiczne punkty (kanał Sueski, Cieśniny: Kaletańska, Gibraltarska oraz Malakka), znajdowały się pod całkowitą kontrolą *Royal Navy*. Co oznaczało, że rząd brytyjski miał znaczący wpływ na to kto, gdzie i z jakimi towarami mógł się swobodnie przemieszczać po morzach i oceanach globu ziemskiego. Ich ewentualna blokada oznaczałaby dla Rzeszy gospodarczą katastrofę, czego Tirpitz był absolutnie świadom. Doświadczenia z historii minionych 200 lat wskazywały również, że Wielka Brytania zawsze wspierała europejskie koalicje skierowane przeciw kontynentalnemu mocarstwu, pragnącemu narzucić swą hegemonię Europie (Uhle-Wettler, 2008, s. 82–83; von Tirpitz, 1997, s. 65). Reasumując, Tirpitz był już wtedy świadom, że wobec wzrastającego znaczenia Niemiec w ekonomicznym i politycznym wymiarze Wielka Brytania może dołączyć do antyniemieckiej koalicji. To z kolei rodziło pytanie, jak ją przed takim krokiem powstrzymać i zniechęcić do jakiegokolwiek ingerencji w sprawy europejskie.

Do obowiązków szefa sztabu cesarskiej floty należało sporządzanie raportów (dosłownie „pisma służbowego”, niem. *Dienstschrift*) po odbytych manewrach. Zazwyczaj raport taki liczył kilkanaście stron i zawierał uwagi dotyczące głównie taktyki, sztuki operacyjnej, jak również wyszkolenia załóg okrętów w manewrach uczestniczących. Raport IX (*Dienstschrift IX*), który Tirpitz sporządził w czerwcu 1894 roku liczył ponad 40 stron i zawierał także spostrzeżenia strategiczno-politycznej natury ((*Dienstschrift IX*) Taktische und Strategische Dienstschriften des Oberkommandos der Marine Nr. IX vom 16.06.1894, Allgemeine Erfahrungen aus der Manövern der Herbstübungs-Flotte. – Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg in Breisgau RM 4/175). Właśnie od tych uwag zaczął Tirpitz swe rozważania, wskazując na zmierzch ekspansji kolonialnej Niderlandów po porażkach jej floty pod koniec XVII stulecia w walkach z *Royal Navy*. Utrzymanie bowiem swobody żeglugi własnych statków handlowych jest jednym z podstawowych zadań floty liczącego się państwa morskiego. Marynarka Wojenna jest rodzajem sił zbrojnych par excellence ofensywnym i nie może ograniczać się do obrony własnego wybrzeża. Do ulubionych bon motów Tirpitz należało stwierdzenie: „marynarka wojenna tak się nadaje do zadań defensywnych jak kawaleria do tego typu zadań na lądzie” (Besteck, 2006, s. 28) jednak już w rozważaniach wstępnych *Dienstschrift IX* Tirpitz popełnił pewien intelektualny błąd. Słusznie bowiem zwracał uwagę na zależność niemieckiej ekonomiki od utrzymania morskich linii żeglugowych. Natomiast w ogóle zadawał się nie dostrzeżać, że w znacznie większym stopniu niż Rzesza od swobodnego handlu

morskiego uzależniona jest Wielka Brytania. Co więcej – kwestii tej nie brał niemal w ogóle pod uwagę aż do wybuchu światowego konfliktu w 1914 r.

Meandry myśli strategicznej Tirpitz

Tirpitz wychodził z założenia, że w wypadku konfliktu zbrojnego w Europie (trój-przymierze przeciw sojuszowi francusko-rosyjskiemu) Wielka Brytania nie pozostanie na uboczu i przystąpi do wojny po stronie Paryża i Petersburga. Powstrzymać Londyn mogłaby tylko groźba poważnych strat we własnej flocie zmuszonej do konfrontacji z wystarczająco silnym przeciwnikiem. W jego poglądach nie wystarczy uczynić Zatoki Helgolandzkiej obszarem niedostępnym dla floty przeciwnika (współcześnie określilibyśmy to mianem strategii A2AD – ang. *Anti Access Area Denial*), ale także perspektywą stoczenia bitwy na niedogodnych warunkach. Tirpitz postulował rozbudowę *Kaiserliche Marine* do stanu obejmującego 17 okrętów liniowych (2 eskadry po 8 jednostek + flagowa), 6 dużych krążowników pancernych, 12 małych krążowników oraz 6 flotylli torpedowców. W jego opinii takie siły byłyby skuteczne do stawienia czoła *Royal Navy* „gdzieś między ujściem Tamizy a Helgolandem” (*Dienstschrift IX*) Taktische und Strategische Dienstschriften des Oberkommandos der Marine Nr. IX vom 16.06.1894, Allgemeine Erfahrungen aus der Manövern der Herbstübungs-Flotte. – Bundesarchiv-Militärarchiv Freiburg in Breisgau RM 4/175).

