

ROMAN KOCHNOWSKI
Kraków

WIELKI ADMIRAŁ ERICH RAEDER – DOWÓDCA NIEMIECKIEJ MARYNARKI 1928-1943

Erich Raeder, wielki admirał i wieloletni dowódca niemieckiej floty, urodził się 24 kwietnia 1876 r. w Wansbek koło Hamburga. Jego ojciec był nauczycielem gimnazjalnym, który po awansie w zawodowej hierarchii mianowany został dyrektorem szkoły średniej w Zielonej Górze (niem. Grünberg), gdzie spędził dzieciństwo i młodość. Po ojcu – nauczycielu języków obcych – odziedziczył talenty lingwistyczne oraz żarliwą religijność luterzańską przesiąkniętą jednakowoż duchem ekumenizmu i tolerancji, a także silnie zakorzenione poczucie obowiązkowości w najlepszym pruskim stylu. Bliscy Ericha byli przekonani, że wybierze on studia filologiczne, ewentualnie geografię, gdyż przejawiał zainteresowania tą dyscypliną nauki, jednak młody abiturient zaskoczył krewnych swym wyborem, wstępując w 1894 r. do Cesarskiej Akademii Marynarki w Mürwik. Rodzice ostatecznie zaakceptowali ten wybór, ponieważ służba w *Kaiserliche Marine* uchodziła w ówczesnych kręgach mieszczańskich za szczególnie zaszczytną¹.

Przyszły admirał był dość nikiel – jak na przyszłego wilka morskiego – postury fizycznej. Drobny, niewysoki (171 cm wzrostu), ledwie mieścił się w minimach wyznaczanych kandydatom do służby zawodowej we flocie. Deficyty te nadrabiał sumiennością, pilnością oraz urokiem osobistym. Przez cały czas nauki był w czołówce swego rocznika, a uczelnię ukończył jak prymus. Dlatego też mianowano go od razu do stopnia podporucznika marynarki (*Leutnant zur See*) z pominięciem najniższej rangi oficerskiej Cesarskiej Marynarki, jakim był chorąży (*Fähnrich zur See*)².

Koniec XIX stulecia był okresem dynamicznego rozwoju floty niemieckiej, a młodzi oficerowie o szerokich horyzontach intelektualnych, jak Raeder, mieli otwartą drogę do błyskotliwej kariery. Przyszły admirał otrzymał w 1900 r. nominację na stopień porucznika (*Oberleutnant zur See*). Rok później został oficerem sygnałowym na pancerniku *Kaiser Wilhelm der Große*. Ponieważ okręt ten był flagowcem admirała księcia Henryka Pruskiego, młodszego brata monarchy, nominację tę należy traktować jako spore wyróżnienie młodego oficera. Z rekomendacji admirałskiej Raeder

¹ H. H. Herwig, *Elitenkorps des Kaisers – Die Marineoffiziere im wilhelminischen Deutschland*, Hamburg 1977, s. 10 i n.

² K. Fischer, *Großadmiral Dr.Phil.h.c Erich Raeder*, w: G. R. Ueberschär (Hrsg.), *Hitlers Militärelite*, Bd 1, Darmstadt 1998, s. 186.

został przyjęty na studia do Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej. Po jej ukończeniu, już w stopniu kapitana marynarki (*Kapitänleutnant*) został skierowany do pracy w berlińskim Urzędzie Marynarki (*Reichsmarineamt*)³.

Młody oficer prawie w ogóle nie miał czasu na życie prywatne; pierwsze małżeństwo Ericha Raedera z Augustą Schultz rozpadło się jeszcze przed wybuchem I wojny światowej. Po raz drugi Erich Raeder ożenił się w 1920 r. z Eriką Hindermann, a urodzona dwa lata później córka Anita była jego jedynym dzieckiem⁴.

Na dalszą karierę Ericha Raedera wpłynął inny oficer flagowy, którym był hrabia Maximilian von Spee. Z jego rekomendacji młody kapitan objął prestiżowe stanowisko oficera nawigacyjnego cesarskiego jachtu *SMS* (prefiks okrętów cesarskiej marynarki *Sein Majestät Schiff* – Okręt Jego Cesarskiej Mości) *Hohenzollern*. Podczas tego przydziału służbowego otrzymał w 1911 r. awans na stopień komandora podporucznika (*Korvettenkapitän*). Służba na cesarskim jachcie umożliwiła Raederowi wejście do elity II Rzeszy. Kontakty z członkami niemieckiego domu panującego z cesarzem Wilhelmem II na czele uczyniły z niego przekonanego monarchistę, którym pozostał do końca życia⁵.

Następnym przydziałem było stanowisko pierwszego oficera sztabu dowódcy sił rozpoznawczych (*Aufklärungskräfte*) cesarskiej marynarki. Należy w tym miejscu wyjaśnić, że stanowisko to nie było tożsame – jak czasami się spotyka w niektórych publikacjach – z funkcją szefa sztabu⁶. Stanowisko to zajmował z reguły dowódca flagowego okrętu sił rozpoznawczych – podczas bitwy jutlandzkiej był nim komandor Victor Harder z krążownika liniowego *Lützow*. Zespół ten obejmował wszystkie krążowniki liniowe *Kaiserliche Marine* i uchodził za najlepszy zespół taktyczny w niemieckiej flocie. Niemieckie jednostki tej klasy, jakkolwiek nieco wolniejsze i słabiej uzbrojone od swych brytyjskich odpowiedników, w bezpośredniej konfrontacji na akwenach Doggerbanku i Skaggeraku miały wykazać swą wyższość⁷.

1 października 1913 r. dowództwo sił rozpoznawczych objął kontradmirał Franz Hipper. Pod jego komendą Raeder uczestniczył w bitwie jutlandzkiej (31 maja 1916 r.). Admirał Hipper był wymagającym dowódcą, miał jednak duże zaufanie do podkomendnych; w krytycznym momencie starcia na Skaggeraku, opuszczając ciężko uszkodzony okręt flagowy nie zawahał się czasowo powierzyć kierowania zespołem dowódcy krążownika liniowego *Derfflinger* kmdr. Johannesowi Hartogowi. Szkoda, że relacja admirała Raedera z tej bitwy zamieszczona w jego wspomnieniach

³ Erich Raeder jako młody kadet zwrócił na siebie uwagę przełożonych zainteresowaniem sprawami teorii wojen morskich. Na II roku studiów przetłumaczył na język niemiecki pracę francuskiego komandora Rene Develuy'a *Studia nad taktyką morską*. Z jej autorem prowadził ożywioną dyskusję także po I wojnie światowej. Owe intelektualne ciągoty wywoływały uszczypliwe uwagi kolegów Raedera, ale doceniali je jego wykładowcy w Akademii oraz pierwsi jego dowódcy. K. W. Bird, *Erich Raeder Grossadmiral III Rzeszy*, Warszawa 2009, s. 34 i n.

⁴ [www.http://forum.axishistory.com/viewtopic.php?t=189189](http://forum.axishistory.com/viewtopic.php?t=189189) (dostęp z 24.12.2016).

⁵ E. M. Raeder, *Moje życie*, Gdańsk 2001, s. 55.

⁶ Np. G. Staff, *Battle of seven Seas. German Cruiser Battles 1914-1918*, Barnsley 2011, s. 152.

⁷ M. Stille, *British Battlecruisers vs German Battlecruisers 1914-1918*, Oxford 2013, s. 16.

jest dość lakoniczna. Z pewnością obszerne sprawozdanie doświadczonego oficera sztabowego, jakim niewątpliwie był Raeder, ubogaciłaby jej obraz, tym bardziej że główni niemieccy dowódcy w tych zmaganiach – admirał Reinhard Scheer oraz podniesiony przez Wilhelma II do stanu szlacheckiego Franz von Hipper – nie zostawili żadnych wspomnień.

