

Oceny i omówienia

Z DZIEJÓW KRIEGSMARINE (na marginesie pamiętników: Erich Raeder, Mein Leben; Karl Dönitz, Zehn Jahre und zwanzig Tage).

I. WSTĘP

Wydane w latach 1956—1958 pamiętniki dwóch ostatnich dowódców floty niemieckiej¹, którzy na przestrzeni lat 1922—1945 kierowali osobiście jej losami, zawierają cenny materiał, przede wszystkim dotyczący prowadzenia wojny na morzu², a stanowiący jak gdyby syntezę historii *Kriegsmarine* w minionych pięćdziesięciu latach³.

W zamian za fragmentaryczny, zwłaszcza jeżeli chodzi o I wojnę światową, opis operacji morskich (nie mogący rywalizować z takimi opracowaniami, jak „Marinearchiv”, „Krieg zur See 1914—1918” lub z pracą S. W. Roskill, *The war at Sea 1939—1945*, dla II wojny światowej), przynoszą one informacje pochodzące od tak kompetentnych osobistości, jak obaj admirałowie; a naświetlające szereg kapitalnych problemów. Są to dane dotyczące organizacji *Kriegsmarine*, jej strategii, taktyki i wyszkolenia oraz planów konstrukcji okrętów i rozbudowy floty, jak również, *last but not least*, sposobu obchodzenia ograniczeń narzuconych niemieckiej marynarce wojennej przez traktat wersalski. Zagadnienia te są w chwili obecnej szczególnie interesujące, gdy po dziesięciu latach przerwy, NRF znów odbudowuje swą flotę pod nazwą *Bundesmarine* i nie omieszka na pewno wykorzystać przy tym doświadczeń zebranych przez jej poprzedniczki. Wyraźnie wyczuwa się to w następujących słowach Raedera: „Jestem wewnętrznie związany z *Bundesmarine*... Do jej dyspozycji stoją nauki i doświadczenia z dwóch wojen i odbudowy po 1918 roku”⁴.

Dzięki obu pamiętnikom problemy te przedstawione w takim świetle, w jakim je widzą koła zachodniemieckie, zajmujące się problematyką morską, mogą ułatwić zrozumienie wielu procesów, które zachodzą w czasie tworzenia *Bundesmarine*, jak i rozwoju tych zagadnień w przyszłości*.

II. MARYNARKA WOJENNA NIEMIEC CESARSKICH

Właściwa rozbudowa floty niemieckiej datuje się od wstąpienia na tron Wilhelma II, który zerwał z ostrożną w stosunku do Anglii polityką kolonialno-mor-

¹ Erich Raeder, *Mein Leben*. Tübingen, v. I—1956, v. II—1957; Karl Dönitz, *Zehn Jahre und zwanzig Tage*. Bonn 1958.

² Jeżeli chodzi o polityczną stronę obu pamiętników, to adm. Raeder wyraźnie usiłuje usunąć ją na drugi plan, pisząc na początku swej pracy „Ich war Seemann und Soldat aber nicht Politiker“ (v. I, s. 11), co zresztą nie przeszkadza mu zajmować stale ultra-konserwatywnej postawy przy omawianiu wszelkich problemów związanych z polityką i wyraźnie dawać odczuć swą niechęć wobec Polski: Dönitz, zbliżony w poglądach do narodowego socjalizmu i czyniący liczne dygresje polityczne, przy końcu swej pracy tak określa swe obecne stanowisko: „Obwohl ich den Bolschewismus, als eine Lebensform ablehne, die für das deutsche Volk unerträglich ist, kann und soll meine Handlungsweise im Jahre 1945 nicht verstanden werden, als eine Stellungnahme zu der Frage wie sich Deutschland entgültig zwischen den Nachbarn in Ost und West politisch einrichten soll“ (Patz K. Dönitz, *op. cit.*, s. 474).

³ Pamiętniki adm. Raedera obejmują, jeżeli chodzi o historię *Kriegsmarine*, lata 1894—1943, a adm. Dönitza lata 1935—1945.

⁴ Patz — E. Raeder, *op. cit.*, v. II, s. 330.

* Odnosnie do spraw poruszonych w niniejszym artykule por. również w tym numerze recenzję J. Krasuskiego, omawiającą publikacje z zakresu dziejów niemieckiej marynarki wojennej (przyp. red.).

ską Bismarcka i rozpoczął zbrojenia morskie na wielką skalę. W osobie admirała von Tirpitz, od 1897 r. sekretarza stanu marynarki, znajduje on doskonałego wykonawcę, realizującego, przez przeforsowywanie odpowiednich ustaw w parlamencie (*Flottengesetze*), program, który w przeciągu 15 lat uczynił z floty niemieckiej drugą potęgę morską świata, ustępującą tylko flocie Wielkiej Brytanii⁵, a przez popieranie działalności *Flotten-Vereinu* budzącego zainteresowanie sprawami morskimi kontynentalnie dotąd myślących Niemców.

Ten okres systematycznego rozwoju floty — tak pod względem ilościowym jak i wyszkolenia zespołów pływających, przy równoczesnym jednak braku jednolitego jej kierownictwa i jasnych koncepcji strategicznych — pominięty w pamiętnikach Dönitza, znajduje tylko fragmentaryczne odbicie we wspomnieniach adm. Raedera, patrzącego nań z perspektywy przeżyć młodego oficera marynarki, jego osobistej kariery, podróży morskich i wizyt cesarza w Kilonii.

Nic rewelacyjnego nie przynosi również opis działań wojennych na morzu w czasie I wojny światowej, stojących pod znakiem ostrożnej taktyki kolejnych dowódców *Hochseeflotte* i sporów von Tirpitz z Wilhelmem II, a zakończonych buntem marynarzy w listopadzie 1918 r., internowaniem floty na mocy warunków zawieszenia broni i zatopieniem jej przez adm. Reutera w *Scapa-Flow* (21 VI 1918). Co do przyczyn tej znikomej roli, jaką odegrała flota cesarska w I wojnie światowej, to obaj admirałowie są podobnego zdania. Dönitz wyraził to w ten sposób:

„Z naszej strony, dzięki nadmiernej ostrożności w stosunku do Anglików, nie stoczono bitwy w okresie, kiedy stosunek sił dawał nam jeszcze szansę na pomyślny jej wynik. Później, gdy w związku ze zmianą układu sił na naszą niekorzyść, szanse skutecznej walki znikły, stało się jasne, że flota niemiecka, ograniczona w swych działaniach do południczej części Morza Północnego, niezdolna była do odegrania strategicznie rozstrzygającej roli”⁶.

III. KRIEGSMARINE W LATACH MIĘDZYWOJENNYCH (1919—1939 r.)

A. Flota niemiecka w okresie Republiki Weimarskiej (1919—1932)

W l. 1919—1921 losy *Kriegsmarine* ściśle były związane z wewnętrzną sytuacją kraju. W okresie przyływu fali rewolucyjnej, po listopadzie 1918 r., przy Urzędzie Marynarki działała 52-osobowa grupa delegatów Centralnej Rady Marynarki, która miała przedstawicieli również przy dowództwach morskich w Kilonii i Wilhelmshaven. Ponadto zastępcą szefa tejże instytucji był poseł Vogtherr (*USPD*), Równocześnie uległy likwidacji Gabinet Morski i Sztab Admiralicji⁷. Wraz z odływem fali rewolucyjnej, co w dziedzinie wojskowej zaznaczyło się mianowaniem Noskego na stanowisko ludowego delegata obrony, miejsce Vogtherra zajął poseł Giebel (*SPD*), a liczba członków Rady stopniowo się zmniejszała, aż w końcu uległa zupełnej likwidacji. W tym samym czasie adm. Trotha, kandydat kół oficerskich, został mianowany 25 III 1919 r., na miejsce adm. Ritter von Manna, na stanowisko szefa *Reichsmarineamt*, od lipca zwanego szefem admiralicji⁸. Z wojskowo-orga-

⁵ Stosunek sił floty niemieckiej do angielskiej kształtował się w r. 1914 jak 2:3. W poszczególnych kategoriach okrętów wyglądał on następująco (na pierwszym miejscu Niemcy): pancerniki 14:20, stare pancerniki 22:36, krążowniki liniowe 3:4, ciężkie krążowniki 5:20, lekkie krążowniki 14:35, nowoczesne niszczyciele 42:78 i okręty podwodne 58:28.

⁶ Por. K. Dönitz, op. cit. s. 42/43. Podobną opinię wyraża F. Ruge, *Seemacht und Sicherheit*, Tübingen 1955, s. 19, pisząc: „1914 hatten wir eine starke Flotte, aber keine Seemacht. Es fehlte sowohl die Position wie das seepolitische Denken der Führung“.

⁷ Zarządzeniem Prezydenta z 15 VII 1919 zmieniono nazwę „Reichsmarineamt“ na „Admiralität“ i rozwiązano Sztab Admiralicji.

⁸ Kandydaturę tę wysunął kmdr E. Raeder, ówczesny szef wydziału ogólnego w „Reichsmarineamt“, a zaakceptował ją Noske, mianowany ministrem „Reichswehr“ w rządzie Scheidmanna.

nizacyjnego stanowiska po pierwszych sukcesach rewolucyjnych marynarzy następują wydarzenia, które przynoszą nadzieję kierowniczym kołom marynarki na skierowanie odbudowy przyszłej floty na dawne tory. Według Raedera konieczność odminowania Bałtyku i Morza Północnego, zgodnie z warunkami zawieszenia broni, „pozwoliła na utrzymanie w służbie szeregu poławiaczy min, a przez to na przywrócenie wojskowego porządku wśród ich załóg”⁹. Ponadto powstanie brygad marynarzy „Ehrhardt” i „Loewenfeld” oraz brygady tzw. „Deckoffiziere” umożliwiło obsadzenie kadr przyszłej floty elementami „politycznie pewnymi”. W tym kierunku szło również zatopienie floty w Scapa-Flow, ułatwione dzięki usunięciu i odesłaniu do Niemiec wszystkich „niepewnych elementów”, które ewentualnie mogłyby sprzeciwić się zniszczeniu okrętów¹⁰. Proces ten został przejściowo zahamowany wskutek zaangażowania się brygady „Ehrhardta” i części korpusu oficerskiego z adm. Levetzowem na czele do puczu „Kapp-Lüttwita” (marzec 1920 r.). Niepowodzenie tego *coup d'Etat* spowodowało upadek Noskego (na jego miejsce mianowano Gesslera), ustąpienie adm. von Trotha, zastąpionego przez adm. Michaelisa i zwolnienie lub odejście wielu oficerów marynarki wojennej. Zdaniem adm. Raedera, „luka która powstała wskutek tego w obsadzie stanowisk oficerów, dawała się dotkliwie odczuwać jeszcze przez długi okres czasu”¹¹. Wobec stabilizacji stosunków w Niemczech adm. Behncke, mianowany w 1920 r. na miejsce adm. Michaelisa (jednocześnie ponownie zmieniono nazwę tego stanowiska na „Chef der Marineleitung”), rozpoczyna rozbudowę floty od strony organizacyjno-personalnej, opartej na „Ustawie wojskowej”, uchwalonej przez parlament w dniu 23 III 1921 r. Zastąpiła ona dotychczas obowiązujący „Gesetz über die vorläufige Reichswehrmarine” z 16 IV 1919 r. i poprzez oparte na niej „Marine Ergänzungsbestimmungen” rozwiązywała problemy wynikłe ze zmiany personelu rekrutowanego na podstawie powszechnego poboru na personel zawodowy.