Rachuby te nie były całkiem bezpodstawne. Wprawdzie nawet po rozbudowie niemieckiej marynarki do wielkości przez Tirpitz postulowanej *Royal Navy* i tak górowałaby nad rywalem niemieckim, ale flota brytyjska musiała utrzymywać silne zespoły na Morzu Śródziemnym i na Dalekim Wschodzie, nie wspominając o mniejszych zespołach na wodach amerykańskich czy afrykańskich. Innymi słowy, niemiecki strateg był przekonany o niemożności koncentracji większości sił *Royal Navy* na wodach brytyjskiej metropolii. Dalej – ponieważ traktat paryski z 1856 r. zabraniał stosowania dalekiej blokady morskiej – Tirpitz był przekonany, że Brytyjczycy, chcąc utrzymać bliską blokadę będą musieli stoczyć z niemiecką marynarką „decydującą bitwę” w bliskości baz przeciwnika. Wreszcie – i w ten element swej strategii Tirpitz wierzył najbardziej – gdy lordowie z brytyjskiej admiralicji zorientują się z jak silnym i zdeterminowanym przeciwnikiem mają do czynienia, będą własnemu rządowi odradzać zbrojną konfrontację z Rzeszą. Wychodził bowiem z założenia, że strona brytyjska w konfrontacji takiej mogłaby ponieść straty mogące zakwestionować jej całkowite panowanie na morzach nie przez Niemcy, ale inne mocarstwa, np. Stany Zjednoczone. Patrząc z perspektywy ponad 120 lat można powiedzieć, że Tirpitz mylił się, a jednocześnie miał rację. Rozbudowa *Kaiserliche Marine* (i to znacznie większym wymiarze niż proponował w *Dienstschrift IX*) nie powstrzymała brytyjskich elit politycznych przed przystąpieniem do wojny przeciw Rzeszy w 1914 r. Jednocześnie jednak pozostaje faktem utrata czołowej pozycji Albionu jako mocarstwa morskiego. Zasadę *two power standard* ogłoszonej wraz z *Naval Defence Act* w 1889 r., zastąpiła zasada parytetu w potencjale wojennomorskim z USA, określona traktatem waszyngtońskim z 1922 r. jako *one power standard*.

W tym sensie można mówić o tryumfie idei Tirpitz (Jellicoe, 2015, s. 47). Oczywiście, dla pokonanej Rzeszy była to raczej gorzka satysfakcja niż rzeczywisty sukces. Ten służbowy raport pozostał dokumentem ściśle tajnym, znało go zaledwie kilku oficerów flagowych i oczywiście sam monarcha. Wilhelm II żywił wobec ojczyzny swej matki mieszane uczucia, które najlepiej oddaje nieprzetłumaczalny do końca na j. polski termin: *Haßliebe*. Cesarz podziwiał blichtr epoki wiktoriańskiej, gardząc jednocześnie brytyjską „kupiecką” mentalnością i żywiąc szczerą niechęć do demokratycznych instytucji politycznych Albionu (Clark, 2009, s. 186; Szlanta, 2015, s. 47). Nic zatem dziwnego, że ów raport autorstwa Tirpitz przypadł mu do gustu i niewątpliwie zaważył na dalszej karierze przyszłego wielkiego admirała. W 1895 roku Tirpitz został awansowany na pierwszy stopień oficera flagowego i objął dowództwo Dalekowschodniego dywizjonu *Kaiserliche Marine* operującego na wodach chińskich. Można to uznać za odstawienie na boczny tor. Tirpitz był bowiem w otwartym konflikcie z ówczesnym szefem ministerstwa marynarki (niem. *Reichsmarineamt* – RMA) admirałem Friedrichem von Hollmannem. Przełożony Tirpitz był gwałtownego usposobienia, ale powodem ich wzajemnych animozji była krytyka ze strony ministra marynarki założeń Tirpitz zawartych w *Dienstschrift IX*. Nie był przekonany, co do nieuniknionego konfliktu w Wielką Brytanią i uchodził za zwolennika rozbudowy sił krążowniczych zdolnych prowadzić dalekie działania oceaniczne, kosztem rozwoju floty linowej niemieckiej marynarki (Herold, 2013, s. 15). Do tego z racji swego charakteru nie potrafił nawiązać współpracy z posłami w Reichstagu i przekonać ich do zwiększenia nakładów finansowych na rozwój floty. To właśnie stało się przyczyną jego dymisji w kwietniu 1897 r.