Raeder został awansowany w kwietniu 1917 r. do stopnia komandora porucznika (*Fregattenkapitän*) i objął dowództwo lekkiego krążownika SMS *Cöln*. Po klęsce Niemiec w I wojnie światowej i upadku monarchii został przejęty przez flotę republikańskiej Rzeszy – *Reichsmarine*, awansował do pełnego stopnia komandora (*Kapitän zur See*) i pełnił początkowo funkcje sztabowe na lądzie. Poparł pucz Kappa-Lüttwita w 1920 r., jednak w porę się z niego wycofał, a w 1922 r. otrzymał awans na pierwszy stopień admirałski, obejmując jednocześnie kierownictwo Głównego Archiwum Marynarki w Berlinie. Równocześnie uzupełniał swe wykształcenie z nauk społecznych i historii w ramach studiów podyplomowych berlińskiego uniwersytetu. W latach 1922-1924 był redaktorem i współautorem pierwszych tomów dzieła poświęconego działaniom krążowniczym floty cesarskiej podczas I wojny światowej. Za to dzieło Wydział Filozoficzny Uniwersytetu Kilońskiego nadał mu 31 maja 1926 r. (w 10. rocznicę bitwy jutlandzkiej) tytuł doktora *honoris causa*⁸.

Stanowisko, jakie od 1922 r. piastował Raeder mogło uchodzić za drugorzędne, być swego rodzaju przedemerytalną synekurą. Raeder zręcznie wykorzystał je do swych własnych celów. W trakcie prac nad wspomnianym wyżej dziełem odbywał liczne spotkania ze starszymi od siebie wiekiem i rangą bohaterami opisywanych wydarzeń. Była to grupa wpływowych admirałów, z których zdaniem liczył się każdy minister spraw wojskowych w rządzie Rzeszy. Dzięki ich wpływom Erich Raeder awansował w 1925 r. do stopnia wiceadmirała i objął eksponowane stanowisko dowódcy sił morskich Rzeszy na Bałtyku. Stanowisko to miało istotne znaczenie, bowiem *Reichsmarine* zabezpieczała na tym akwenie linie żeglugowe do enklawy Niemiec w Prusach Wschodnich. Dowodzenie nimi wymagało częstych kontaktów z czynnikami politycznymi Republiki Weimarskiej. Demokratyczni politycy niemieccy tej doby nie byli przychylni marynarce, uważając – nie bez racji – że jest ona ostoją monarchistów. Jednak Raeder dzięki osobistemu urokowi i talentom dyplomatycznym umiał przełamywać bariery i uprzedzenia. Coraz częściej postrzegany był w kręgach republikańskich jako „apolityczny fachowiec” lojalny wobec weimarskiej demokracji⁹.

W związku z tzw. aferą Lohmana w 1928 r. musieli ustąpić ówczesny szef *Reichsmarine* admirał Hans Zenker oraz minister *Reichswehry* Otto Gessler. Jego następcą, emerytowany generał piechoty Wilhelm Gröner świadom był, że nowy szef *Reichsmarine* musi być osobą akceptowaną nie tylko przez korpus marynarki, ale przede wszystkim przez polityków, zwłaszcza lewicowego spektrum. W tej sytuacji

⁸ E. M. Raeder, E. Von Mantey, *Der Kreuzerrieg im ausländischen Gewässern*, Bd.1, Berlin 1924.

⁹ Bundesarchiv/Militärarchiv Freiburg im Breisgau. Marinenakten. Sammlung Großadmiral Raeder. Jahre 1926-1928.

stroniący od polityki, głęboko skrywający monarchistyczne sympatie admirał Raeder wydawał się idealnym kandydatem¹⁰. Raeder propozycję przyjął, domagając się pełnego respektowania autonomii *Reichsmarine* względem wojsk lądowych.

W momencie obejmowania nowego stanowiska Raeder stanął wobec konieczności modernizacji *Reichsmarine* będącej pod koniec lat 30. minionego stulecia raczej pływającym muzeum niż zespołem gotowym do prowadzenia nowoczesnej wojny morskiej. Do tego dochodziły ilościowe i jakościowe ograniczenia narzucone przez traktat wersalski. Poprzednik Raedera na stanowisku szefa marynarki zaaprobował budowę okrętów mających zastąpić stare okręty liniowe z lat poprzedzających I wojnę światową, nowatorskim typem (tzw. pancernikiem kieszonkowym), stanowiącym klasę pośrednią między liniowcem a ciężkim krążownikiem. Admirał Raeder – choć początkowo nie był jej entuzjastą – podtrzymał decyzję poprzednika. Co więcej, jego takt i dyplomatyczny talent sprawiły, że do budowy tej jednostki przekonał nie tylko sceptycznego ministra *Reichswehry*, ale także frakcję socjaldemokratyczną w *Reichstagu*¹¹. Nie może zatem dziwić fakt, że Raeder dość szybko i łatwo uzyskał w parlamencie Rzeszy zgodę na budowę drugiego, bliźniaczego względem protoplasty serii pancernika kieszonkowego, który miał otrzymać nazwę *Admiral Scheer*.

Nominacja Ericha Raedera na dowódcę marynarki została dobrze przyjęta w szeregach floty pomimo faktu, że admirał uchodził za wyjątkowego służbistę, żądającego od podkomendnych całkowitego oddania w pełnieniu obowiązków. Usprawiedliwiało go to, że wysokie standardy stawiał także sobie. Podobno nie posiadał żadnych ubrań cywilnych, a we flocie żartowano, że nawet sypia w mundurze. Religijny, na granicy luterkańskiej dewocji, był człowiekiem prawym, o wysokim poczuciu honoru i sprawiedliwości. Dowiodła tego m.in. afera porucznika marynarki, późniejszego szefa hitlerowskiego *SD* Reinharda Heydricha¹².

Postawa Raedera sprawiała, że zarówno kadra oficerska, jak i szeregowi marynarze darzyli swego dowódcę dużym szacunkiem. Nawet lewicowi politycy wypowiadali się o nim z uznaniem. Jednak Raederowi nieobce były także negatywne cechy charakteru. Potrafił być małostkowy, zwłaszcza – co ciekawe – wobec wysokich stopniem oficerów. Obawiał się o swe stanowisko i zwalczał każdego admirała, w którym dostrzegł potencjalnego konkurenta. Taki stan rzeczy miał swoje konsekwencje. Nie-

¹⁰ J. Hürter, *Wilhelm Gröner. Reichswehrminister am Ende der Weimarer Republik (1828-1932)*, München 1993, s. 75-88. Por. Także: F.L. Carsten, *Reichswehr und Politik 1918-1933*, Köln 1964, s. 315-317.

¹¹ H.G. Prager, *Panzerschiff Deutschland/Schwerer Kreuzer Lützow. Ein Schiffsschicksal von den Hintergründen seiner Zeit*, Herford 1981, s. 13-18.

¹² Heydrich w 1931 r. zaręczył się z Liną von Osten, choć wcześniej złożył propozycję matrymonialną innej kobiecie, której ojciec doniósł o wszystkim szefowi *Reichsmarine*. Admirał Raeder polecił zbadać sprawę bezpośrednim przełożonym Heydricha, m.in. kapitanowi marynarki Gustawowi Kleikampowi (który po latach jako komandor dowodził pancernikiem *Schleswig-Holstein* we wrześniu 1939 r.) Jakkolwiek wydali oni pochlebne dla Heydricha opinie, potwierdzili fakt, że złamał on słowo dane innej kobiecie, jednak uchylili się od sugestii dotyczącej ewentualnych konsekwencji. Admirał Raeder nie zawahał się i 30 kwietnia 1930 r. zwolnił dyscyplinarnie porucznika Heydricha z *Reichsmarine*. Patrz R. Gerwarth, *Reinhard Heydrich. Biographie*, München 2011, s. 64.

którzy zdolni admirałowie niemieccy woleli tkwić w cieniu i unikali eksponowanych stanowisk¹³.