Okres kadencji adm. Behnckego (1921—1924) przynosi renowację i wprowadzenie do linii starych okrętów, pozostawionych Niemcom, budowę pierwszej nowej jednostki, krążownika „Emden”, i wznowienie zagranicznych podróży jednostek *Kriegsmarine*. Przejęcie funkcji szefa kierownictwa marynarki przez adm. Zenkera (1924—1928) oznaczało przejście do następnej fazy, tzn. fazy odnawiania składu okrętów. Politykę tę p. r. 1928 kontynuował jego następca, admirał Raeder, autor omawianych pamiętników. W wyniku tych wysiłków *Reichsmarine* skonsolidowała się i uzyskała nowe oblicze.

Schemat organizacji władz naczelnych marynarki w latach 1921—1937 przedstawiono na s. 381.

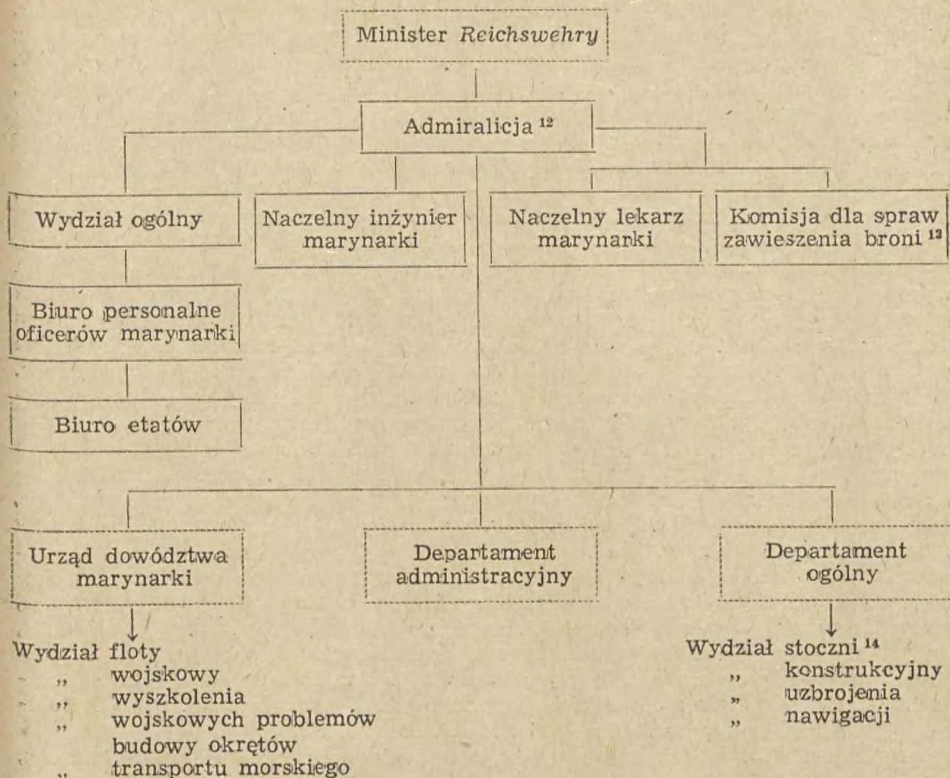
W późniejszym okresie rozwoju floty rozbudowano wydział konstrukcyjny, tworząc departament konstrukcyjny, dzielący się na dwa wydziały: budowy maszyn i budowy okrętów, dysponujący szeregiem sekcji, m. in. budowy okrętów podwodnych. W porównaniu do floty cesarskiej w nowej organizacji uderza centralizacja organów i przede wszystkim brak samodzielnego sztabu admiralicji. Adm. Raeder sprzeciwił się powołaniu do życia tego sztabu, nawet gdy było to możliwe po roku 1933, motywując stanowisko swe w następujący sposób:

„Wszystkie dowództwa i wydziały administracyjne oraz jednostki floty podlegają teraz wyłącznie i bez ograniczeń szefowi kierownictwa marynarki, podczas gdy dawniej Sztab Admiralicji, Urząd Marynarki, dowództwo floty itd. podlegały cesarzowi na równych prawach. Z tych właśnie powodów odrzucałem

⁹ Por. E. Raeder, *op. cit.* v. I, s. 154. Analogicznie po II wojnie światowej niemieckie załogi, które, płynąc pod amerykańską flagą, odminowały Morze Północne, utworzyły pierwsze kadry dla *Bundesmarine*.

¹⁰ Por. E. Raeder, *op. cit.* v. I, s. 168.

¹¹ Por. E. Raeder, *op. cit.* v. I, s. 184.



każdy rodzaj organizacji, przypominający sztab admiralicji, z osobistą odpowiedzialnością jego szefa, obok odpowiedzialności szefa kierownictwa marynarki”¹⁵.

Dla sprawowania administracji terytorialnej utworzono dwa *Marinestationskommando* w Kilonii i w Wilhelmshaven z podległymi im dywizjami okrętowymi i oddziałami obrony wybrzeży. Same zaś jednostki bojowe podlegały dwóm dowództwom floty, a mianowicie: dowództwu Morza Bałtyckiego (Kilonia) i Morza Północnego (Wilhelmshaven). Ponadto dla odciążenia admiralicji na polu fachowo-technicznym stworzono inspekcje: wyszkolenia, torped i min oraz artylerii. Flota, w myśl ograniczeń traktatu wersalskiego, miała dysponować 6 pancernikami (2 w rezerwie), 6 krążownikami (2 w rezerwie), 12 niszczycielami i 12 torpedowcami (4 w rezerwie), przy czym tonaż ich był ograniczony do 10 tys. t. wyporności dla pancerników, 6 tys. t dla krążowników, 600 t dla niszczycieli i 200 t dla torpedowców. *Kriegsmarine* nie mogła posiadać samolotów i okrętów podwodnych¹⁶. Nowe dwa

¹² Na czele admiralicji stał „Chef der Marineleitung“, od 1935 r. zwany „Oberbefehlshaber der Kriegsmarine“.

¹³ Komisja ta zmieniała kolejno swą nazwę na „Komisję Ligi Narodów“ i „Komisję rozbrojeniową“ wraz z odpowiednią zmianą zakresu swego działania.

¹⁴ Marynarka przeforsowała utrzymanie własnej stoczni w Wilhelmshaven, co umożliwiło jej wyszkolenie swego personelu konstrukcyjnego, zbieranie doświadczeń w dziedzinie budowy maszyn i okrętów, natychmiastowe dokonywanie reperacji i kontrolowanie usług prywatnych firm. Por. E. Raeder, *op. cit.* v. I, s. 162 i v., I, s. 263/264.

¹⁵ Por. E. Raeder, *op. cit.*, v. I, s. 236.

¹⁶ W myśl traktatu wersalskiego.

pancerniki wyporności 10 tys. ton weszły do służby odpowiednio w 1931 i 1933 r. W 1931 r. parlament zatwierdził ramowy plan rozbudowy floty, proponowany przez Raedera, a który przewidywał budowę 4 dalszych „pancerników kieszonkowych”¹⁷.

Rozwój personalny *Kriegsmarine* skrzepowany był ograniczeniami ilościowymi, wynikającymi z traktatu wersalskiego (15 tysięcy etatów) i koniecznością zastępowania personelu rekrutowanego z poboru przez zawodowych marynarzy (okres zaciągu 12 lat). Zmniejszenie stanu osobowego oficerów do przewidzianej liczby 1500 zostało dokonane przez biuro personalne admiralicji bez żadnych oporów, a na stanowiska podoficerów i marynarzy przyjęto przeważnie członków byłych brygad „Ehrhardt” i „Loewenfeld”, oraz tzw. „żelaznej floty” komandora Lassa.

Całokształt instruktażu personelu pływającego spoczywał w ręku inspektora wyszkolenia (z siedzibą w Kilonii), któremu podlegały szkoły oficerów marynarki w Flensburg-Mürwick i inżynierów marynarki w Kilonii-Wik. Nowi kandydaci na oficerów przechodzili trzyletnie wyszkolenie, uzupełniane przez coroczne specjalne serie wykładów, urządzane w okresie zimowym. W prelekcjach tych, obok oficerów, brali udział profesorowie uniwersytetów. Ziłoniejszych oficerów odkomenderowywano na kursy sztabowe. Oficerowie *Kriegsmarine* otrzymywali także specjalne podręczniki, omawiające metody wychowywania podległego im personelu. Były to broszury Raedera, *Erziehungsfragen in der Reichsmarine* i S. Sorgego, *Der Marine-offizier als Führer und Erzieher*. Celem tych publikacji było, według adm. Raedera, ułatwienie takiego wychowania żołnierzy, by „nigdy już nie powtórzył się w marynarce listopad 1918 r.”¹⁸. Kandydaci na marynarzy byli starannie doborani przez oficerów rekrutacyjnych i po uzyskaniu wyszkolenia ogólnego część ich przechodziła do szkół podoficerskich. Pozostali marynarze uzyskiwali awanse w ramach, specjalnie w tym celu rozbudowanych stopni żołnierskich i zajmowali stanowiska, przy których można było wykorzystywać ich doświadczenia. Wyszkolenie podoficerów było tak gruntowne, że gdy zabrakło oficerów, na skutek gwałtownej rozbudowy floty i późniejszej wojny, zapełniano nimi powstałe luki. Stan *Kriegsmarine* zwiększał się corocznie o 1500 nowych ochotników.