W tej sytuacji cesarz za radą admirała Eduarda von Knorra, który pełnił podówczas rolę szefa OKM, powołał kontradmirała Alfreda Tirpitz na stanowisko ministra marynarki. Monarcha przystał na tę kandydaturę, bo miał pewność, że pod rządami Tirpitz w RMA absolutny priorytet zyska budowa okrętów liniowych i przygotowanie floty do ewentualnej konfrontacji z *Royal Navy*. Kryzys Transwalski z 1896 r zaniepokoił Wilhelma II i monarcha skłaniał się ku tezie, że to, co Tirpitz przedstawiał jako hipotetyczne zagrożenie staje się realną groźbą.

Warto w tym miejscu zwrócić uwagę jak skomplikowana była podówczas struktura dowodzenia cesarską marynarką, która odbywała się w trójkącie ministerstwo marynarki (niem. *Reichsmarineamt*), naczelnictwo dowództwa marynarki (niem. *Oberkommando der Marine* – OKM) oraz gabinet morski cesarza (niem. *Marinekabinett*). W 1897 r na jego czele stał wspomniany już, a w międzyczasie awansowany do stopnia admirałskiego, Gustav von Senden – Bibran. Teoretycznie kompetencje między tymi trzema instytucjami były ściśle określone i rozgraniczone. RMA zajmować się miało sprawami budżetowymi, planowaniem budowy nowych okrętów i bieżącym administrowaniem flotą. OKM odpowiadało za wyszkolenie taktyczne oraz kształtowanie koncepcji operacyjnych marynarki, natomiast kabinet morski cesarza zajmował się przede wszystkim sprawami kadrowymi i teoretycznie koordynacją współpracy między nimi zajmować się miał monarcha (Rojek, s. 72, 73). W praktyce jednak dochodziło do sporów kompetencyjnych między poszczególnymi oficerami flagowymi, którzy stali na ich czele. Z takich konfrontacji zwycięsko wychodził ten spośród owej trojki, który najlepiej umiał poruszać się

wśród meandrów politycznych i dworskich intryg. Tirpitz przez długi czas doskonale potrafił się odnaleźć w tej niełatwej rzeczywistości. I to między innym stanowić źródło jego sukcesów w forsowaniu własnej strategii wojennomorskiej. W przeciwieństwie do swego poprzednika, admirał Tirpitz potrafił godzinami odpowiadać na wszystkie (także niezbyt rozsądne) pytania. Zawsze uprzedzająco grzeczny wobec interlokutorów, szybko zdobył sobie sympatię posłów. Organizował dla nich podróże studyjne do baz morskich i stoczni tak, by mogli dogłębnie zapoznać się z tym jak funkcjonuje i rozwija się cesarska marynarka. Przekonywał ich, że rozbudowa floty to element, który sprzyjać będzie rozwojowi rodzimego przemysłu, pozwoli znacznie ograniczyć bezrobocie, a nawet podnieść stopę życiową. Zręcznie wskazywał na źródła przychodu dochodów mogących powiększyć budżet marynarki, mianowicie na możliwość podniesienia podatków od dóbr luksusowych (Simsa, 2012, s. 79–82). Tirpitz potrafił stworzyć odpowiedni PR dla propagowania wśród niemieckiego społeczeństwa (zwłaszcza rosnącej w siłę i wpływy klasy średniej) dla kwestii rozwoju floty. Jego tubą propagandową stał się wydawany od 1899 r. rocznik „Nauticus”. W przeciwieństwie do bardzo fachowego, zgoła naukowego miesięcznika „Marine Rundschau” rocznik ten pisany był językiem zrozumiałym nawet dla laików w sprawach morskich, jakkolwiek na jego łamach poruszano także kwestie o fundamentalnym znaczeniu dla spraw marynarki wojennej. Wieloletnim redaktorem naczelnym „Nauticus” był mecenas Ernst Levy von Halle, mianowany w 1906 roku przez monarchę tajnym radcą marynarki, czyli cywilną godnością odpowiadającą znaczeniem randze admirałskiej. Jego tytaniczna praca bez wątpienia oddała nieocenione zasługi dla sprawy rozwoju polityki morskiej Rzeszy doby wilhelmińskiej (https://de.wikipedia.org/wiki/Ernst_Levy_von_Halle). Drugim filarem działań PR Tirpitz był Wilhelm II. Cesarz – jak już wspomniano – zagorzały wielbiciel spraw morskich i zwolennik rozbudowy floty, bardzo chętnie i często wypowiadał się na te tematy. Jakkolwiek mowy cesarskie przepełnione były nadmiernym patosem oraz – niejednokrotnie – butą, niemiecka opinia publiczna przyjmowała je z entuzjazmem (Clark, 2009, s. 182–97)³.