Przejęcie władzy przez partię nazistowską Adolfa Hitlera 30 stycznia 1933 r. zasadniczo zmieniło bieg spraw w Niemczech. Admirał Raeder doskonale orientował się w zmianach na niemieckiej scenie politycznej na długo przed hitlerowskim *Machtübernahme*. Nie miała część kadry oficerskiej, zwłaszcza młodszego pokolenia, jawnie sympatyzowała z *NSDAP*. Dowódca floty na długo przed 30 stycznia 1933 r. szukał kontaktu z wodzem ruchu nazistowskiego. Niepokoiły go niektóre jego enuncjacje na tematy wojennomorskie. Hitler stawiający na sojusz Rzeszy z Imperium Brytyjskim krytykował zbrojenia morskie doby wilhelmińskiej i przeciwny był re-cydywie tego rodzaju polityki. Raeder – jak się wydaje – dość opacznie zrozumiał jego intencje: „To co Hitler mówi o Morzu Północnym jest nonsensem. Według niego powinniśmy budować flotę obrony wybrzeża, która nie byłaby w stanie przeciwstawić się Francuzom”¹⁴. Obawy te zostały częściowo rozwiane podczas rozmów, jakie przeprowadził z nowym kanclerzem 3 lutego 1933 r. oraz w niespełna dwa miesiące później. Hitler zgadzał się z Raederem w ogólnikach co do konieczności rozbudowy floty, zachował jednak rezerwę co do szczegółów. Był świadom, że przejęcie władzy przez ruch nazistowski wywołało w wielu krajach troskę o szanse zachowania pokoju, dlatego musiał zachować wstrzemięźliwość. Admirał przyjął od tego momentu wobec *Führera* taktykę, która w następnych latach zaczęła przynosić pożądane rezultaty: deklarując pełną lojalność wobec nowego reżimu, nie przepuszczał żadnej okazji, by nie wysunąć argumentu na rzecz budowy potęgi morskiej III Rzeszy¹⁵.

Hitler zdawał sobie doskonale sprawę z faktu, że naruszenie postanowień traktatu wersalskiego nie może mieć miejsca bez porozumienia z Londynem. Między nim a Raederem panowała pełna zgodność w tej kwestii. Zarówno głównodowodzący *Reichsmarine*, jak i inni niemieccy oficerowie flagowi byli doskonale świadomi faktu, że prowadzenie przez Niemcy tajnych zbrojeń na wzór Japonii czy Związku Radzieckiego jest niemożliwe. Dlatego zarówno admirał Raeder, jak i grono jego współpracowników z radością przyjęli brytyjsko-niemiecki traktat o zbrojeniach morskich z 18 czerwca 1935 r. To dwustronne porozumienie (Londyn nie konsultował ich z innymi państwami-sygnatariuszami traktatu wersalskiego) zezwalało Niemcom na rozbudowę do 35% tonażu *Royal Navy* floty, która 2 czerwca 1935 r. zmieniła nazwę na *Kriegsmarine*. Był to olbrzymi sukces strony niemieckiej. *Kriegsmarine* mogła dorównać tonażem flocie francuskiej i włoskiej. Jednak patrząc z perspektywy historycznej sukces niemiecki okazał się pozorny. Miast nadrobić braki ilościowe wobec mocarstw zachodnich nowatorskimi środkami wojny morskiej, np. budując lotniskowce, tworząc z ich udziałem szybkie grupy uderzeniowe, w Niemczech koncentrowano się na budowie coraz bardziej anachronicznych pancerników i krążowników

¹³ K.W. Bird, *Erich Raeder...*, s. 116 i n.

¹⁴ Cyt. za: M. Salewski, *Die Deutschen und die See*, w: *Studien zur deutsche Marinegeschichte des 19 und 20 Jahrhunderts*. Hrsg. von J. Elvert und S. Lippert, Stuttgart 1998, s. 161.

¹⁵ K.W. Bird, *Erich Raeder...*, s. 139-141.

tw. typu waszyngtońskiego. W tych dziedzinach nadrobienie zapóźnień wobec mocarstw zachodnich było niemożliwe. Rozbudowa *Kriegsmarine* został skierowana na ślepy tor, tym bardziej że pomny negatywnych skutków politycznych istnienia broni podwodnej, admirał Raeder nie uważał *U-bootów* za przydatne narzędzie w przyszłej wojnie morskiej. Dowódca *Kriegsmarine* przyjął za pewnik, że układ morski Berlina z Londynem oznacza trwałość pokojowych relacji Rzeszy z Imperium Brytyjskim w dającej się przewidzieć perspektywie czasowej. W swych wspomnieniach stwierdzał:

„Sądziłem, że porozumienie morskie z Wielką Brytanią stworzy podstawy pokojowe dla Niemiec i reszty Europy na wiele lat. Uważałem, że po zrzuceniu gorzkiego jarzma traktatu wersalskiego niepokoje w kraju zostaną opanowane (...). Sądziłem, że miałem powody, by z ufnością patrzeć w przyszłość – szczególnie gdy szef rządu niemieckiego, Hitler, raz po raz wyraźnie deklarował, że atak na Anglię byłby nie do pomyślenia”¹⁶.

Przytoczony wyżej cytat świadczy o słabym wycuciu politycznym szefa niemieckiej floty, bądź też o myśleniu w kategoriach życzeniowych. Sytuacja była inna niż przed 1933 r., gdy można sobie było wyobrazić konflikt niemiecko- francuski bez brytyjskiego udziału. Po dojściu do władzy nazistów brytyjscy politycy z narastającym niepokojem przyglądali się ewolucji niemieckiej polityki zagranicznej i jej narastającej agresji. Jeżeli chcieli powstrzymać Rzeszę zbrojnie, musieli to uczynić we współdziałaniu z największą potęgą lądową – jak powszechnie uważano podówczas – czyli właśnie Francją. Wielka Brytania przystąpiła w 1936 r. do poważnej modernizacji własnych sił zbrojnych, czego nie skrywano, a co powinno było skłonić admirała Raedera do refleksji. Niektórzy z jego sztabowców już w 1937 r. dostrzegali groźbę konfliktu z Albionem, gdyby realne kształty przybrała ekspansja terytorialna III Rzeszy, o której Hitler wspominał 5 listopada 1937 r. na spotkaniu z wyższymi dowódcami *Wehrmachtu* (tzw. protokół Hossbacha). Admirał Raeder, jak zresztą wszyscy oficerowie flagowi niemieckiej marynarki tej doby, ewentualny konflikt z Imperium Brytyjskim postrzegali w kategoriach oczywistego szaleństwa. Proszeni w tej kwestii o szczerą opinię przez swego przełożonego admirałowie Wilhelm Marschall oraz Günther Guse nie kryli swego pesymizmu co do perspektyw Rzeszy w takim starciu¹⁷. Admirał Raeder nie był jednak pewien na ile ich opinia jest szczerą, na ile zaś była wyjściem naprzeciw jego oczekiwaniom. Dlatego też u progu kryzysu sudeckiego w maju 1938 r. zlecił sporządzenie dokładnego raportu w tej kwestii oficerowi sztabowemu młodszego pokolenia z wydziału operacyjnego dowództwa *Kriegsmarine* kmdr. por. Hellmuthowi Heye, który w ciągu kilku miesięcy przygotował obszerny dokument znany pod nazwą „Memorandum Heye’go” (*Heyes Denkschrift*). Autor nie pozostawiał żadnych wątpliwości co do szans *Kriegsmarine* w starciu z *Royal Navy*. Flota niemiecka nie byłaby w stanie swymi działaniami poważnie zagrozić liniom komunikacyjnym Imperium Brytyjskiego i zostałaby zepchnięta do głębokiej defen-

¹⁶ E.M. Raeder, *Moje życie...*, s.239

¹⁷ R. Güth, *Die Marine des deutschen Reiches 1919-1939*, Frankfurt am Main 1972, s. 218.