Ograniczenia, wynikające z traktatu wersalskiego, były z miejsca obchodzone, tak w kwestiach personalnych, jak i materiałowych¹⁹. Tak więc, by móc wykonać tylko do służby pokładowej 1500 przewidzianych oficerów, angażowano inżynierów-specjalistów w dziedzinie uzbrojenia w charakterze urzędników cywilnych. Podobnie niektóre stanowiska przy dowództwach marynarki obsadzano urzędnikami cywilnymi w miejsce wojskowych. Zlikwidowaną Akademię Morską zastąpiono od 1922 r. dwutygodniowymi kursami w Kilonii i Wilhelmshaven. Czasokres ich ustawnie przedłużano, tak iż w r. 1927 doszły one do regularnych półtorarocznych szkoleń oficerów sztabowych marynarki, zamaskowanych pod nazwą „Führergehilfenlehrgang”. Co do zabronionego sprzętu, to wg Raedera przechwano 119 dział kalibru od 28 do 8,3 m, w pewnych wypadkach nawet z wiedzą członków „kontrolnej komisji Ententy”²⁰. Systematyczne obchodzenie dalszych zakazów

¹⁷ Przy przeforsowywaniu kredytów na budowę pancernika „B” używano demagogicznych argumentów, twierdząc (poseł Gayl z Prus Wschodnich) że „potrzebna jest silniejsza obrona przed Polską drogi morskiej z Prus Wschodnich do Rzeszy”. Por. E. Raeder, *op. cit.* v. I, s. 253/254. Podobnie Kurt Assmann, *Deutsche Strategie in zwei Weltkriegen*. Heidelberg 1957, s. 104 pisze, iż: „Unter diesen Umständen kam der Marineleitung die Trennung Ostpreussens vom Reich durch den polnischen Korridor zugute” i „Vielleicht wäre 1918 das Grab der Marine gewesen, wenn es keinen Polnischen Korridor gegeben hätte”.

¹⁸ Por. E. Raeder, *op. cit.* v. I, s. 240.

¹⁹ E. Raeder, *op. cit.*, v. I, s. 230, pisze: „Die Bestimmungen des Versailler Vertrages waren für die Marine ausserordentlich hart. Es konnte unmöglich erwartet werden, dass die aufgezungenen Entwaffnungsmassnahmen ohne Widerspruch entgegengenommen und überall restlos durchgeführt werden”.

²⁰ Por. E. Raeder, *op. cit.*, v. I, s. 230: „in diesen Kommissionen einzelne Mitglieder Verständnis für ein solches Verhalten aufbrauchten und ihre Kontrollpflicht grosszügig auffassten”.

przejęło na siebie kierownictwo marynarki, gdyż rządy Rzeszy do 1928 r. nie chciały osłaniać swym autorytetem takiej działalności. W tym celu komandor Lohmann, szef wydziału transportu morskiego, dysponując obok funduszy tego resortu również sumami pozostałymi z akcji w Zagłębiu Ruhry, finansował szereg przedsiębiorstw, zajmujących się produkcją zabronioną przez traktat wersalski, tak w kraju, jak i zagranicą. Chodziło tu przede wszystkim, według adm. Raedera, „o dalszy rozwój ścigaczy i poławiaczy min, udzielanie poparcia niemieckiej flocie tankowców, głównie jednak o budowę okrętów podwodnych za granicą”²¹. W tym celu stworzono specjalne biuro budowy w Hadze, w którym zatrudnieni byli niemieccy konstruktorzy okrętów podwodnych, pracując w dalszym ciągu w tej dziedzinie, utrzymywali się na poziomie postępu technicznego. Dzięki uzyskaniu w 1924 r. przez komandora Bartenbacha stanowiska doradcy floty fińskiej udało się skłonić rząd fiński do budowy okrętów podwodnych opartych na konstrukcjach biura haskiego. Podobnie komandor Canaris uzyskał od Alfonsa XIII zgodę na budowę w Kadyksie 750 t okrętu podwodnego, zaprojektowanego przez inżynierów niemieckich. Konstrukcja ta według opinii Raedera, „była wzorem dla późniejszych niemieckich łodzi typu U-25 i U-26, natomiast okręty podwodne zbudowane w Finlandii, były prekursorami U-1 do U-24”²². Ponadto Lohmann finansował szereg innych firm, m. in. „Phöbus-Film-Gesellschaft”, która na ekranach kinowych miała szerzyć propagandę wojskową. W związku z niedyskrecją jednego ze zwolnionych dyrektorów tego przedsiębiorstwa w 1927 r. wybuchł skandal, który obok ujawnienia tajnych zbrojeń wykazał nadużycia i straty finansowe ponoszone przy prowadzeniu tych przedsiębiorstw. Pociągnięto to za sobą ustąpienie ministra *Reichswehry* Gess'era i szefa kierownictwa marynarki adm. Zenkera. Skompromitowane tymi wypadkami dowództwo marynarki uratowała decyzja nowego rządu Rzeszy z kanclerzem Müllerem i nowym ministrem *Reichswehry* Groenerem na czele (jesień 1928 r.), legalizująca całokształt działań, które miały na celu dalsze obchodzenie ograniczeń traktatu wersalskiego. Adm. Raeder, mianowany w 1928 r. na stanowisko opuszczone przez adm. Zenkera, pisze o tym w następujących słowach:

„Rząd znalazł drogę, która z jednej strony likwidowała wszystko, co nie było konieczne, a z drugiej strony w zamaskowanej formie utrzymywała i finansowała przedsiębiorstwa potrzebne z wojskowego punktu widzenia”²³.

Podobnie komisja kontroli *Reichstagu*, stworzona dla uniemożliwienia powstania tzw. „czarnych funduszy”, faktycznie w porozumieniu z innymi organami Rzeszy ułatwiała finansowanie tajnych zbrojeń. Oczywiście członkowie parlamentu, którzy mieli zadanie kontrolować wydatki budżetowe państwa, również o tym wiedzieli i milcząco zgadzali się na naruszanie traktatu wersalskiego²⁴. Korzystając z tego stanu rzeczy marynarka w dalszym ciągu przekraczała obowiązujące ją ograniczenia. Tak np. w 1929 r. w miejsce starego okrętu artyleryjskiego „Drache” rozpoczęto budować jednostkę, będącą faktycznie zamaskowanym niszczycielem wyporności dużo większej od dozwolonych 600 t.

Jeszcze dalej posunięto się w budowie lotnictwa morskiego. Przede wszystkim w dowództwie marynarki zorganizowano sekcję lotnictwa morskiego z komandorem Lachsem, a od r. 1930 z późniejszym gen. lotnictwa Zanderem na czele. Dla finansowania firm, zajmujących się badaniami i konstrukcjami w tej dziedzinie, utworzono w 1924 r. zespół fachowców kierowany przez komandorów Lechmana

²¹ Por. E. Raeder, *op. cit.*, v. I, s. 231.

²² Por. E. Raeder, *op. cit.*, v. I, s. 232.

²³ Por. E. Raeder, *op. cit.*, v. I, s. 232.

²⁴ Por. E. Raeder, *op. cit.*, v. I, s. 233, podkreśla to pisząc: „Es kann nicht hoch genug anerkannt werden, dass diese schwerwiegende Verantwortung von den Vertretern aller Parteien übernommen worden ist“.

i Lachsa²⁵. Pierwszego zakupu samolotów dokonano już w r. 1923, kiedy to firma „Stinnes” zamówiła 10 samolotów morskich dla *Kriegsmarine* u Heinckla w Warnemünde, pod pozorem zakupu ich dla jednego z państw Ameryki Południowej. Następnie w 1928 r. stworzono firmę „Seeflugzeugerprobungsstelle der deutschen Luftfahrtindustrie” w Travemünde, która kierowana przez kpt. Molla, wypróbowywała samoloty niemieckiej i obcej konstrukcji, zakupione przez ministerstwo komunikacji na zlecenie dowództwa marynarki. Wykorzystując zezwolenie traktatu wersalskiego na posiadanie przez marynarkę dział obrony przeciwlotniczej, pod pozorem konieczności ćwiczeń w strzelaniu do celów powietrznych, przewożonych przy pomocy samolotów, stworzono towarzystwo lotnictwa cywilnego „Severa”. W rzeczywistości cały jego personel składał się z byłych lotników morskich z okresu I wojny światowej, którzy wmontowywali w te samoloty broń pokładową i ćwiczyli się w strzelaniu na odległych stacjach doświadczalnych, jak również brali udział w manewrach morskich, zachowując wszelkie środki ostrożności. Nowy personel lotniczy dla *Kriegsmarine* werbowano przez przyjmowanie do floty ochotników, którzy przechodzili poprzednio jednoroczne przeszkolenie w lotnictwie cywilnym. Całość zagadnienia współpracy lotnictwa morskiego z marynarką była teoretycznie opracowywana w czasie gier wojennych organizowanych dla wyższych oficerów marynarki.

W tym okresie koncepcje strategiczne *Kriegsmarine* stały, według Raedera, pod znakiem przygotowań do wojny z Polską, która jakoby sama lub razem z Francją miała zaatakować Gdańsk albo Prusy Wschodnie²⁶. W związku z tym w stadium opracowań były trzy warianty operacji i praktycznych ćwiczeń: A) „Studie Ost”: Z chwilą wybuchu wojny stare pancerniki *Kriegsmarine* miały ostrzeliwać z morza Gdynię i zablokować całkowicie port polski, zatapiając okręty u jego wejścia oraz zaminować Zatokę Gdańską. Zdaniem adm. Raedera pomyślny wynik tej operacji „mógłby skutecznie skrócić czas trwania wojny obronnej z Polską”²⁷; B) „Studie Ostseeverteidigung” przewidywało — na wypadek, gdyby Francja zgodnie z art. 7 wojskowej umowy polsko-francuskiej z 1926 r. (sic) usiłowała wysłać na Bałtyk przewidziane 2 pancerniki, 4 krążowniki, 4 niszczyciele, 3 okręty podwodne i jeden stawiacz min — zaminowanie przez *Kriegsmarine* cieśnin duńskich i koncentrację na tych wodach lekkich sił morskich, przy równoczesnym wprowadzeniu w życie, w stosunku do Polski, wariantu „A”; C) „Studie Schutz der Zufuhr” przewidywało zabezpieczenie dostaw morskich na wypadek wojny z Polską i Francją, obliczanych na 60 tys. ton dziennie. Było to możliwe dopiero przy posiadaniu przynajmniej 3 „pancerników kieszonkowych” i poparciu ewentualnych sojuszników. Na wypadek przystąpienia Anglii do wojny po stronie przeciwnika zadanie to uznano za niemożliwe do wykonania.