Główny problem, z którym mieli do czynienia poprzednicy Tirpitz na stanowisku ministerialnym polegał na niestabilności budżetu marynarki. Wydatki były planowane z roku na rok, często miały przypadkowy charakter. Nowy szef RMA miał świadomość, że w ten sposób nie można myśleć o systematycznym rozwoju *Kaiserliche Marine*. Już podczas pierwszej audiencji u cesarza jako minister marynarki Tirpitz przedstawił swe plany co do sposobu finansowania rozbudowy floty, zyskując monarszą aprobatę. Posiadając ją, przystąpił do energicznych działań na rzecz uzyskania możliwie szerokiego konsensusu społeczno-politycznego w tej kwestii. Początki nie były obiecujące. Krytycznie o projekcie ustawy wypowiedział się pruski minister finansów Johannes von Miquel. Tirpitz nie zyskał też dla swych planów poparcia emerytowanego kanclerza von Bismarcka, którego zdanie

3 30 kwietnia 1898 r. powołano w Berlinie do życia *Flottenverein* (co dosłownie należałoby przetłumaczyć jako „Związek Floty” choć bardziej adekwatna byłaby nazwa „Liga Morska”), nad którym honorowy patronat objął brat cesarza ks. Henryk Pruski, mający już podówczas rangę admirałską. W 10 lat później organizacja ta liczyła ponad milion członków w całych Niemczech. Było to preżne i wpływowe lobby wspierające zbrojenia morskie Rzeszy (Althaus, 2012, s. 36).

w świecie niemieckiej polityki nadal wiele znaczyło. Były kanclerz nie tylko odmówił poparcia dla programu Tirpitz, ale uznał go za niebezpieczne awanturnictwo polityczne grożące zachwianiem kruchej równowagi sil na kontynencie europejskim o trudnych do przewidzenia dla Rzeszy konsekwencjach (von Tirpitz, 1997, s. 100; Engelberg, 1990, s. 644–646). Jednak te trudne początki politycznej walki Tirpitz nie zniechęciły. Prowadził wśród posłów Reichstagu konsekwentny lobbing na rzecz swych planów nie tylko wśród konserwatywnych czy narodowo liberalnych deputowanych, ale także w rozmowach z posłami katolickiej partii *Zentrum* a nawet z socjaldemokratami. Natomiast rzadko w tej kwestii zabierał głos na mównicy Reichstagu podczas posiedzeń plenarnych parlamentu Rzeszy.

Metody te okazały się nader skuteczne. Pierwsza „Ustawa o flocie” (niem. *Flottengesetz*) została uchwalona przez Reichstag 30 kwietnia 1898 r. Przewidywała ona wyasygnowania funduszy niezbędnych do budowy dwu eskadr okrętów liniowych w łącznej liczbie 16 jednostek plus okręt flagowy i dwie jednostki tej samej klasy w rezerwie. Dalej ustawa przewidywała budowę 8 pancerników obrony wybrzeża, 12 dużych i 30 małych krążowników. Miały one służyć do 25 lat, by po upływie tego okresu zostać zastąpione nowymi jednostkami (Berghahn, 1988, s. 285)⁴.

Napięta sytuacja międzynarodowa związana z wojną burską spowodowała uchwalenie kolejnej ustawy o flocie z 14 czerwca 1900 r. Przewidywała ona powiększenie liczby okrętów liniowych o 2 kolejne eskadry po 8 jednostek oraz poniesienie liczby dużych krążowników do 14 dużych i 38 małych jednostek łącznie. Przewidywany koszt tej dalszej rozbudowy wyceniono na 300 milionów Marek (RM) w złocie. W następnych latach miały miejsce nowelizacje tych ustaw, w 1906, 1908 oraz 1912 roku związane z wzrostem dynamiki zbrojeń morskich między Rzeszą a Imperium Brytyjskim na tle tzw. rewolucji drednotowskiej, o czym będzie jeszcze mowa poniżej. Te rozwiązania ustawowe zapewniły Tirpitzowi możliwość stopniowego wcielania w życie jego planów strategicznych aż do wybuchu I wojny światowej (Epkenhans, 1991, s. 25–31). Ta rozbudowa przebiegająca gładko i rozmachem, wykorzystująca najnowsze zdobycze techniki zbrojeniowej tylko upewniała Tirpitz, że jego strategia jest słuszna. Wojna japońsko-rosyjska lat 1904–1905 zdawała się potwierdzać tezę Mahana o roli „decydującej bitwy”, którą z takim zapałem adoptował szef RMA do realiów operacyjno-strategicznym Morza Północnego. Co więcej, wspomniany konflikt dał *Kaiserliche Marine* niebywałą szansę na zmniejszenie dystansu do *Royal Navy*.