sywy na Morzu Północnym¹⁸. Memoriał, z którym obok szefa *Kriegsmarine* zapoznało się kilku innych admirałów niemieckich, wywołało zrozumiały niepokój. Wniosek, jaki się nasuwał, był oczywisty. Ewentualna konfrontacja III Rzeszy z Imperium Brytyjskim na morzu powinna zakończyć się całkowitą klęską niemieckiej floty. Admirał Raeder bez osłonek poinformował o tym stanie rzeczy Adolfa Hitlera. Jednak *Führer* zapewniał go – już po zawarciu układu monachijskiego – że nie będzie potrzebował floty do swych celów przed końcem 1945 r. Dowódca *Kriegsmarine* wziął enuncjację wodza III Rzeszy za dobrą monetę. Jak stwierdził w swych wspomnieniach, był przekonany, iż: „rozwoj sytuacji politycznej umożliwi nam spokojny i pokojowy rozwój floty”¹⁹. Sprawy jednak potoczyły się w odmiennym od oczekiwanego przez admirała Raedera (awansowanego dnia 1 kwietnia 1939 r. do stopnia wielkiego admirała – *Großadmiral*) kierunku. Odrzucenie przez Polskę postulatów niemieckich w sprawie „całościowego uregulowania” wzajemnych stosunków z Berlinem i przyjęcie brytyjskich gwarancji wzmogło napięcie nie tylko między Rzeczpospolitą a jej zachodnim sąsiadem, ale rzutowało także na relacje brytyjsko-niemieckie. Hitler w odpowiedzi na posunięcia rządu brytyjskiego wypowiedział 26 kwietnia układ morski z Wielką Brytanią zawarty przed niespełną 4 laty. Przy tej okazji dodał, że kierowany przezeń rząd niemiecki nie czuje się już w żaden sposób związany jakimikolwiek ograniczeniami zarówno ilościowymi, jak i jakościowymi, jeśli idzie o zbrojenia morskie. Jednocześnie wydał zgodę na realizację „Planu Z” przewidującego znaczną, bo ponad trzykrotną rozbudowę *Kriegsmarine* w najbliższym dziesięcioleciu. Zapowiedź ta nie mogła uspokoić admirała Raedera, świadomego, że *Royal Navy* ma co najmniej pięciokrotną przewagę nad *Kriegsmarine*. A należało przecież sądzić, że konflikt z Londynem oznaczać będzie ponadto wojnę z Francją. W takiej sytuacji dysproporcje powiększały się jeszcze bardziej, sięgając stosunku 1 do 7. W obliczu przygotowań do działań przeciw Polsce wielkiemu admirałowi pozostawało tylko wierzyć zapewnieniom Hitlera, że konflikt z nieskłonny do ustępstw wschodnim sąsiadem Rzeszy będzie miał charakter lokalny. W ramach planu *Fall Weiss* naczelny dowódca *Kriegsmarine* wydzielił do walki z niewielkimi siłami morskimi II RP stosunkowo nieduży kontyngent obejmujący 2 stare pancerniki szkolne, 3 lekkie krążowniki, 10 niszczycieli, 7 okrętów podwodnych oraz około 40 mniejszych jednostek. Dowództwo nad tymi siłami objął admirał Conrad Albrecht, drugi w starszeństwie po Raederze oficer *Kriegsmarine*, w którym jej dowódca widział niebezpiecznego rywala.

W nocy z 25 na 26 sierpnia 1939 r. na południowy wschód od Bornholmu podczas wycofywania sił *Kriegsmarine* do baz po zawieszeniu przez Hitlera ataku na Polskę, niszczyciel *Max Schulz* staranował i zatopił torpedowiec *Tiger*. Była to największa strata *Kriegsmarine* poniesiona w związku z kampanią wrześniową, aczkolwiek miała ona miejsce jeszcze przed wybuchem wojny. Dochodzenie w tej sprawie zakończono w październiku 1939 r. Sąd marynarki uwolnił od odpowiedzialności za to zdarzenie

¹⁸ R. Kochnowski, *Memorandum komandora Hellmutha Heye. Trafna przestroga dla Kriegsmarine*, „Okręty Wojenne” 2016 r., nr 6, s. 68-72.

¹⁹ E.M. Raeder, *Moje życie...*, s. 351.

obu dowódców, natomiast obciążył admirała Albrechta. W tym kuriozalnym orzeczeniu można dopatrywać się wpływu admirała Raedera, którego awersja do konkurenta była publiczną tajemnicą. Admirał Albrecht został przeniesiony 31 grudnia 1939 r. w stan spoczynku. Jakkolwiek w styczniu 1940 r. ponownie powołano go do służby czynnej, to jednak do końca wojny pozostawał bez przydziału, będąc w dyspozycji szefa *Kriegsmarine*²⁰. Nie ulega wątpliwości, że główny rywal został wyeliminowany wskutek intryg Raedera. Była to oczywista niesprawiedliwość, gdyż rozsądnie prowadzona przez niemieckich dowódców kampania wrześniowa przyniosła zamierzone rezultaty w Zatoce Gdańskiej kosztem niewielkich strat. Bezpowrotnie utracono tylko jeden poławiacz min, a w działaniach przeciw flocie polskiej poległ tylko jeden oficer – porucznik marynarki Wilhelm Hennigsen, dowódca kompanii szturmowej atakującej Westerplatte.

Wielki admirał Raeder do końca wierzył w zachowanie lokalnego charakteru wojny przeciw Polsce. Gdy 3 września 1939 r. wojnę Rzeszy wypowiedziały Wielka Brytania i Francja, było to dla niego zaskoczenie i szok. Początkowo dowódca *Kriegsmarine* opanował skrajny pesymizm. W rozkazie do floty wydanym kilka godzin po ogłoszeniu stanu wojny Berlina z Londynem i Paryżem wyrażał opinię, że *Kriegsmarine* pozostało – w obliczu przygniatającej przewagi przeciwnika – jedynie „umieranie z honorem”²¹. Jednak na przekór tym pesymistycznym oczekiwaniom, dwa pierwsze miesiące wojny były dla niemieckiej marynarki nad wyraz pomyślne. Jak już wspomniano, kosztem niewielkich strat opanowano polskiej wybrzeże, a na Atlantyku niemieckie okręty podwodne odniosły spore sukcesy. Dowodzony przez kapitana marynarki Otto Schuharta *U-29* zatopił 17 września 1939 r. w pobliżu Irlandii brytyjski lotniskowiec *Courageous*. Jeszcze większego wyczynu dokonał porucznik marynarki Günther Prien dowodzący *U-47*. W nocy z 13 na 14 października 1939 r. okręt wdarł się na kotwiczowisko brytyjskiej *Home Fleet* w Scapa Flow i zatopił pancernik *Royal Oak*²². Na minach magnetycznych poważnie uszkodzone zostały brytyjski pancernik *Nelson* oraz lekki krążownik *Belfast*.

Pomimo tych sukcesów doszło do dymisji dowódcy floty admirała Hermanna Boehma. Oficjalną przyczyną były problemy, a nawet nieudolność dowódców. W rzeczywistości był to pretekst, gdyż nietolerujący najmniejszej nawet krytyki Raeder dowiedział się o wyrażanych w gronie sztabowców wątpliwościach Boehma co do zasadności wysłania na dalekie akweny Atlantyku dwu pancerników kieszonkowych *Deutschland* i *Admiral Graf Spee* z misją prowadzenia działań korsarskich. Krytyk obawiał się szybkiej ich lokalizacji, a następnie zniszczenia w walce z przeważającymi siłami *Royal Navy* i *Marine Nationale*, co okazało się zasadne. Wprawdzie *Deutschland* powrócił bezpiecznie do bazy z początkiem listopada 1939 r., ale drugi z pancerników kieszonkowych nie miał tyle szczęścia. *Admiral Graf Spee* dowodzony

²⁰ H.H. Hildebrandt, E. Henriot, *Deutschlands Admirale 1849-1945*. Bd. 1, Osnabrück 1988, s. 18 i n.

²¹ M.Nolte, „...mit Anstand zu Sterben verstehen”. *Flottenrüstung zwischen Tirpitscher Tradition, strategischen Notwendigkeit und ideologischen Kalkül*, Tönning 2005, s. 165.