Co do taktycznego wyszkolenia floty, to w początkowej fazie w okresie dowodzenia jej przez adm. Zenkera, ćwiczone się w różnych metodach toczenia walki, które by mogły podnieść walory starych jednostek. Wejście do linii pancernika „A” oraz nowych krążowników i niszczycieli w latach trzydziestych znacznie rozszerzyło taktyczne możliwości *Kriegsmarine*.

²⁵ W pierwszym rządzie były to firmy „Dornier”, pracująca od 1921 r. w Pizie, „Rohrbach” w Kopenhadze i „Heinckel” w Warnemünde.

²⁶ Por. E. Raeder, op. cit., v. I, s. 255/256. W rzeczywistości konwencja wojskowa polsko-francuska z 1926 r., na którą powołuje się Raeder, nigdy nie istniała... o tym, że nie chodziło tu o obronę, wyraźnie świadczy, przytoczony przez W. Hubatscha, Der Admiralstab, Frankfurt 1958, s. 194, fakt konferencji szefa kierownictwa floty z przedstawicielami MSZ, po której według autora: „Die Marine ersah daraus, dass nach der Lage der Dinge ein Handstreich auf Gdingen nicht in Frage käme und dass ein Vorgehen in jedem Falle nur nach voller Zustimmung der politischen Führung durchführbar sein würde”.

²⁷ Por. E. Raeder, op. cit., v. I, s. 256. Wg W. Hubatscha, op. cit., s. 194, w czasie gry wojennej urzędzonej w marcu 1931 r., jako cel przed *Kriegsmarine* postawiono „die Vernichtung der polnischen Seestreitkräfte und der Schutz von Pillau”.

W tym okresie admirałowie Gladisch i Boehm, w wyniku doświadczeń uzyskanych na podstawie ćwiczeń i teoretycznych rozważań, doszli do przekonania, że wobec pojawienia się na widowni walki lotnictwa dotychczasowa taktyka zespołów pływających w linii straciła rację bytu, tak iż należałoby ją zastąpić przez elastyczniejsze operowanie okrętami. Tak powstała tzw. „Kampfgruppentaktik”, polegająca na łączeniu w jeden zespół operacyjny jednostek uzupełniających się nawzajem. Pomysł ten przyjął się w marynarce niemieckiej i wzbudził ogólne zainteresowanie jej personelu²⁸.

B. Flota w okresie półoficjalnych zbrojeń (1932—1935 r.)

W 1932 r. rząd von Papena zgodził się na półoficjalne naruszenie traktatu wersalskiego, co umożliwiło ministrowi Groenerowi zaakceptowanie (15 XI 1932 r.) przedstawionego mu przez Raedera planu rozbudowy floty. Przewidywał on budowę w trzech seriach w latach 1933, 1934—1937 i po 1938 następujących okrętów: 6 pancerników, 6 krążowników, 6 półflotyli niszczycieli, 3 poławiaczy min, 3 ścigacze, 3 okręty podwodnych (łącznie 16 jednostek) i licznych okrętów pomocniczych. W pierwszej kolejności już w 1933 r. postanowiono przygotować ramy dla rozbudowy 9 eskadr lotnictwa i floty podwodnej. Sama budowa lub zakup okrętów podwodnych za granicą nastąpić miała przy dalszej, korzystnej dla Niemiec ewolucji sytuacji międzynarodowej. Objęcie przez Hitlera stanowiska kanclerza Rzeszy w styczniu 1933 r. nie zmienia chwilowo nic w tym stanie rzeczy. Oświadcza on wyraźnie Raederowi, że „nie ma zamiaru nigdy toczyć wojny z Anglią, Włochami i Japonią. W związku z czym należy rozbudować flotę niemiecką w ramach jej zadań, leżących w granicach europejskiej polityki kontynentalnej”²⁹. Dlatego, obok budowanego od 1932 r. pancernika „D” („Scharnhorst”), zgadza się on wprawdzie na budowę w 1934 następnego „E” („Gneisenau”), ale wstrzymuje na razie decyzję co do ustawienia na nim trzeciej wieży pancernej, wykluczając równocześnie uzbrojenie ich w działa kalibru 380 mm. Podobnie i oddany do budowy w 1933 r. krążownik „Nürnberg” nie przekraczał tonażu i uzbrojenia ustalonego przez traktat wersalski. W każdym razie rozpoczęto powiększanie stanu personelu floty. Z dniem 1 VII 1933 r. przyjęto dodatkowo 1450 ochotników ponad normalną liczbę kandydatów³⁰. Ponadto przyjęto z marynarki handlowej grupę młodych oficerów i aspirantów oraz mianowano część podoficerów *Kriegsmarine* oficerami, a części przedłużono kontrakty ponad lat dwanaście. Przełom lat 1934—35 przynosi starania Hitlera zmierzające do zawarcia z Anglią układu morskiego, który by ustalał ostateczny stosunek sił obu flot (początkowo 100:33, zmieniony pod naciskiem Raedera na 100:35). Zdaniem Hitlera i zgadzającego się z nim admirała, taki układ byłby dla Rzeszy korzystny, gdyż zastąpiłby przez dobrowolną i odpowiadającą niemieckim życzeniom umowę, dotychczasowe ograniczenia zbrojeń morskich i uspokoiłby obawy Anglików co do zamiarów morskiej ekspansji Niemiec. Tej nadziei nie podzielał adm. Dönitz, który rozpoczynając swe pamiętniki od tego okresu pisze, że:

„wrogość Anglii w stosunku do jakiegokolwiek bądź państwa europejskiego zawsze była uwarunkowana przede wszystkim polityczno-mocarstwowymi i ekonomicznymi czynnikami, i to bez względu na stopień zagrożenia odczuwanego na morzu ze strony tego przeciwnika”³¹.

²⁸ Por. E. Raeder, *op. cit.*, v. I, 259. Taktyka ta w czasie II wojny światowej znalazła swe najpełniejsze zastosowanie w postaci amerykańskich „Task forces” na Pacyfiku.

²⁹ Por. E. Raeder, *op. cit.*, v. I, s. 281.

³⁰ Tych ostatnich nigdy nie brakowało, bo na 1 000 miejsc od połowy lat 20-tych zgłaszało się 30—40 tys. ochotników, a w 1932 r. na 45 wolnych miejsc dla przyszłych oficerów zgłosiło się 522 kandydatów.

³¹ Por. K. Dönitz, *op. cit.*, s. 14.

Na razie jednak Anglicy, mimo protestu *pro forma*, wobec jednostronnego uchylenia przez Hitlera ograniczeń zbrojniczych (16 III 1935 r.), wykazywali wyraźną chęć zawarcia tego rodzaju umowy. Ostatecznie 18 VI 1935 r. (w 120 rocznicę bitwy pod Waterloo) podpisano tzw. układ morski, w myśl którego flota niemiecka uzyskuje prawo rozbudowy swego stanu do wysokości 35% tonażu floty brytyjskiej, a w kategorii okrętów podwodnych do 45%. Ta liczba mogłaby być nawet za zgodą stron, gdy to okaże się konieczne dla Niemiec, podniesiona do 100%. Ze strony angielskiej, według obu admirałów, działała chęć ustalenia na dogodnym dla siebie poziomie i tak nieuniknionych zbrojeń morskich Niemiec, tym bardziej że utknęły rokowania zmierzające do powszechnego ograniczenia zbrojeń na morzu³². Zgodę na wysoki procent budowy okrętów podwodnych Dönitz tłumaczył następującymi okolicznościami: a) posiadaniem małej liczby tych jednostek przez Wielką Brytanię (ok. 50), b) zobowiązaniem Niemców do podpisania protokołu londyńskiego z 1930 r., który ograniczał możliwość działań bojowych okrętów podwodnych, c) posiadaniem przyrządu „Asdic”, który przy użyciu fal dźwiękowych wykrywał już na odległość 1000 m okręt płynący pod wodą³³. Ceniając ogólnie korzyści, które wynikały z tego układu dla Niemiec, adm. Raeder pisze:

„Oznacza on koniec tzw. „frontu Stresy” i równocześnie usankcjonowanie swobody naszych zbrojeń. W przyszłości już nikt nie będzie mógł powoływać się na naruszenie przez nas wojskowych przepisów traktatu wersalskiego”³⁴.

C. Rozbudowa floty oparta na układzie morskim z Anglią (1935—1939 r.)

Oporając się na „układzie morskim”, Niemcy mogli budować jednostki z następującym łącznym tonażem: 184 tys. ton pancerników, 47 tys. ton lotniskowców, 51 tys. ton ciężkich krążowników, 67 tys. ton lekkich krążowników, 52 tys. ton niszczycieli i 24 tys. ton okrętów podwodnych (45%). Globalna ilość 420 tys. ton musiała być oczywiście zmniejszona o tonaż nowoczesnych okrętów, którymi już w tym czasie rozporządzała *Kriegsmarine* (ok. 86 tys. ton), ale mogła powiększać się jednocześnie ze wzrostem sił floty brytyjskiej. Rozbudowę floty w nowych ramach rozpoczęto od okrętów podwodnych o 250 ton tonażu. Konstrukcje przygotowywano już od 1932 roku, a montaż gotowych części rozpoczęto w trakcie rokowań z Anglią. W dniu 27 IX 1935 r. utworzono pierwszą flotyllę *U-Bootów* im. Weddigena (6 jednostek), a dalsze 6 okrętów podwodnych oddano do dyspozycji nowo otwartej szkole tejże broni na Bałtyku. Dowódcą floty okrętów podwodnych mianowano kmdra Dönitza („Führer der U-Boote”, od 1939 „Befehlshaber d. U.”), który wraz ze swym głównym inżynierem Thedsenem odtąd aż do 1945 r. będzie kierować jej losami. W czasie wodowania pierwszej jednostki podwodnej (9 VII 1935 r.) podano do wiadomości plan rozbudowy floty, który przewidywał kontynuowanie lub rozpoczęcie w 1935 r. konstrukcji następujących jednostek: 2 pancerników po 26 tys. ton, 2 krążowników po 10 tys. ton, 16 niszczycieli po 1625 ton, 20 okrętów podwodnych po 250 ton, 6 okrętów podwodnych po 500 ton i 2 po 750 ton. Jak z tego wynika, zaniechano dalszej budowy „pancerników kieszonekowych”, które wobec francuskich „Strasbourg” i „Dunkerque” (uzbrojenie:

³² E. Raeder, *op. cit.* v. I, s. 303, pisze o zachowaniu się Anglików w czasie rokowań: „die englische Delegation bei den Besprechungen darum gebeten hatte in den Zeitungen nicht allzuviel von dem Abkommen zu sprechen. Die Engländer vermuteten, dass ihre früheren Alliierten vor allem die Franzosen mit diesem selbständigen Vorgehen, dem Abschluss einer Konvention mit den Deutschen, nicht ohne weiteres einverstanden sein würden“.