Doświadczenia dopiero co zakończonych konfliktu na Dalekim Wschodzie, a nade wszystko bitwa cuszimska skłoniły I lorda admiralicji brytyjskiej admirała Johna Fishera do zamówienia zupełnie nowego projektu okrętu liniowego. Zwiększono na nim liczbę dział głównego kalibru (305 mm) z 4 do 10, rezygnując z tzw. artylerii drugiego głównego kalibru. Okręt ten, HMS *Dreadnought*, wypierający ponad 20 000 t. i wyposażony w turbiny parowe, które pozwoliły mu osiągnąć

4 W *Kaiserliche Marine* wprowadzono własną nomenklaturę dotyczącą krążowników. Zamiast powszechnej nazwy używanej we flocie brytyjskiej, francuskiej czy rosyjskiej – „krążownik pancerny” w Niemczech przyjęto własną nazwę „duży krążownik” (*Grosser Kreuzer*). Natomiast mniejsze jednostki tej klasy określane były mianem „małych krążowników” (*Kleiner Kreuzer*), aczkolwiek w innych flotach używano już wtedy nazwy „lekki krążownik” (Staff, 2014, s. 8–10).

prędkość 21 w. górował nad każdym niemieckim pancernikiem w tym czasie. Problem polegał na tym, że deklasując wszystkie dotychczasowe liniowe okręty niemieckie, czynił to samo z brytyjskimi. Wyścig zbrojeń brytyjsko-niemiecki na morzu wracał do punktu zerowego, bowiem w niespełna rok później Niemcy rozpoczęli (1907 r.) budowę okrętu o podobnej charakterystyce (SMS *Nassau*) (Massie, 2004, s. 583–610; Gordon, 2015, s. 347; Gough, 2017, s. 68–72). Gdy następnie *Royal Navy* wcieliła do służby „ukochane dziecko” admirała Fishera – pierwszy krążownik liniowy HMS *Invincible* – riposta Tirpitz’a była natychmiastowa w postaci krążownika liniowego SMS *Von der Tann*⁵.

Na przełomie pierwszej i drugiej dekady XX stulecia szef RMA znalazł się u szczytu swej kariery. Z rąk monarchy otrzymał szlachectwo oraz najwyższy stopień w cesarskiej marynarce – wielkiego admirała (niem. *Großadmiral*). Pomimo zmieniającej się rzeczywistości (pojawienie się okrętu podwodnego jako nowego rodzaju broni), von Tirpitz niczego w swej doktrynie zmieniać nie zamierzał. Wprost przeciwnie, usztywniał swe stanowisko, dążąc do maksymalnego zmniejszenia dystansu dzielącego *Kaiserliche Marine* od *Royal Navy*, forsował gwałtowną rozbudowę floty liniowej, rujnując relacje między Berlinem a Londynem. Jego zdaniem dopiero osiągnięcie stanu 2/3 floty brytyjskiej przez niemiecką stanowiłoby urzeczywistnienie w praktyce teorii *Risikogedanke* (Hobson, 2004, s. 281–282).

W samych Niemczech rozbudowa floty budziła społeczną aprobatę rozbudzając dumę narodową, która – niestety – przy oratorskim wsparciu Wilhelma II przybierała formy wojującego nacjonalizmu. Prowadzona z dużym rozmachem rozbudowa floty przyspieszała rozwój niemieckiej ekonomiki oraz infrastruktury Rzeszy. Łagodziła w znacznym stopniu napięcia zarówno polityczne, jak i społeczne. To przekładało się z kolei na szybki wzrost stopy życiowej odczuwalny przez wszystkie warstwy i klasy społeczne. Lobbing prowadzony przez Tirpitz’a okazał się nader skuteczny. Wsparcia rozbudowie *Kaiserliche Marine* udzielały także kręgi akademickie, o których z przekazem mówiono i pisano w wilhelmińskiej Rzeszy *Flottenprofessoren* (Epkenhans, 1991, s. 297; Rojek, 2017, s. 75).