²² G. Prien, *Moja droga do Scapa Flow*, Gdańsk 2000.

przez kmdr. Hansa Langsdorffa operując na środkowym i południowym Atlantyku zatopił lub zagarnął do początków grudnia 1939 r. 9 brytyjskich statków handlowych. 13 grudnia musiał stoczyć u ujścia La Platy bitwę z 3 brytyjskimi krążownikami. Niemiecki okręt poważnie uszkodził 2 jednostki *Royal Navy*, z których jedna – ciężki krążownik *Exeter* była bliska zatonięcia. Niemiecki korsarz również odniósł pewne uszkodzenia wymagające napraw stoczniowych przed dalekim a niebezpiecznym rejsem do Niemiec²³. Kmdr Langsdorff postanowił zawinąć do portu w urugwajskim Montevideo, o czym w depeszy powiadomił dowództwo *Kriegsmarine* z admirałem Raederem na czele, który nie zgłosił sprzeciwu. Był to błąd, gdyż Urugwaj uchodził za państwo filobrytyjskie; znacznie lepszym wyborem byłaby stolica Argentyny Buenos Aires, gdyż społeczeństwo i władze tego kraju sympatyzowały z Włochami i III Rzeszą. Urugwajski port okazał się pułapką, niemiecka załoga musiała 17 grudnia 1939 r. dokonać samozatopienia okrętu.

Finał tej sprawy doprowadził do poważnego spięcia w relacjach między Hitlerem a Raederem, jednak jeszcze bez wyraźnego uszczerbku dla szefa *Kriegsmarine*. W swych wspomnieniach dość pokrętnie pisał on o wydarzeniach z tym związanych:

„W moim odczuciu, w przypadku pancernika kieszonkowego *Admiral Graf Spee* prawdziwy błąd dowódcy leżał w tym, że pozwolił on się wciągnąć w bitwę z nieprzyjacielem... niestety komandor Langsdorff w chwili wykrzyca zespołu Harwooda (dowodzącego brytyjskim zespołem – R. K.), pomylił się co do jego składu i sądził, że ma do czynienia z dwoma niszczycielami i krążownikiem. Uważając je za eskortę konwoju, natychmiast wszedł z nimi w kontakt bojowy, mając nadzieję na ich zatopienie i zniszczenie konwoju. Decyzja ta była doskonałym potwierdzeniem ducha walki komandora Langsdorffa, jednak była całkowicie sprzeczna z ogólnymi dyrektywami jakie przekazał mu Sztab Wojny Morskiej”²⁴.

Komentując złośliwie wypowiedź Raedera należałoby stwierdzić, że wytyczne SKL były niedorzeczne, bo przecież pancernik kieszonkowy nie mógł się uchylić od walki z szybszym, zdeterminowanym przeciwnikiem. Co więcej, Raeder wyraził te stronicze opinie po latach, gdy szczegóły bitwy u ujścia La Platy były znane. *Nota bene* szef *Kriegsmarine* wiedział o nich już w 1940 r., gdy do Niemiec dotarli zbiegli z internowania w Argentynie członkowie załogi *Admiral Graf Spee*, m.in. I oficer artylerii kmdr. ppor. Paul Ascher.

Przygotowania do inwazji na Norwegię i Danię wiosną 1940 r. oznaczały wstrzymanie działań korsarskich dużych okrętów nawodnych *Kriegsmarine*. Operacja desantowa w tych dwóch państwach skandynawskich, zwłaszcza w Norwegii, budziła wątpliwości wielkiego admirała, który nie ukrywał swego sceptycyzmu. Przed jej rozpoczęciem nie omieszkał *Führerowi* powiedzieć wprost: „Ta operacja przeczy wszelkim prawdom wojny morskiej”²⁵. Jednak wobec determinacji przywódcy III Rzeszy

²³ R. Kochnowski, *Bitwa u ujścia La Platy 13 grudnia 1939 roku*, Tarnowskie Góry-Zabrze 2013, s. 60-74.

²⁴ E.M. Raeder, *Moje życie...*, s. 377.

²⁵ Cyt. za: H.O. Lunde, *Bitwa o Norwegię 1940 r. Uprzedzające uderzenia Hitlera*, Wrocław 2009, s. 150.

musiał ustąpić. Obawy Raedera były słuszne. Norwegię wprawdzie zdobyto, ale cena jaką za ten sukces przyszło zapłacić *Kriegsmarine* była niezwykle wysoka. Niemcy stracili w norweskich fiordach 1 ciężki i 2 lekkie krążowniki, 10 niszczycieli, a 2 kolejne ciężkie krążowniki zostały poważnie uszkodzone. Gdyby nie kunktatorstwo *Royal Navy* Niemcy mogli stracić całą swą flotę nawodną. Pod koniec kampanii norweskiej admirał Raeder polecił wykonać operację „Juno”. Zespół krążowników liniowych *Scharnhorst/Gneisenau* wraz z ciężkim krążownikiem *Admiral Hipper* dowodzony przez szefa floty admirała Wilhelma Marschalla miał udać się na daleką północ celem tropienia słabo bronionych konwojów ewakuujących siły alianckie z Norwegii. 8 czerwca 1940 r. zespół ten już bez odesłanego do Trondheim ciężkiego krążownika *Admiral Hipper* natknął się na brytyjski lotniskowiec *Glorious* eskortowany przez zaledwie dwa niszczyciele *Ardent* i *Acasta*. Niemieckie okręty po krótkiej walce zatopiły wszystkie jednostki *Royal Navy*, ale desperacki atak niszczyciela *Acasta* zakończył się storpedowaniem *Scharnhorsta*. Pomimo tego uszkodzenia niemiecki sukces należy uznać za błyskotliwy. Zatopienie lotniskowca przez ciężki okręt nawodny było w II wojnie światowej ewenementem. Wydawać by się mogło, że ten sukces, nie tylko taktyczny, ale i operacyjny (flota brytyjska musiała ograniczyć akcje z wykorzystaniem lotniskowców) przyniesie admirałowi Marschallowi splendor i zaszczyty. Jednak szef *Kriegsmarine* widział to inaczej. Admirał Raeder uznał zatopienie lotniskowca za „przypadek”, który pozostawał „bez znaczenia”. Jego zdaniem admirał Marschall nie wykonał podstawowego zadania, jakim było zwalczanie brytyjskiej żeglugi bez narażania dwóch cennych dużych krążowników na ryzyko. Szef floty najpierw udał się na długie zwolnienie lekarskie, a następnie złożył skwapliwie przyjętą przez Raedera dymisję²⁶.

Była to już druga zmiana na stanowisku szefa floty w ciągu roku, jeszcze bardziej kontrowersyjna niż odwołanie admirała Boehma jesienią 1939 r. Raeder mając w pamięci koniec *Admiral Graf Spee* w coraz większym stopniu przejawiał skłonność do osobistego nadzoru dowódców dużych jednostek nawodnych, a nawet oficerów flagowych dowodzących zespołami tego rodzaju okrętów. Żądał od nich bezwzględności, ścisłego wykonywania opracowanych przez kierownictwo wojny morskiej rozkazów, nie tylko w aspekcie operacyjnym, ale i taktycznym. Pochopne dymisje admirałów Boehma i Marshalla nie mogły pozostać bez wpływu na morale wyższych oficerów *Kriegsmarine* odpowiedzialnych za prowadzenie dużych okrętów.

Następcą admirała Marschalla został wiceadmirał Günther Lütjens. Zwrócił on na siebie uwagę głównodowodzącego *Kriegsmarine* tym, że u progu kampanii norweskiej prowadząc zespół *Scharnhorst/Gneisenau* w czasie starcia pod Lofotami z brytyjskim krążownikiem liniowym *Renown* oderwał się od przeciwnika po pierwszym trafieniu w *Gneisenau*. Dowódca niemieckiej floty wysoko ocenił dowodzenie Lütjensa (choć pokazanie rufy przeciwnikowi nie było powodem do dumy), pisząc w raporcie sporządzonym dla Hitlera:

²⁶ M. Salewski, *Deutsche Seekriegsleitung 1935-1945*. Bd. 1 1935 -1941, Frankfurt am Main 1970, s. 408-410.

„Głównodowodzący marynarki całkowicie popiera działania, które tego dnia podjął dowódca floty (tzn. pełniący jego obowiązki wiceadmirał Lütjens pod nieobecność admirała Marschalla). Bitwa morska koło Lofotów byłaby błędem. Sytuacja taktyczna była bardzo niesprzyjająca. Nieprzyjacieli znajdował się na tle ciemnego zachodniego horyzontu (nasze okręty miały za sobą jasny wschodni horyzont), a siła wiatru dochodziła do 10 stopni”²⁷.