³³ Por. K. Dönitz, *op. cit.* s. 15—16.

³⁴ Por. E. Raeder, *op. cit.* v. I, s. 304. Tenże autor podaje (v. II, s. 24), iż: „Umowa była dla nas do przyjęcia, bo mieliśmy nadzieję, że w ten sposób wykluczemy raz na zawsze Anglię z grona naszych przeciwników, a przy pewnych warunkach może doprowadzimy nawet do zawarcia z nią sojuszu“.

8 dział 330 mm, szybkość 30 węzłów) były zbyt wolne i za słabo uzbrojone. Kontynuowano natomiast budowę pancerników „Scharnhorst” i „Gneisenau”, uzbrajając je dodatkowo w trzecią wieżę pancerną³⁵. Równocześnie przyspieszono konstrukcję działa 380 mm dla przyszłych pancerników wyporności 35 tys. ton³⁶. Przy budowie okrętów podwodnych należało rozstrzygnąć problem, na który z trzech istniejących typów położyć nacisk w przyszłości: na typ I (712 t, 6 torped, 17/8 węzłów, zasięg 7900 mil/m), czy na typ II (250 t, 3 torpedy, 12/4 węzłów, zasięg 3100 mil/m), lub też na typ IIIa (500 t, 5 torped, 16/8 węzłów, zasięg 6200 mil/m). Według opinii Dönitza, typ I wskutek wadliwego zanurzenia się nie wchodził w ogóle w rachubę, podobnie jak i typ II, który okazał się zbyt słaby pod względem zasięgu krążenia i uzbrojenia. Tak więc praktycznie w rachubę mógł wchodzić jedynie okręt podwodny — VIIa, udoskonalony B-III z I wojny światowej, zwłaszcza gdy inż. Thedsen, dodając mu tylko 17 ton wagi i wykorzystując wolne przestrzenie, rozszerzył jego zasięg krążenia do 8700 mil/m (typ VIIb)³⁷.

Opierając się na tych danych i uważając, że przy stosowaniu swej nowej taktyki (vide *infra*) nie potrzebuje on dużych oceanicznych okrętów podwodnych, Dönitz proponuje adm. Raederowi wykorzystanie $\frac{3}{4}$ przewidzianego tonażu na typ VII i przeznaczenie pozostałej ilości na jednostki wyporności 740 ton i zasięgu 13 000 mil/m. Niezależnie od problemu wyboru odpowiedniego typu *U-Bootu* Dönitz wpaja w swój personel przekonanie, że mimo „Asdicu” i ograniczeń wynikających z protokołu londyńskiego, niemiecka flota podwodna ma szansę w przyszłej wojnie i, by dać temu realną podstawę, podejmuje wysiłki w celu opracowania nowej taktyki walki podwodnej. Zmierzały one do tego, by „masie okrętów konwoju przeciwstawić masę okrętów podwodnych”³⁸. Praktyczne próby tej koncepcji rozpoczęto na Bałtyku w końcu 1935 r., a już w dwa lata później Dönitz osobiście, bezpośrednio z bazy w Kilonii, dowodzi masowym atakiem na konwój płynący na tym morzu. Po dalszych próbach w maju 1939 r. podobny manewr przeprowadzono na zachód od Zatoki Biskajskiej. Tak więc masowe operowanie okrętami podwodnymi, naprzeciwczanymi na konwoje przeciwnika z bazy lądowej (tzw. później „Rudeltaktik”), stało się teoretycznie możliwe.

Natomiast problem szans powodzenia takiej taktyki w walce na dużą odległość (np. na środkowym Atlantyku) nie był rozstrzygnięty aż do wybuchu wojny. Adm. Raeder, mimo iż zademonstrowano mu „Rudeltaktik” na Bałtyku w 1939 r., nastawiony był do niej sceptycznie, wysuwając jako zarzut podstawowy zdradzenie swej pozycji przez okręt podwodny utrzymujący radiotelegraficzny kontakt z bazą. Dlatego też był on raczej zwolennikiem budowy dużych okrętów podwodnych (ok. 2000 ton), mogących samodzielnie operować na morzach. Brak ostatecznej decyzji w tej sprawie spowodował zahamowanie tempa budowy floty podwodnej. W latach 1935—39 rozbudowa ta przedstawiała się następująco: rok 1935 — 14 okrętów podwodnych, 1936 — 21, 1937 — 1, 1938 — 9, 1939 — 18.

Kontynuowano również prace w dziedzinie taktyki walki przy użyciu min. Tak np. skonstruowano gruntową minę magnetyczną, minę akustyczną i ciśnieniową oraz wprowadzono szereg udoskonaleń, które umożliwiały m. in. nastawianie min na czas i na ilość przepływów okrętów. Opracowano jednocześnie prototyp lotniczejminy magnetycznej i zbudowano elektromagnetyczny przyrząd do oczyszczania pól minowych. Dla całokształtu operacji związanych z odminowywaniem

³⁵ Jednostki te przy wyporności 26 tys. t. (z pełnym obciążeniem 31 tys. t.) były uzbrojone w 9 dział 280 mm i rozwijały szybkość 32 węzłów.

³⁶ Były to „Bismarck” i „Tirpitz” o wyporności 35 tys. t. (z pełnym obciążeniem 42 tys. t.) uzbrojone w 8 dział 380 mm i rozwijające szybkość 30 węzłów.

³⁷ Typ ten ulepszony ponownie w styczniu 1939 r., jako VIIc, przy zmianie profilu dziobu i kiosku, uzyskał zasięg 8 850 mil/m.

³⁸ Por. K. Dönitz, op. cit., s. 10.

stworzono stanowisko „Führer der Minensuchboote”, powołując na nie kmdra Rugego, obecnego szefa *Bundesmarine*. Ponadto szkolono oficerów rezerwy i część rekrutów, by na wypadek wojny mogli oni przejąć kutry i statki rybackie, wykorzystując je do odminowywania wód. W dziedzinie łączności morskiej skonstruowano specjalną maszynę do zaszyfrowywania depeasz, która wyłączyła możliwość odczytywania ich przez przeciwnika³⁹, oraz utworzono (od r. 1929) biuro odszyfrowywania depeasz, które w czasie II wojny światowej potrafiło odczytać *gros* informacji przekazywanych przez Anglików. Od r. 1932 okręty marynarki handlowej odbierały i przekazywały na pełnym morzu telegramy nadawane przez dowództwo marynarki, co ułatwiało wypróbowywanie długości fal i umożliwiało na wypadek wojny przekazywanie im instrukcji. W dziedzinie radiolokacji marynarka niemiecka już w latach trzydziestych dysponowała przyrządem tego typu. Aparat ten był w swoim czasie jednym z największych osiągnięć techniki w tej dziedzinie, przewagę tę jednak Niemcy utracili w czasie wojny na rzecz Anglików, co wywołało katastrofalne skutki dla niemieckich okrętów podwodnych. Raeder samokrytycznie stwierdza: „Odpowiedzialność za to ponosi kierownictwo marynarki, a więc ja osobiście”⁴⁰.

Skomplikowanym problemem i nie rozwiązany aż do wybuchu II wojny światowej była sprawa lotnictwa morskiego. Z jednej strony Goering stał na stanowisku, że „Alles was fliegt gehört mir”, z drugiej zaś Raeder uważał, że:

„całość rozważań usprawiedliwia żądanie, by marynarka uzyskała swe własne lotnictwo, lub przynajmniej, gdy nie jest to możliwe w całej rozciągłości, by uzyskała wyłączność decyzji przy wyszkoleniu i użyciu w walce przydzielonych jej sił lotniczych”⁴¹.

W początkowej fazie (1935 r.) Goering zgadza się tylko na zgrupowanie całego lotnictwa morskiego w VI dcwódstwie lotniczym w Kilonii oraz na to, by jego szef, znany nam już gen. Zander, był taktycznie podporządkowany w czasie manewrów i na wypadek wojny dowództwu marynarki. Dalsze rozmowy przynoszą podpisanie przez Goeringa i Raedera (27 I 1939 r.) protokołu ustalającego siłę lotnictwa morskiego na 41 eskadr, przekazującego jednak *Luftwaffe* całość zadań związanych z walką na morzu. Marynarka otrzymała tylko nieznaczne siły do wywiadu i walki w ramach operacji taktycznych floty. Jedynym ustępstwem ze strony Goeringa było odkomenderowanie generała lotnictwa do dowódcy marynarki i rozpoczęcie szkolenia *Luftwaffe* przez gen. Geisslera (byłego lotnika marynarki wojennej) w dziedzinie walki morskiej. Oczywiście dowództwo *Kriegsmarine* nie było zadowolone z tego rozwiązania, liczyło jednak na to, że z chwilą wejścia do służby lotników z ich własnymi samolotami sytuacja znacznie się poprawi. W międzyczasie nastąpiła modyfikacja organizacji władz naczelnych *Kriegsmarine*, które po zmianie wyglądały następująco: admirałowi Raederowi („Oberbefehlshaber der *Kriegsmarine*” i na wypadek wojny również „Chef der Seekriegsleitung”) podlegał bezpośrednio: szef sztabu operacji morskich, szef kierownictwa marynarki i wydział personalny. W następnej kolejności szefowi sztabu operacji morskich podlegał urząd Dowództwa marynarki, który zastępował go w dziedzinie prac nad wyszkoleniem i organizacją, będąc jakby drugim sztabem operacyjnym (stąd szef tego urzędu nosił dodatkowy tytuł „Zugleich Chef des Stabes der Seekriegsleitung”). Szefowi kierownictwa marynarki podlegały następujące departamenty: wojskowy, ogólny, uzbrojenia, administracji i konstrukcji okrętów.