Cesarz Wilhelm II, choć czasami miał wątpliwości co strategii Tirpitz’a (aczkolwiek raczej w sprawach drugorzędnych), udzielał swemu ministrowi od floty pełnego wsparcia, zwłaszcza, że ów groził w momentach spieć dymisją. Nic dziwnego, że we flocie cesarskiej mało było odważnych oficerów, także w stopniach flagowych, którzy odważyliby się wystąpić z otwartą krytyką forsowanej przez Tirpitz’a *Risikogedanke*. Do bardzo nielicznego grona jego krytyków należeli m.in. wiceadmirał Karl Galster oraz komandor Lothar Persius. Symptomatyczne, że obydwaj ci oficerowie zdobyli się na krytykę strategii ministra marynarki dopiero po przejściu w stan spoczynku. Ich poglądy były w dalekim stopniu zbieżne. Uważali, że droga do

5 Niemiecki okręt górował nad brytyjskimi krążownikami liniowymi pierwszej generacji, co empirycznie dowiodła bitwa jutlandzka. *Von der Tann* wdał się u jej progu w pojedynek z brytyjskim HMS *Indefatigable* bliźniaczym okręcie *Invincible*) i po niespełna kwadransie boju niemiecki pocisk eksplodował w komorze amunicyjnej brytyjskiego krążownika, w wyniku czego został on dosłownie rozerwany na strzępy. Uratowało się z niego zaledwie kilku marynarzy. Pikanterii temu pojedynekowi dodaje fakt, że 5 lat wcześniej oba okręty kotwiczyły obok siebie podczas parady morskiej w Spithead z okazji uroczystości koronacyjnych Jerzego V (Staff, 2011, s. 157–158).

pokonania Albionu wiedzie poprzez działania okrętów podwodnych na bliskich podejściach do portów brytyjskich oraz działaniach krążowniczych na odległych szlakach żeglugowych imperium. Działania te winna uzupełniać wojna minowa na przybrzeżnych liniach żeglugowych. Ich poglądy nie zyskały jednak aprobaty Tirpitz ani jego cesarskiego protektora (Franken, 2011, s. 5; Steinkamp, 1999, s. 98–109)⁶.

Brytyjczycy, którzy z narastającym niepokojem obserwowali rozwój cesarskiej floty i wojownicze oracje Wilhelma II, próbowali nakłonić na drodze dyplomatycznej Berlin do porzucenia lub przynajmniej ograniczenia zbrojeń morskich. Tirpitz uznał te zabiegi za z jednej strony za odznakę słabości Albionu, z drugiej – upewniło go to w przekonaniu o słuszności własnej strategii. Nie ulega wątpliwości, że jego stanowisko w znacznej mierze przyczyniło się do fiaska negocjacji, jakie z monarchą i niemieckimi politykami prowadził w lutym 1912 roku brytyjski minister wojny sir Richard Haldane (Uhle-Wettler, 2008, s. 352; Maurer, 1992, s. 284–308).

Wobec takiego rozwoju sytuacji Brytyjczycy postanowili zweryfikować swą strategię, ofensywną i nastawioną na szybką konfrontację z przeciwnikiem. W 1911 roku Julian Corbett, historyk i teoretyk wojny morskiej, w opublikowanym dziele nt. strategii działań na morzu zakwestionował tezy Mahana. Postulował porzucenie bliskiej blokady nieprzyjacielskiego wybrzeża oraz działań ofensywnych na rzecz blokady dalekiej, przerywania linii komunikacyjnych przeciwnika i utrzymania własnych szlaków żeglugowych (Corbett, 1911, s. 172–177). Nie ulega wątpliwości, że te poglądy musiały być dobrze znane niemieckim admirałom z Tirpitzem na czele. Jednak jest raczej bezsporne, że ten postulat ewolucji brytyjskiej strategii morskiej zlekceważyli. Po prostu nie wyobrażali sobie, by cywilny teoretyk mógł wpłynąć na decyzje dotyczące kwestii ściśle militarnych. Poza tym przyjęcie założeń Corbetta oznaczałoby bezceremonialne pogwałcenie prawa międzynarodowego. Traktat pokojowy kończący wojnę krymską, podpisany w Paryżu w 1856 r., zabraniał bowiem stosowania dalekiej blokady morskiej, w Berlinie nie wyobrażano sobie, by Londyn zdecydował się na posunięcie tak jednoznacznie naruszające prawo międzynarodowe. Jedynie admirał August von Heeringen, ówczesny szef sztabu admiralicji, wyraził w 1912 roku opinię: „Jeżeli Anglicy faktycznie zdecydują się na daleką blokadę, wówczas rola naszej Hochseeflotte może okazać się bardzo smętną”⁷. Słowa te wypowiedziane w obecności cesarza i ministra marynarki okazały się prorocze. Ale zarówno Wilhelm II, jak i admirał Tirpitz przeszli nad nimi do porządku dziennego.

6 W 1907 r. wadm. Galster proroczo zauważył: Wystarczy, że *Royal Navy* będzie kontrolować wyjście z Kanału La Manche na Morze Północne oraz akwen między Norwegią a Szkocją, aby odciąć szlaki żeglugowe dla statków niemieckich i neutralnych bander płynących do naszych portów” (Galster, 1907, s. 8).