Od tego momentu Lütjens był faworytem Raedera do schedy po admirałe Marschal-lu. Zdobywanie dogodnych baz w Norwegii, a następnie we Francji ułatwiło działalność niemieckim okrętom podwodnym, ale admirał Raeder nadal wierzył w skuteczność wielkich jednostek pancernych. Jakkolwiek większość z nich została uszkodzona w walkach o Norwegię, latem 1940 r. zakończył się remont generalny pancernika kieszonkowego (przeklasyfikowanego od lutego 1940 r. na ciężki krążownik) *Admiral Scheer*. Okręt ten wyszedł 31 października 1940 r. z Gdyni w korsarski rejs na Atlantyk. Zakończył go z końcem marca 1941 r. zatapiając bądź zagarniając 17 statków alianckich o łącznym tonażu 120 000 BRT. Powitanie krążownika 1 kwietnia 1941 r. w Kilonii przez admirała Raedera było niewątpliwie szczytowym momentem jego kariery²⁸.

Podczas jego wyprawy na przełomie lat 1940/1941 na Atlantyku działał również inny ciężki krążownik *Admiral Hipper*, a od stycznia 1941 r. zespół krążowników liniowych *Scharnhorst/Gneisenau* pod flagą szefa floty admirała Lütjensa. Osiągnięcia tego duetu napawały szefa *Kriegsmarine* szczególną dumą. Niemieckie okręty w ciągu trzech miesięcy korsarskiego rajdu zagarnęły bądź zatopiły łącznie 22 statki alianckie o łącznym tonażu 111 662 BRT i powróciły szczęśliwie do bazy w okupowanym przez III Rzeszę Breście. O tych sukcesach Raeder z dumą meldował Hitlerowi. *Führer* oficjalnie gratulował dowódcy *Kriegsmarine* sukcesów, ale swemu adiutantowi morskemu komandorowi Josko von Puttkamerowi powiedział: „*U-booty* robią to szybciej i lepiej. Bez tego całego rozgłosu”²⁹. Osiągnięciom dużych okrętów *Kriegsmarine* towarzyszyły wyczyny niemieckich krążowników pomocniczych działających nie tylko na Atlantyku, ale i na Oceanach Spokojnym oraz Indyjskim. Rozproszone na wielu akwenach siły brytyjskie były początkowo bezradne. Dopiero 8 maja 1941 r. brytyjski krążownik *Cornwall* zlokalizował i zatopił w pobliżu Wysp Szeszelskich pierwszego z zamaskowanych korsarzy – krążownik pomocniczy *Pinguin*. Sukcesy sił nawodnych przytłumiły – jak się wydaje – zdolność wielkiego admirała do trzeźwej, obiektywnej oceny sytuacji. Były one bowiem możliwe w nadzwyczajnym, a nader sprzyjającym *Kriegsmarine* zbiegu okoliczności. Walcząca samotnie z III Rzeszą Wielka Brytania, pomimo posiadania najsilniejszej floty świata nie była w stanie skutecznie zabezpieczyć wszystkich szlaków komunikacyjnych. Ponadto dla Brytyjczyków absolutnym priorytetem było utrzymanie pod kontrolą linii żeglugowych między brytyjską metropolią a USA i Kanadą, co nie było łatwe, ponieważ działaniem pancernych korsarzy w tym rejonie towarzyszyła nasilona aktywność niemieckich okrętów podwodnych. Straty brytyjskiej żeglugi zaczęły rosnać w za-

²⁷ Cyt. za: H.O. Lunde, *Bitwa o Norwegię...*, s. 114.

²⁸ J. Brennecke, T. Krancke, *Krążownik Admiral Scheer*, Gdańsk 2002, s. 305-306.

²⁹ J. Puttkamer, *Die unheimliche See*, Wien 1952, s. 141.

straszającym tempie za sprawą zespołowych ataków podkomendnych wiceadmirała Karla Dönitza. Dopiero przekazanie *Royal Navy* przez USA 50 starych niszczycieli pozwoliło opanować sytuację na strategicznych szlakach żeglugowych łączących Wyspy Brytyjskie z Nowym Światem³⁰. Zagrożenie na tym odcinku nadal było jednak bardzo poważne, a doświadczenia I wojny światowej wyraźnie wskazywały, na czym powinny koncentrować się wysiłki *Kriegsmarine*.

Admirał Raeder miał jednak odmienne zdanie w tej materii. Mając w pamięci dyplomatyczne konsekwencje nieograniczonej wojny podwodnej podczas poprzedniego światowego konfliktu obawiał się eskalacji działań tego rodzaju ze względu na możliwą ostrą reakcję Stanów Zjednoczonych. Ponadto będąc pod wrażeniem sukcesów zespołu krążowników liniowych admirała Lütjensa postanowił ponownie wysłać zwycięskiego dowódcę na rajd atlantycki na pokładzie dumy *Kriegsmarine*, dopiero co wcielonego do służby pancernika *Bismarck*. Okręt przewyższał każdy brytyjski pancernik swymi walorami taktyczno-technicznymi, zwłaszcza prędkością. Jednak późna wiosna nie była sprzyjającą porą do działań korsarskich w rejonie północnego Atlantyku. Obiekcje co do zasadności rajdu wyrażali liczni oficerowie flagowi w dowództwie *Kriegsmarine*, miał je sam admirał Lütjens. Ale admirał Raeder podtrzymał swój zamiar. Ponieważ przewidziany na towarzysza *Bismarcka* krążownik liniowy *Gneisenau* odniósł uszkodzenia podczas brytyjskiego nalotu na Brest, postanowiono zastąpić go ciężkim krążownikiem *Prinz Eugen*, podobnie jak *Bismarck* najnowszej budowy. Admirał Raeder nie był jednak wolny od dylematów towarzyszących mu przy podejmowaniu tej decyzji, o czym pisze w swych wspomnieniach:

„Decyzja o wysłaniu *Bismarcka* była jedną z najtrudniejszych jakie musiałem podjąć podczas tej wojny. Przede wszystkim Sztab Wojny Morskiej, przygotowując operację, kierował się przesłankami, które stały się nierzeczywiste. Rejs *Bismarcka* początkowo zaplanowany jako część wielkiej operacji, teraz musiał stać się pojedynczym, izolowanym przedsięwzięciem. Nieprzyjaciel mógł skoncentrować swoje wszystkie siły morskie przeciwko temu małemu zespołowi, zwiększając w ten sposób niezmiernie ryzyko akcji³¹.”

Co ciekawe, *Grossadmiral ex post* usprawiedliwiał swą decyzję zaufaniem, jakie żywił wobec Lütjensa i jego dowodzenia:

„Jednym z głównych czynników psychologicznych jakie wpłynęły na moją decyzję, była moja bezgraniczna wiara w doskonałe dowodzenie admirała Lütjensa. (...) W końcu podczas ostatniego wypadu *Scharnhorsta* i *Gneisenau* (operacja *Berlin* – R. K.) udowodnił swe bardzo wysokie umiejętności pod każdym względem³².”

Ta wysoka ocena Lütjensa wynikała przede wszystkim ze skrupulatnego (w przeciwieństwie do poprzedników) wypełniania rozkazów dowódcy *Kriegsmarine*. Jednak jego przełożony był kiepskim psychologiem. Kondycja psychiczna admirała Lütjensa

³⁰ C. Blair, *Hitlera wojna U-bootów*. T. 1. *Myśliwi 1939-1942*, Warszawa 2006, s. 279-282.

³¹ E.M. Raeder, *Moje życie...*, s. 455.

³² *Ibidem*, s. 465.

nie była najlepsza i nie wierzył on w sukces planowanej operacji. Przed jej rozpoczęciem demonstracyjnie wręcz żegnał się ze swymi kolegami we flocie mówiąc, że wyrusza w misję, z której już nie wróci. Nie mogło to nie dojść do uszu Raedera. W takich okolicznościach powinien on operację odwołać, albo powierzyć dowództwo nad nią innemu admirałowi. Ta niefortunna decyzja o rozpoczęciu operacji pod kryptonimem *Reihnübung* wyraźnie obciąża jego konto.