³⁹ W czasie I wojny światowej Rosjanie wydobyli z zatopionego jesienią 1914 r. w Zatoce Fińskiej kradzownika „Magdeburg” niemiecką księgę szyfrów i przekazali ją angielskiej marynarce. Umożliwiło to Anglikom odszyfrowywanie depeasz *Kriegsmarine*, nawet przy częstym zmianie klucza ze strony niemieckiej. Por. E. Raeder, *op. cit.*, v. I, s. 97.

⁴⁰ Por. E. Raeder, *op. cit.* v. II, s. 57.

⁴¹ Por. E. Raeder, *op. cit.* v. II, s. 98.

Wybuch hiszpańskiej wojny domowej umożliwia nowo rozbudowującej się flocie niemieckiej uczestniczenie w operacjach na Morzu Śródziemnym (1936—1938) w warunkach zbliżonych do rzeczywistych działań wojennych. Równocześnie jednak, wobec agresywnej polityki Hitlera, sytuacja międzynarodowa zaczyna gwałtownie się pogarszać i przed *Kriegsmarine* wyrasta problem przygotowania się do ewentualnej wojny z Anglią, od której miał ją chronić układ morski z 1935 r. Po pierwszej sugestii führera (5 XI 1937 r.), co do możliwości walki z Anglią, wyraźnie oświadcza on Raederowi w maju 1938 r., że należy liczyć się z Francją i Anglią jako przeciwnikami, lecz zatarg zbrojny z nimi nie nastąpi w najbliższej przyszłości. Mimo tego oświadczenia nakazuje on szybkie ukończenie budowy „Bismarcka” i „Tirpitz”, tak, by weszły one do służby jesienią 1940 r., rozbudowę stoczni oraz wykorzystanie możliwości dojścia do 100 % tonażu brytyjskiego w kategorii okrętów podwodnych. Ponadto w październiku tegoż roku poleca, by każdy świeżo budowany okręt niemiecki był potężniejszy od odpowiedniej jednostki angielskiej, i oświadcza Raederowi, że flota musi się liczyć z gwałtowną rozbudową. Ale i tym razem zapewnia admirała, że nie będzie potrzebował *Kriegsmarine* do urzeczywistnienia swych planów politycznych aż do r. 1946. Wobec takiej instrukcji Raeder postanawia wykorzystać w pierwszej kolejności możliwość uzyskania zgody Anglików na budowę 100% ich tonażu okrętów podwodnych. W tym celu, zgodnie z treścią układu morskiego, zaprasza do Berlina w grudniu 1938 r. przedstawicieli admiralicji brytyjskiej. Po krótkich rokowaniach adm. Cunningham i kcm. Phillips wyrażają zgodę (30 XII 1938 r.) na osiągnięcie przez *Kriegsmarine* 100% brytyjskiego tonażu łodzi podwodnych i na budowę jeszcze dwóch ciężkich krążowników⁴². Już w jesieni tego roku Raeder tworzy komisję planowania rozbudowy floty dając jej odpowiednie wytyczne. W myśl tych wskazań *Kriegsmarine* miała być rozbudowana równomiernie we wszystkich kategoriach, rozporządzać dużą siłą bojową i móc atakować całe zespoły angielską flotę handlową na Atlantyku, i to nie cofając się przed walką z jej osłoną, nawet jeżeli tworzyłyby ją pancerniki. Ostatecznie komisja opracowała tzw. plan „Z”, który przewidywał budowę następujących jednostek: 6 pancerników à 50 tys. ton, uzbrojonych w działa 40 cm, 3 krążowników liniowych à 30 tys. ton, uzbrojonych w działa 38 cm, 4 lotniskowców à 20 tys. ton, znaczną liczbę krążowników, niszczycieli, okrętów pomocniczych oraz 249 okrętów podwodnych. Program ten został zaakceptowany przez Hitlera, który skrócił okres wykonania planu do 6 lat, ustalając 1945 r. w miejsce 1948 jako datę końcową jego realizacji. Jednocześnie oświadczył on, że „rozbudowa marynarki musi być dokonana przed wszystkimi innymi planami⁴³. W ramach tego programu Raeder postanawia w pierwszej kolejności budować okręty liniowe i podwodne. Pierwsze z wyżej wymienionych stanowiłyby jądro floty, a ich budowa wymagała dłuższego okresu czasu, drugie zaś tworzyłyby jedyny skuteczny środek walki w okresie słabości marynarki. Budowa okrętów podwodnych miała być zakończona do 1943 r. Według opinii Raedera plan „Z” był możliwy do zrealizowania bez powodowania wyścigu zbrojeń morskich, gdyby wykonać go szybko i z zachowaniem tajemnicy typów budowanych okrętów. Dałoby to flocie niemieckiej chwilową przewagę na morzu, tak jak to udało się Anglikom w 1900 r. przez wprowadzenie „Dreadnoughtów”. Ze swej strony Hitler uważał, że nie ma powodu utrzymywać tajemnicy i obawiać się reakcji Anglików, gdyż tego rodzaju rozbudowa floty raczej skłoni ich do kompromisu, zwłaszcza gdy się ją poprze ustępstwami politycznymi w innej dziedzinie. Tego optymizmu nie podzielał adm. Dönitz. Uważał on, że plan „Z” wykazuje wiele słabych stron, a mianowicie: 1) wykonanie jego wymaga sześciu lat, podczas których,

⁴² Adm. Raeder chciał wybudować w ramach 100% tonażu brytyjskich okrętów podwodnych. 129 U-Bootów do 1943 r., przy czym roczna ich produkcja miała wynosić 20 jednostek. Por. Kurt Assmann, op. cit. s. 121.

⁴³ Por. E. Raeder, op. cit. v. II, s. 160.

mimo napięcia w stosunkach międzynarodowych, marynarka wciąż byłaby bezsilna; 2) budowa tych okrętów spowoduje wyścig zbrojeń, którego Niemcy nie są w stanie wygrać, zwłaszcza że nie rozpoczynają go nawet od 35% stanu floty brytyjskiej; 3) duże okręty wojenne, dla których nie będzie można wybudować betonowych schronów wobec zagrożenia lotniczego stale będą narażone na niebezpieczeństwo zniszczenia w portach; 4) możliwość operowania na Atlantyku w związku z koniecznością każdorazowego przepływania koło Wysp Brytyjskich, będzie bardzo utrudniona, a każde uszkodzenie na morzu stanowić będzie poważny *handicap* dla niemieckich okrętów.

Stojąc na takim stanowisku, dowódca floty podwodnej, który już poprzednio rozpoczął ćwiczenia swych jednostek na Oceanie Atlantyckim i w 1938 r. proponował wysłanie w czasie pokoju flotylli okrętów podwodnych na wody brytyjskie, uważając że wkrótce dojdzie do wojny z Anglią, przedkłada zimą 1938 r. dowództwu marynarki alternatywne swe propozycje. Zmierzały one do położenia całego nacisku na budowę *U-Bootów* i sugerowały, że a) do skutecznego zwalczania handlu morskiego Anglii, gdy wprowadzi ona znów konwoje⁴⁴, potrzebne jest 300 okrętów podwodnych (100 walczących, 100 w drodze na lub z placu walki oraz 100 w reparacjach); b) wobec niemożności kierowania całością operacji z lądu, należy wybudować specjalne okręty podwodne dowódcze, wyposażone w silne środki łączności; c) aktualna ilość okrętów podwodnych oraz ich dalszy rozwój w dotychczasowym tempie umożliwią tylko zadawanie „ukłuć igłą” w walce z handlem nieprzyjaciela⁴⁵.

Problem realizacji planu „Z” został jednak przesunięty na plan dalszy, wobec nagłego zaostrenia się sytuacji międzynarodowej, spowodowanej żądaniem Hitlera pod adresem Polski i wypowiedzeniem przezeń (28 IV 1939 r.) umowy morskiej z Wielką Brytanią, bez poprzedniego zawiadomienia o tym adm. Raedera. Ten w dalszym ciągu twierdzi uporczywie, że nie brał na serio możliwości wybuchu wojny, przynajmniej jeżeli chodzi o udział w niej Anglii, zaskaniając się oświadczeniem Hitlera z 23 V 1939 r., w którym *führer* zapewniał, że „z powodu ostatnich jego żądań, zmierzających do rewizji polskiego korytarza, nie należy obawiać się wojny z Anglią”⁴⁶. Przekonania tego nie podzielał adm. Dönitz, który ze swej strony uważał, że wypowiedzenie umowy morskiej jest niezwykle mocnym gestem politycznym i że wszelkie usiłowanie dowolnego kontrolowania dalszego rozwoju tak napiętej sytuacji międzynarodowej, jest niemożliwe, a zatem przestawić należy natchmianem zbrojenia morskie na budowę okrętów podwodnych. Wyraz temu stanowisku dał on w czerwcu 1939 r., meldując dowódcy marynarki, iż on sam i jego oficerowie są zaniepokojeni możliwością wybuchu wojny, w momencie, w którym *U-Booty*, wobec znikomej swej liczby, nie są przygotowane do walki. W dniu 22 VI 1939 r. w Świnoujściu adm. Raeder przekazał oficerom okrętów podwodnych odpowiedź Hitlera. W niej *führer* zapewnia, że:

„dołoży wszelkich starań, by w żadnym wypadku nie doszło do wojny z Wielką Brytanią, gdyż oznaczałoby to *Finis Germaniae*. Niech oficerowie okrętów podwodnych będą spokojni”⁴⁷.

Dönitz jednak nie bardzo wierzy w możliwość lokalizacji konfliktu i po tym oświadczeniu Raedera ostrzeżenie swych podkomendnych mówi:

„Jedno jest dla mnie pewne, że gdziekolwiek bądź dojdzie do wojny, to Anglia będzie po stronie naszych przeciwników. Na to proszę się nastawić wewnętrznie”⁴⁸.