7 Słowa te padły na naradzie (określanej jako „wojenna”) 8 grudnia 1912 r., w której obok Wilhelma II uczestniczyli Tirpitz, generał Helmuth von Moltke (młodszy) oraz właśnie von Heeringen. Uczestnicy tej narady byli zgodni, że jeżeli wojna na kontynencie europejskim jest nie do uniknięcia, to dla Rzeszy byłoby najlepiej, aby wybuchła ona szybko. Albert Hopman, *Das ereignisreiche Leben eines „Wilhelminers“*. Tagebücher, Briefe, Aufzeichnungen 1901 bis 1920. Hrsg. von M. Epkenhans. München 2004, s. 268–270. Moltke wręcz miał stwierdzić (na naradzie tej nie zrobiono protokołu), że: „Im szybciej wybuchnie wojna, tym lepiej” (C. Clark, Wilhelm II... s. 254). Co symptomatyczne – w tak ważnej naradzie nie uczestniczył kanclerz Rzeszy.

Zakończenie

Admirał nadal kurczowo trzymał się swej strategii, pomimo że coraz więcej sygnałów wskazywało na brak zainteresowania ze strony admiralicji brytyjskiej decydującą bitwą z flotą cesarską „gdzieś między Helgolandem a ujściem Tamizy” (Besteck, 2016, s. 108). Dwa ostatnie lata przed wybuchem I wojny światowej były okresem, w którym Tirpitz mógł zrewidować swą strategię i jej główne założenia. Napływające bowiem od niemieckich dyplomatów informacje potwierdzały przypuszczenia admirała Heeringena. Ponadto młodzi oficerowie *Kaiserliche Marine* sprawujący dowództwo nad flotylla okrętów podwodnych raportowali swym przełożonym, ale także i ministerstwu marynarki jak wielki potencjał ofensywny reprezentuje broń podwodna (Schröder, 2003, s. 31). Nadaremnie. Admirał Tirpitz uważał, że okręty podwodne odegrać mogą rolę wyłącznie drugorzędną i to raczej jako jednostki rozpoznawcze niż bojowe. Wybuch I wojny światowej całkowicie przekreślił rachuby Tirpitz:

- po pierwsze: Brytyjczycy nie uchylili się przed konfrontacją zbrojną z wilhelmińską Rzeszą wbrew jego nadziejom;
- po drugie: nie spełnili jego oczekiwań co do „decydującej bitwy”, zakładając daleką blokadę morską;
- po trzecie: rychło okazało się, że jedyną skuteczną bronią ofensywną *Kaiserliche Marine* są okręty podwodne⁸.

Wprawdzie sukces *U-9* wprowadził Tirpitz w krótkotrwałą euforię. Przewidywał nawet, że panowanie na morzach należeć będzie do okrętów podwodnych i szybkich krążowników. Nie potrafił do końca wyciągnąć wniosków z fiaska strategii, którą tyle lat promował i dokonać gruntownej reorientacji swych poglądów. Wciąż oczekiwał „decydującej bitwy”, zajmując się nie do końca wyjaśnionymi intrygami⁹. Ostatecznie, 12 marca 1916 roku Tirpitz demonstracyjnie podał się do dymisji (m.in. ze względu na ostrą krytykę kierownictwa marynarki w Reichstagu i prasie), licząc, że monarcha jej nie przyjmie. Cesarz jednak ku zaskoczeniu admirała zdymisjonował go, mianując następcą admirała Eduarda von Capelle. Tirpitz już jako oficer flagowy w stanie spoczynku doczekał się pewnej satysfakcji. 31 maja 1916 roku na Skagerraku doszło do starcia trzonu sił floty cesarskiej dowodzonej przez wadm. Reinharda Scheera z *Grand Fleet*, pod flagą admirała Johna Jellicoe. W „owym dniu” („der Tag”) w wymiarze taktycznym Niemcy wykazali wyższość nad brytyjskim przeciwnikiem, zadając mu poważniejsze straty, wykazując się lepszym wyszkoleniem załóg oraz górując sprzętem okrętowym nad *Royal Navy* (Kochnowski, 2018, s. 282). Jednak w niczym sukces ten nie zmienił położenia strategicznego

8 Potwierdził to u progu wojny sukces *U-9* pod dowództwem kapitana marynarki Otto Weddigena. Dnia 22 września 1914 r. na wysokości wybrzeża holenderskiego *U-9* (będący niewielkim i w zasadzie już przestarzałym okrętem) w ciągu niespełna godziny zatopił 3 brytyjskie krążowniki pancerne – HHMS *Aboukir*, *Hogue* oraz *Cressy* (Sondhaus, 2014, s. 136–137; Schröder, 2003, s. 61).