Przebieg operacji *Rheinübung* potwierdził przewidywania krytyków tego przedsięwzięcia. Gdy 24 maja około 6:00 czasu lokalnego niemieckie okręty opuszczały Cieśninę Duńską, napotkały zespół brytyjskiej *Home Fleet* składający się z krążownika liniowego *Hood* i pancernika *Prince of Wales* pod flagą wiceadmirała Lancelota Hollanda. Ponadto *Bismarck* i *Prinz Eugen* już od kilkunastu godzin śledzone były przez dwa ciężkie krążowniki: *Norfolk* oraz *Suffolk*, którymi dowodził kontradmirał Frederic Wake-Walker. Pomimo dwukrotnej przewagi brytyjskiej, bitwa przybrała nieoczekiwany przebieg. *Hood* trafiony pociskami z *Bismarcka* i *Prinz Eugena* wyleciał w powietrze po eksplozji komory amunicyjnej. Dowódca niemieckiego pancernika kmdr. Ernst Lindemann nalegał na admirała Lütjensa, by kontynuować walkę i dobić drugi uszkodzony już brytyjski okręt liniowy, a następnie zawrócić do Norwegii. Między obu oficerami doszło do ostrej wymiany zdań. Rada dowódcy flagowego okrętu byłaby zbawienna, Lütjens powróciłby do Rzeszy w glorii zwycięzcy, a Raeder musiałby robić dobrą minę do złej gry, bo wydaje się nieprawdopodobne, aby *Führer* zgodził się na dymisję opromienionego sławą szefa floty. Stało się jednak inaczej. Lütjens za wszelką cenę chciał kontynuować wyznaczone przez SKL zadanie, co doprowadziło do zagłady *Bismarcka*. Uszkodzony przez samoloty z lotniskowca *Ark Royal* niemiecki pancernik został zatopiony przez brytyjskie pancerniki *King George V* i *Rodney* około 400 mil morskich na zachód od Brestu 27 maja 1941 r.³³

Taki finał wyprawy *Bismarcka* doprowadził do ostrego sporu między Hitlerem a dowódcą *Kriegsmarine*. Wódz odebrał mu prawo do samodzielnego decydowania o wysyłaniu dużych jednostek w dalekie korsarskie rejsy. Od tej pory Raeder musiał każdorazowo prosić go o akceptację takiego przedsięwzięcia. Po latach wielki admirał wspominał:

„To ja zaplanowałem i wydałem rozkaz do rozpoczęcia wyprawy zespołowi *Bismarcka* i to ja byłem w całości odpowiedzialny za wszystko co się wydarzyło. Nastawienie Hitlera do moich sugestii lub propozycji było teraz zupełnie inne. Podczas gdy wcześniej zostawił mi stosunkowo dużą wolność wyboru (...) tak teraz stał się wyjątkowo krytyczny i niezwykle skory do nalegania na zastosowanie się do jego osobistych opinii (...) Wydał mi dyrektywy, które drastycznie ograniczały ruchy wielkich jednostek. Zabronił wychodzić im na Atlantyk. Sukcesy, które odnosiliśmy posiadając mniejsze siły (dzięki śmiałej inicjatywie i podejmowaniu wliczonego ryzyka) miały odejść teraz w przeszłość. Wojna na morzu miała mieć dla nas zupełnie nowe oblicze”³⁴.

³³ G. Bennet, *Seeschlachten im II Weltkrieg*, Augsburg 1989, s. 190-208.

³⁴ E.M. Raeder, *Moje życie...*, s. 462.

Wybuch wojny między III Rzeszą a ZSRR 22 czerwca 1941 r. nie pozostał bez wpływu na wojnę morską. Należy zwrócić uwagę na fakt, że wielki admirał Raeder był przeciwny wnikaniu się Niemiec w wojnę ze Związkiem Sowieckim, a przynajmniej jej rozpoczęciu latem 1941 r. Po sukcesach na południu Europy wiosną 1941 r. i zajęciu przez *Wehrmacht* Jugosławii i Grecji uważał on, że należy powiększyć korpus feldmarszałka Rommla do rozmiarów armii i wesprzeć włoskiego sojusznika w walce z siłami brytyjskimi w Afryce Północnej. Przejęcie przez siły włosko-niemieckie kanału Sueskiego byłoby dla Wielkiej Brytanii strategiczną katastrofą i mogło zachęcić Londyn do szukania porozumienia z Berlinem. Poza tym *Grossadmiral* był świadom, że wojna z ZSRR oznacza odcięcie dostaw ropy naftowej, co komplikowało sprawę regularnych dostaw paliwa dla *Kriegsmarine*³⁵. Był przekonany, że najpierw należy skończyć z Imperium Brytyjskim. Należał tym samym do raczej wąskiego wśród elity *Wehrmachtu* grona krytyków wszczynania nowego konfliktu na wschodzie. Argumenty Raedera były trafne, ale nie przekonały Hitlera do zmiany decyzji. Początek konfliktu z ZSRR otworzył dla *Kriegsmarine* nowy front walki o strategicznym znaczeniu. Chodziło o linie komunikacyjne łączące Islandię z sowieckimi portami w Archangielsku i Murmańsku. Konwoje z uzbrojeniem i prowiantem dla Armii Czerwonej formowane przez *Royal Navy* w rejonie tej wyspy dostarczały armiom Stalina sprzętu oraz żywności, której deficyt był przez sowieckie dowództwo dotkliwie odczuwany. Hitler mając świadomość strategicznego znaczenia tej drogi morskiej domagał się od Raedera skutecznych działań na Dalekiej Północy. Wypominał przy tym dowódcy *Kriegsmarine* bezczynność przebywającej w Breście pancernej eskadry złożonej z okrętów, które zawięły tam w 1941 r. po zakończeniu korsarskich rajdów. Po wypowiedzeniu przez III Rzeszę wojny USA w grudniu 1941 r. ostatecznie wykluczył sens prowadzenia takich działań przez duże okręty *Kriegsmarine* na Atlantyku. Połączone siły *Royal Navy* i *US Navy* na tych wodach stanowiły zbyt duże zagrożenie dla nielicznych okrętów pancernych *Kriegsmarine*, które podjęłyby tego rodzaju działań. Wielki admirał zrozumiał, że dalszy los *Gneisenau*, *Scharnhorsta* oraz *Prinz Eugena*, a także jego własna kariera zależą od skutecznego przerzucenia tych okrętów na wody macierzyste.

Kierownictwo wojny morskiej i sztab dowodzący tą eskadrą wiceadmirała Otto Ciliaxa przygotował operację *Cerberus*, zakładającą przedarcie się tych okrętów do Niemiec najkrótszą drogą – przez kanał La Manche. 11 lutego 1942 r. w późnych godzinach wieczornych okręty niemieckie opuściły Brest, by po ponad dobie niebezpiecznej żeglugi wśród ataków małych jednostek *Royal Navy* i lotnictwa osiągnąć porty macierzyste³⁶. Było to duże osiągnięcie taktyczno-operacyjne *Kriegsmarine* świadczące – mimo pogarszającej się sytuacji strategicznej Rzeszy – o dużym potencjale bojowym i wysokim morale niemieckiej floty. Duże jednostki niemieckie były od początku 1942 r. przerzucane do baz w Norwegii. Do Trondheim trafił nowy flagowiec *Kriegsmarine*, bliźniak *Bismarcka* – pancernik *Tirpitz*. Sama obecność

³⁵ K.W. Bird, *Raeder...*, s. 222-224.