⁴⁴ K. Dönitz, op. cit. s. 37, twierdzi, że był przekonany, iż okręty handlowe nie dadzą się zatapiać bez usiłowania użycia swego uzbrojenia i bez meldowania pozycji okrętu podwodnego oraz że Anglicy znów wprowadzą konwoje.

⁴⁵ Por. K. Dönitz, op. cit. s. 36/37.

⁴⁶ Por. E. Raeder, op. cit. v. II, s. 163.

⁴⁷ Por. E. Raeder, op. cit. v. II, s. 165 i K. Dönitz, op. cit. s. 45.

⁴⁸ Por. K. Dönitz, op. cit. s. 45.

Dowódca floty, mimo iż 15 VIII 1939 r. ogłasza częściową mobilizację *Kriegsmarine*, wciąż twierdzi, iż wierzył w sprawdzenie się słów Hitlera wypowiedzianych do niego, po znanym przemówieniu w Obersalzburgu (22 VIII 1939 r.), a mianowicie: „trudności usunę na drodze politycznej, bez walki”⁴⁹. Adm. Dönitz, nie mając natomiast żadnych złudzeń co do możliwości uniknięcia zatargu z Wielką Brytanią, przedkłada w dniu 28 VIII 1939 r. nowy memoriał dowództwu *Kriegsmarine*. Sugeruje on w nim rozbudowę floty okrętów podwodnych do 300 jednostek, przy położeniu nacisku na budowę typu VII-b i VII-c i w jego zakończeniu oświadcza, że: „broń podwodna musi być doprowadzona przy pomocy wszystkich, nawet nadzwyczajnych środków, do stanu, który umożliwi wykonanie jej głównego zadania, jakim jest pokonanie Anglii”⁵⁰. W trzy dni później wybuchła wojna, a 3 września w momencie wypowiedzenia wojny przez Anglików, Hitler mógł tylko oświadczyć adm. Raederowi: „Teraz jednak nie mogłem uniknąć wojny z Anglią”⁵¹.

Jakie skutki dla *Kriegsmarine* przyniosła taka awanturnicza polityka zagraniczna, którą miała ona teraz kontynuować, w myśl znanego powiedzenia Clausewitza, przy pomocy innych środków? Raeder pisze:

„Samooszukiwanie się Hitlera i wynikająca z tego polityka przyniosły tragiczne skutki dla marynarki, gdyż jej rozbudowa zahamowana zwłaszcza ostatnią decyzją prowadzenia długofalowych zbrojeń morskich, nie odpowiadała rzeczywistemu rozwojowi wypadków”⁵².

Usprawiedliwiając się twierdzi on, iż gdyby można było przewidzieć dalszy bieg wydarzeń, to od początku 1939 r. należało się przestawić na budowę okrętów podwodnych. Byłoby to jednak prowokacyjnym naruszeniem umowy morskiej, co nie wydawało mu się konieczne, wobec bezustannych, uspokajających zapewnień Hitlera. Opinia Dönitza w tej sprawie jest zgoła inna. Pisze on, że wybuch II wojny światowej spowodował powstanie „jednej z najtragiczniejszych sytuacji w historii morskiej”⁵³, oraz że:

„Co wypowiedzeniu umowy morskiej, należało tak szybko, jak to tylko było możliwe, przygotowywać się do walki z Anglią już w najbliższej przyszłości bez względu na to, czy fakt ten by nastąpił, czy też nie. Można to było osiągnąć jedynie przez rozbudowę okrętów podwodnych”⁵⁴.

Z początkiem września 1939 r. było już jednak za późno na teoretyczne rozważania i trzeba było podjąć walkę z połączonymi flotami Francji i Anglii, przy pomocy takich sił, z jakimi wojna zastała *Kriegsmarine*. Stosunek zaś tych sił był bardzo niekorzystny. W poszczególnych kategoriach okrętów wygląda on następująco (niemieckie na pierwszym miejscu): pancerniki 5 : 22, lotniskowce 0 : 7, ciężkie krążowniki 2 : 22, lekkie krążowniki 6 : 61, niszczyciele 34 : 255, okręty podwodne 57 : 135. Taki stan rzeczy usprawiedliwia określenie Dönitza, że „Die Marine war ein Torso”.

IV. KRIEGSMARINE W OKRESIE II WOJNY ŚWIATOWEJ

Opis operacji *Kriegsmarine* w czasie minionej wojny światowej w ujęciu obu admirałów nie przynosi żadnych rewelacji w stosunku do faktów znanych już dotychczas w literaturze fachowej i pamiętnikarskiej tego okresu. Stąd też wystarczy naszkicować je w ogólnym zarysie, zwracając przy tym uwagę przede wszystkim

⁴⁹ Por. E. Raeder, op. cit. v. II, s. 166.

⁵⁰ Por. K. Dönitz, op. cit. s. 46.

⁵¹ E. Raeder, op. cit. v. II, s. 167.

⁵² E. Raeder, op. cit. v. II, s. 168.

⁵³ Por. K. Dönitz, op. cit. s. 50.

⁵⁴ Por. K. Dönitz, op. cit. s. 48.

na stronę organizacyjną i program rozbudowy floty, a nie na jej działalność bojową. Okres ten tak pod względem organizacji marynarki, jak i zasad prowadzenia operacji morskich dzieli się wyraźnie na dwa periody, na które decydujący wpływ wywarli kolejni dowódcy marynarki, Raeder i Dönitz. Wprawdzie drogowskazem dla działania ich obu były te same początkowo wytyczne OKW, co do prowadzenia wojny z 31 IX 1939 r., przewidujące jako zadanie dla marynarki „prowadzenie wojny z handlem wroga z punktem ciężkości wymierzonym przeciwko Anglii”⁵⁵, lecz w sposobie osiągnięcia tego celu różnili się oni znacznie. Admirał Raeder zmierzał doń przez maksymalne wykorzystanie wszystkich rozporządzalnych środków bojowych nadwodnych i podwodnych, uzupełnionych dodatkowo przez krążowniki pomocnicze i wspartych przez odpowiednio zorganizowaną sieć zaopatrzenia na morzach. Odrzucał on natomiast tezę swego następcy Dönitza iż:

„należy położyć cały nacisk na budowę okrętów podwodnych, dopóki jeszcze liczba ich strat jest stosunkowo niska, a środki obrony przeciwnika są jeszcze niedostatecznie rozwinięte”,

oraz że

„zaniedbania tej sprawy nie zdołamy odrobić w przyszłości nawet przy zwiększonej produkcji”⁵⁶.

Dla prowadzenia walki admirał Raeder ujął swe siły w ramy następującej organizacji. Sam przy pomocy szefa sztabu operacji morskich kierował całością działań nadwodnych, a podwodnych poprzez admirała Dönitza, dowódcę tych jednostek. W pierwszej kolejności podlegały mu tzw. *Marinegruppenkommando*: „Wschód” i „Zachód”. Dowództwa te, będące koncepcjami Raedera, a wzbudzające zastrzeżenia wyższych oficerów marynarki, miały zadanie przygotować i przeprowadzić operacje przydzielonych sobie flot oraz dostarczać im w czasie akcji na morzu wszelkich informacji dotyczących przeciwnika.

Do sfery ich działania należała również obrona przedpola (zwalczanie wrogich okrętów, odmincowywanie, ochrona konwojów itd.). Dowództwom grup morskich w dalszej kolejności były podporządkowane dowództwa floty i dowództwa portów. Ze swej strony admirał Dönitz podzielił podległe mu dowództwo na oddziały: organizacyjny oraz operacyjny, który był faktycznie sztabem prowadzenia operacji okrętów podwodnych. Oddział organizacyjny z podległą mu *U-Boot-Lehrdivision* zajmował się teoretycznym i praktycznym szkoleniem przyszłych załóg jednostek podwodnych. Problem rozbudowy floty w czasie wojny skupiał się w dalszym ciągu w departamencie konstrukcji okrętów, w którego ramach zagadnienie budowy okrętów podwodnych leżało w kompetencji *U-Boot-Amtu*.

Dla realizacji swych zbrojeń flota uzyskała część potencjału zbrojeniowego Rzeszy (17% łącznie z lotnictwem, wobec 83% armii lądowej) w postaci zakładów i odpowiednich przydziałów surowców. Oczywiście cały plan „Z” został zdeaktualizowany, a budowę wielkich okrętów, z wyjątkiem wykończenia „Bismarcka”, „Tirpitz” i „Prinz-Eugena” wstrzymano, gromadząc gros wysiłku na konstrukcji małych okrętów nadwodnych, przebudowie okrętów handlowych na krążowniki pomocnicze i budowie okrętów podwodnych. Początkowy program budowy przewidywał miesięczną konstrukcję 28 jednostek podwodnych, ale od czerwca 1940 r. obniżono go do 25, wobec braku surowca i siły roboczej, spowodowanych negatywną postawą Hitlera w stosunku do potrzeb floty. Führer bowiem nie wykazywał entuzjazmu

⁵⁵ Problem walki morskiej z Polską omawiał plan „Fall Weiss”. Działanie te są jednak zupełnie pominięte w obu pamiętnikach. Raz tylko E. Raeder, op. cit. v. II, s. 196, omawiając sprawę stworzenia „Marinekommando Ost” pisze: „Dort hatte sich die Organisation während des kurzen Seekriegs mit Polen bewährt”.