9 Istnieją poszlaki, by przypuszczać, że Tirpitz zastanawiał się wiosną 1915 r. nad odsunięciem Wilhelma II od władzy za jego niezdecydowanie graniczące z nieudolnością w prowadzeniu działań wojennych (Ulrich, 2004) <https://www.zeit.de/2004/44/P-Hopman-neu>, dostęp z 31 stycznia 2021 r.

Niemiec na morzu. Porty niemieckie na wskutek brytyjskiej strategii nadal pozostawały odcięte od wyjścia na otwarty ocean. Dla Niemiec skutki tej blokady miały fatalne następstwa. Duże okręty *Hochseeflotte* przez większość czasu pozostawały bezczynne w Cuxhaven, Wilhelmshaven oraz Kilonii, a ich załogi demoralizowane postojem floty liniowej na kotwicach bądź cumach przy nabrzeżach stały się zarzewiem buntów, a następnie rewolucji w listopadzie 1918 r., która ostatecznie pogrzebała panowanie Hohenzollernów. To wydarzenie – wprawdzie pośrednio, ale jednak – było skutkiem fałszywych kalkulacji wielkiego admirała Alfreda von Tirpiza.

Bibliografia

- Althaus, M. (2012). Die Flottenlobby mit dem Propagandakino. *Politik & Kommunikation*, 12(5), 62–65.
- Berghan, W., Deist, W. (1988). *Rüstung im Zeichen der wilhelminischen Weltpolitik. Grundlegende Dokumente 1890 bis 1914*. Düsseldorf.
- Besteck, E. (2016). *Die trügerische "First Line of Defence". Zum deutsch-britischen Wettüsten vor dem Ersten Weltkrieg*. Freiburg in Br./Berlin.
- Clark, C. (2009). *Wilhelm II. Die Herrschaft des letzten deutschen Kaisers*. München.
- Das ereignisreiche Leben eines "Wilhelminers". Tagebücher, Briefe, Aufzeichnungen 1901 bis 1920.
- Epkenhans, M. (1991). *Die wilhelminische Flottenrüstung 1908–1914. Weltmächtsreeben, Indistieller Fortschritt, soziale Integration*. München.
- Galster, K. (2004). *Welche Seekriegs – Rüstung braucht Deutschland?* Berlin 1907.
- Hallmann, H. (1938). *Der Weg zum deutschen Schlachtflottenbau*. Stuttgart.
- Hobson, R. (2014). *Maritimer Imperialismus. Seemachtideologie, seestrategisches Denken und der Tirpitzplan 1875 bis 1914*. München.
- Hrsg. Von M. Epkenhans. München 2004.
- Kelly, P.J. (2011). *Tirpitz and the Imperial German Navy*. Bloomington.
- Kochnowski, R. (2015). Floty niemieckie w XX stuleciu. Od Kaiserliche do Deutsche Marine. *Przegląd Zachodni*, 4, 207–228.
- Kochnowski, R. (2018). Brytyjski dwugłos o bitwie jutlandzkiej. *Dzieje Najnowsze*, 3, 279–294.
- Maurer, J.H. (1992). The Anglo-German Naval Rivalry and Informal Arms Control 1912–1914. *Journal of Conflict Resolution*, 2, 284–308.
- Simsa, P. (2012). *Wilhelm II und seine Flotte*. Stuttgart.
- Sondhaus, L. (2014). *The Great War at Sea. A Naval History of the First World War*. Cambridge.
- Staff, G. (2014). *German Battlecruisers of World War One*. Barnsley.
- Szlanta, P. (2015). *Wilhelm II. Ostatni z Hohenzollernów*. Warszawa 2015.
- Tirpitz von, A. (1997). *Wspomnienia*. Warszawa 1997.
- Uhle-Wettler, F. (2008). *Alfred von Tirpitz in seiner Zeit*. Graz 2008.
- Ulrich, V., (2004). Plante Tirpitz einen Putsch?. *Die Zeit*. 21.04.2004, <https://www.zeit.de/2004/44/P-Hopman-neu>, (dostęp: 31 Jan. 2021).

Biogram autora

Roman Kochnowski – prof. dr hab., dziekan Wydziału Nauk Społecznych, kierownik Katedry Bezpieczeństwa Militarnego w Uniwersytecie Pedagogicznym im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie. Jego zainteresowania badawcze obejmują historię austriackich i niemieckich sił zbrojnych w XX stuleciu, a także rolę marynarki wojennej we współczesnym bezpieczeństwie narodowym i międzynarodowym. Promotor sześciu pomyślnie zakończonych przewodów doktorskich, recenzent w dwu przewodach habilitacyjnych i siedmiu doktorskich. Autor wielu opracowań publikowanych w Polsce, Rosji, Niemczech oraz Słowacji.