³⁶ R.M. Kaczmarek, *Pancerni korsarze Kriegsmarine*, Warszawa 2010, s. 150 i n.

tego okrętu na północnych akwenach paraliżowała brytyjskich sztabowców. W lipcu 1942 r. fałszywa informacja o możliwości zaatakowania konwoju PQ-17 przez niemiecki okręt liniowy doprowadziła do rozwiązania go. Płynące samotnie w kierunku Murmańska i Archangielska alianckie statki zostały zdziesiątkowane przez niemieckie okręty podwodne i *Luftwaffe*. W wyniku rozgromienia konwoju PQ-17 transporty do Rosji zostały czasowo wstrzymane³⁷. Wydarzenie to było już ostatnim sukcesem, który admirał Raeder mógł zapisać na swym koncie, aczkolwiek odbyło się ono bez udziału ciężkich jednostek *Kriegsmarine*, które odegrały w tym epizodzie swą rolę, ale wyłącznie jako stojące na kotwicach potencjalne zagrożenie dla alianckich konwojów. Admirał Raeder był w rozterce. Pomimo pewnych sukcesów (PQ-17) świadom był narastającej przewagi aliantów. Jednocześnie zdawał sobie sprawę, jak wielki potencjał zastraszania *Royal Navy* prezentuje sobą *Tirpitz*, bliźniak *Bismarcka*, bazowany w norweskich fiordach. Nie mógł jednak dopuścić do oskarżenia *Kriegsmarine* o beczynność. Dlatego polecił swym sztabowcom przygotować akcję pod kryptonimem *Regenbogen* („Tęcza”). Przewidywała ona atak na konwój do ZSRR przy użyciu ciężkich krążowników, w sytuacji gdyby okazało się, że siły bezpośredniej eskorty będą zdecydowanie słabsze od niemieckiego zespołu.

Gdy 30 grudnia 1942 r. dotarła wiadomość o idącym w kierunku ZSRR konwoju (był to JW51B), SKL wydało rozkaz wyjścia w morze zespołu uderzeniowego dowodzonego przez wiceadmirała Oskara Kummetza³⁸. Składał się on z flagowego krążownika *Admiral Hipper*, drugiego ciężkiego krążownika *Lütow* i 6 niszczycieli. Admirał Kummetz popełnił błąd rozdzielając swój zespół na dwie grupy. W efekcie, 31 grudnia 1942 r. bezpośredni kontakt z konwojem nawiązały tylko flagowy krążownik i 3 niszczyciele. Niemcy zatopili 2 okręty eskorty (niszczyciel *Achates* i trałowiec *Bramble*) i wycofali się, gdy na akwenie walki pojawiła się bliska osłona konwoju: 2 krążowniki lekkie *Sheffield* i *Jamaica*. Podczas odwrotu zespół niemiecki stracił niszczyciela *Friedrich Ihn*³⁹. Rezultat tego starcia należałoby uznać za remisowy, ale wódz III Rzeszy uznał je za blamaż *Kriegsmarine* i zażądał od jej dowódcy wyjaśnień. Admirał, znając wybuchowe usposobienie Hitlera, poprosił o audiencję u wodza w dniu 6 stycznia 1943 r. licząc, że przez parę dni Hitler uspokoi się i rzeczowa rozmowa będzie możliwa. Tym razem jednak się mylił. Hitler bez pardonowo zaatakował SKL i Raedera osobiście. Co gorsza, nie czynił tego w rozmowie w cztery oczy. Świadkiem monologu wodza był feldmarszałek Wilhelm Keitel i dwu oficerów adiutantów OKW. Wielki admirał tak opisał atmosferę tego spotkania:

„Hitler o obecności feldmarszałka Keitla beształ mnie przez pełną godzinę. (...) Atakował marynarkę wojenną w zjadliwy i impertynencki sposób (...) W czasie wypowiedzianej przez niego tyrady z całych sił starałem się o godność osobistą i poczucie własnej wartości”.

³⁷ F.E. Brezet, *Die deutsche Kriegsmarine 1935-1945*, München 2003, s. 318-322.

³⁸ G. Bennet, *Seeachlachten im II Weltkrieg...*, s. 209 in.

³⁹ R. Kochnowski, *Niemieckie działania krążownicze 1939-1942*, Tarnowskie Góry-Zabrze 2015, s. 322 i n.

W odpowiedzi na tyradę *Führera*, dowódca *Kriegsmarine* podał się do dymisji. Postawa ta była dla Hitlera dużym zaskoczeniem i próbował on odwieść wielkiego admirała od tej decyzji. Raeder pozostał jednak nieugięty. Zgodził się tylko na to, aby zmiana na stanowisku dowódcy marynarki III Rzeszy odbyła się bez dużego rozgłosu. Hitler poprosił Raedera, by zarekomendował dwu admirałów, z których mógłby wybrać jego następcę. Wielki admirał rekomendował kandydatury admirała Rudolfa Carlsa i wiceadmirała Karla Dönitza. W pisemnych opiniach dość wyraźnie faworyzował pierwszego z nich, gdyż admirał Carls reprezentował zbliżone poglądy nt. strategii morskiej. Hitler jak wiadomo, nie poddał się tej sugestii, wybierając admirała Dönitza⁴⁰.

Dymisję Raedera Hitler przyjął oficjalnie dopiero 30 stycznia 1943 r. Wielki admirał nie został przeniesiony w stan spoczynku, otrzymując niewiele znaczący tytuł Generalnego Inspektora Marynarki. Bilans 15-letniego dowodzenia przez admirała Erich Raedera niemiecką marynarką wojenną nie jest jednoznaczny. Na pewno dużą zasługą było przekształcenie floty w latach 1928-1939 z przestarzałego zespołu starych okrętów w nowoczesną marynarkę. Gdyby nie przedwczesny – z punktu widzenia *Kriegsmarine* – wybuch II wojny światowej, jest prawdopodobne, że jej potencjał mógłby osiągnąć stopień porównywalny z *Kaiserliche Marine*. Trudno obarczyć Raedera odpowiedzialnością za fiasko rozbudowy morskich sił powietrznych. Zaważyło tu negatywne nastawienie „pierwszego żołnierza Rzeszy”, czyli marszałka Hermanna Göringa. Bez jednoznacznego poparcia Hitlera, Raeder był w tym sporze bez szans. Oczywiście – o czym wspomniano – przygotowanie *Kriegsmarine* mogło być lepsze, ale Raeder wierzył Hitlerowi, że wojny z Imperium Brytyjskim nie będzie.

Natomiast bezspornie jego konto obciąża dążenie do maksymalnej kontroli nad poczynaniami dowódców dużych okrętów nawodnych. Pomijając fakt, że używanie ich do rajdów na odległych akwenach było błędem, III Rzesza odniosłaby większe korzyści strategiczne, gdyby dwa okręty liniowe *Bismarck* i *Tirpitz* samą obecnością w norweskich fiordach wiązały znaczne siły *Royal Navy* na Atlantyku. Inna rzecz, że Brytyjczycy nabrali respektu dla pancerników III Rzeszy po wyprawie *Bismarcka*. Jeżeli jest prawdą, że Raeder zamierzał ustąpić ze stanowiska w 1939 r., jeszcze przed wybuchem II wojny światowej, to niewątpliwie sprawa ta musiała być jego traumą po 1945 r., gdy oskarżono go o zbrodnie wojenne. Wcześniejsza o 4 lata dymisja uchroniłaby admirała od udziału w procesie norymberskim. Konkludując – na stanowisku dowódcy *Kriegsmarine* pozostawał o kilka lat za długo. Raeder, mimo swego wielkiego talentu i zdolności, nie nadawał się na dowódcę w wojnie totalnej.

Dr hab. Roman Kochnowski, Uniwersytet Pedagogiczny, Kraków (czmelak@poczta.fm)

Słowa kluczowe: marynarka wojenna, okręty, admirał Raeder, flota wojenna, Niemcy

Keywords: navy, ships, Admiral Raeder, war fleet, Germany

⁴⁰ E.M. Raeder, *Moje życie...*, s. 478-479.

ABSTRACT

Admiral Raeder is an exceptional personality in the history of the German Navy, of which he had been the commander for 15 years. He decided to develop the battle fleet largely disregarding the conclusions from the experience of World War I. He was considered to be a conservative and an outsider in the Third Reich Nazi system. Thanks to his endeavors the Kriegsmarine represented a very high standard of battle value at the outbreak of World War II.