⁵⁶ Por. K. Dönitz, op. cit. s. 125.

ani do szybkiej rozbudowy floty podwodnej, ani do ryzykownego używania dużych jednostek nadwodnych dla zwalczania handlu przeciwnika. Całokształt operacji bojowych w okresie sprawowania dowództwa przez Raedera stoi pod znakiem systematycznego zacieśniania się zakresu działania jednostek nadwodnych, spowodowanego, obok ich liczebnej słabości, głównie brakiem wsparcia tych operacji ze strony własnego lotnictwa. Lapidarnie ujął to Dönitz pisząc „Niemcy toczyły swą walkę na morzach w II wojnie światowej bez lotnictwa”⁵⁷. Zatopienie „Bismarcka” (1941) i powrót do portów macierzystych „Scharnhorsta” i „Gneisenau” (1942) stanowiły faktyczne zakończenie operacji na oceanach sił nadwodnych *Kriegsmarine*, skoncentrowanych odtąd na wodach północnej Norwegii w celu zwalczania konwojów płynących do Murmańska. W przeciwieństwie do nich jednostki podwodne Dönitza w pełni wykorzystując szanse, jakie im dało uzyskanie w 1940 r. otwartego wyjścia na Atlantyk, odnoszą w tym okresie poważne sukcesy w walce z handlem wroga, i to mimo iż odczuwają one również brak wsparcia ze strony *Luftwaffe*, oraz że nie rozporządzały aż do 1942 r. odpowiednio pewnymi torpedami. Tak więc w 1942 r. okręty podwodne przy zastosowaniu taktyki ataków zespołowych (*Rudeltaktik*) uzyskały maksimum swych zatopień w II wojnie światowej, niszcząc 1 160 okrętów łącznej wyporności 6 226 215 BRT, przy własnej stracie 42 *U-Bootów*. Coraz skuteczniejsze jednak ataki alianckiego lotnictwa wyposażonego w radar wyraźnie wskazywały na konieczność zwiększenia produkcji okrętów podwodnych, jak i ulepszenia ich jakości. Tego rodzaju sytuacja na morzach w swej konsekwencji przynosi ustąpienie Raedera (31 I 1943 r.), zmuszonego do tego przez Hitlera i zastąpienia go przez Dönitza, zwolennika wojny podwodnej. Dönitz natychmiast po objęciu nowego stanowiska przeprowadza zmiany organizacyjne i personalne w marynarce. Tak więc odmienia kadre admirałów i likwiduje *Gruppenkommandas*, łącząc te stanowiska z odpowiednimi dowództwami floty. Następnie przy zachowaniu w swym ręku dowództwa *U-Bootów*⁵⁸, Dönitz włączył tylko dotychczasowy swój sztab do dowództwa marynarki. Jeżeli chodzi o uzbrojenia morskie, to zrezygnował on z przeprowadzenia ich na własną rękę i zawarł umowę z ministrem Speerem, w myśl której ten ostatni przejął całość budowy floty na podstawie planu przedłożonego mu przez marynarkę. Przewidywał on budowę 30 okrętów podwodnych miesięcznie i znaczne zwiększenie produkcji małych jednostek (np. ścigaczy z 24 do 72 rocznie). Dla zorganizowania współpracy *Kriegsmarine* z ministerstwem produkcji zbrojeniowej stworzono mieszaną komisję budowy okrętów z admirałem na czele, w której decydujący głos w sprawach budowy należał do wojskowych. W związku z tym uległa likwidacji *Amtsgruppe-U-Bootswesen*. Celem przyspieszenia budowy nowych jednostek podwodnych zaczęto produkować je w częściach, które później montowano w stoczniach. System ten umożliwił osiągnięcie w 1943 r. rekordowej miesięcznej produkcji *U-Bootów*⁵⁹.

Okres dowodzenia przez admirała Dönitza przynosi ostateczną likwidację niemieckiej floty nadwodnej, która padła w głównej mierze ofiarą ataków lotnictwa alianckiego, oraz zacięłą walkę między niemiecką mocą produkcyjną i myślą techniczną w dziedzinie budowy okrętów podwodnych a potęgą lotniczą i morską Anglosasów skierowaną na ich zniszczenie. Dało to z jednej strony wprowadzenie szeregu udoskonaleń w budowie okrętów podwodnych, jak np. „Schnorchel”, „Bold”, „Hagenuck”, torpedy akustyczne itd., wyprodukowanie nowych typów dysponujących

⁵⁷ Por. K. Dönitz, op. cit. s. 323.

⁵⁸ K. Dönitz, op. cit. s. 319, wyjaśniając przyczynę tego pisze: „in der Marine keinen höheren Offizier gab, der die erforderlichen Kenntnisse und Erfahrungen in der U-Bootkriegführung in gleichem Masse besass wie ich”.

⁵⁹ Przeciętna ta wynosiła dla 1940 r. — 4,1; 1941 — 16,3; 1942 — 19,8; 1943 — 23,6; 1944 — 19,5; okrętów miesięcznie. W drugiej połowie 1944 r. wybudowano 98 jednostek typu XXI i XXIII, a w pierwszych trzech miesiącach 1945 r. nawet 83, mimo gwałtownych ataków lotnictwa alianckiego na produkujące je stocznie.

niezwykle silnymi bateriami elektrycznymi (typ XXI i XXIII), oraz rozpoczęcie budowy rewolucyjnego U-Bootu typu inżyniera Waltera (jeden uniwersalny motor i szybkość ok. 25 węzłów pod wodą), przy równoczesnym maksymalnym zwiększaniu całości ich produkcji. Z drugiej jednak strony wyścig ten, wobec miażdżącej przewagi lotnictwa i floty przeciwnika oraz braku czasu na wprowadzenie do linii nowych konstrukcji, zakończył się ostateczną klęską *Kriegsmarine*⁶⁰.

V. ZAKOŃCZENIE

Tak więc historia floty niemieckiej spletała się nierozdzielnie z dwiema wojnami światowymi, w których walcząc przeciwko najpotężniejszemu mocarstwu morskim, uległa całkowitemu zniszczeniu. Oczywiście wojskowe koła marynarki usiłują znaleźć przyczynę tych niepowodzeń, by usprawiedliwić swe porażki i wyciągnąć odpowiednie wnioski na przyszłość. Adm. Dönitz, po znanej nam ocenie niepowodzeń morskich w I wojnie światowej, w następujących słowach wyraża swą opinię co do klęski w II wojnie światowej:

„Nie doceniano prowadzenia operacji morskich. Nie istniało u nas, tak jak w angielskim politycznym i wojskowym kierownictwie oraz narodzie, pojęcie i zrozumienie „bitwy na Atlantyku”.

Nasza uwaga zwrócona była przede wszystkim na bitwy na kontynencie. Wierzono, że przez ich wygranie pokona się także Anglię, mocarstwo morskie. Kontynentalnie myślące dowództwo armii i naród nie rozumiały tego, że niemieckie okręty podwodne walczące na pełnym Atlantyku prowadziły decydującą walkę z Anglią”⁶¹.

Raeder ze swej strony podkreśla, że ani w I, ani w II wojnie światowej, polityczne i wojskowe kierownictwo nie rozumiało znaczenia panowania na morzu, rozumując kategoriami kontynentalnymi. Zdanie to podziela również adm. Ruge, obecny szef *Bundesmarine* pisząc:

„Przeegraliśmy katastrofalnie obie wojny, w pierwszym rządzie dlatego, że kierownictwo niemieckie nie rozumiało ani istoty, ani siły walczącego z nami mocarstwa morskiego”⁶².

Tego rodzaju oceny, tak ze strony niemieckiej, jak i ich byłych przeciwników, można by mnożyć dowolnie⁶³. Prowadzą one w prostej linii do twierdzenia, że tylko wskutek słabości na morzu Niemcy przegrały obie wojny i przy powoływaniu się na historię walk Hiszpanii oraz Francji z Anglią, jak to czyni adm. Ruge, do

⁶⁰ Całokształt działań związanych z walką podwodną w cyfrach wygląda następująco: od 1 IX 1939 r. do 8 V 1945 r. wybudowano 1113 okrętów podwodnych, z czego 863 brało udział w operacjach bojowych. Z liczby tej 630 zginęło w walkach na morzu, 81 uległo zniszczeniu w portach, a 42 zostały zatopione przez załogi, 11 internowało się w portach neutralnych, 153 przekazano aliantom, a 38 nie nadawało się do służby. W okresie II wojny światowej U-Booty zatopiły: 148 okrętów wojennych, uszkodziły 45 i zniszczyły 2779 okrętów handlowych o wyporności 14 119 413 BRT.

⁶¹ Por. K. Dönitz, *op. cit.* s. 117.

⁶² F. Ruge, *Seemacht und Sicherheit*, Tübingen 1955, s. 20.

⁶³ Por. J. F. C. Fuller, *L'influence de l'armement sur l'histoire*. Paris 1948, s. 196. Pisz on: „La conquête de l'Europe n'était pas un problème terrestre, mais un problème maritime, car cette conquête ne serait jamais complète tant que la Manche n'aurait pas été victorieusement franchie. Partir en guerre avant d'avoir forgé un élément capable de la franchir, c'était jouer avec le sort”. Podobną opinię wyraża Fritz E. Giese, *Die alte und die neue Marine*. Bonn 1957, s. 48.: „Deutschland hat bisher im kontinentalen Denken die Bedeutung der See nicht immer klar erkannt. Zwei verlorene Kriege sind der Beweis. Wer die See nutzt und ihre Wege sichern kann, der gewinnt am Ende”. Tego samego zdania jest kmdr. R. Jouan. — *La marine allemande*. Paris 1949, s. 304 pisząc: „Même à l'ère de l'aviation, on ne peut se lancer à la conquête de notre planète dont la majeure partie de la surface est recouverte par les océans, sans disposer de cette puissance maritime complétée aujourd'hui par la puissance aérienne et qu'on pourrait désormais qualifier de „puissance amphibie”.

wysuwania tezy, iż mocarstwo morskie zawsze ostatecznie zwycięży mocarstwo lądowe. Stąd wynika zadowolenie z obecnej sytuacji Niemiec Federalnych, sojusznika największych mocarstw morskich w pakcie atlantyckim. Bez ogródek stwierdza to Raeder pisząc:

„Jesteśmy częścią wolnego świata, do którego należymy wewnętrznie. W związku z tym jesteśmy ściśle związani z wielkimi mocarstwami morskimi. W obu wojnach były one naszymi przeciwnikami i ulegliśmy ich naciskowi. Obecnie jednak dzięki współpracy z nimi pojawiają się nowe widoki na przyszłość”⁶⁴.

Taka ocena sytuacji nie odpowiada rzeczywistości, gdyż ani Francuzi, ani Niemcy nie przegrali wojen wyłącznie dlatego, że walczyli z potęgami morskimi, ale wskutek tego, iż przez swą agresywną i zarazem nieudolną politykę doprowadzili do stworzenia przeciwko sobie koalicji najpotężniejszych mocarstw lądowych i morskich. Walcząc z takim przeważającym potencjałem materiałowym i ludzkim, musieli oni przegrać wojnę⁶⁵. Oczywiście stwierdzenie tego faktu nie wyłącza niebezpieczeństw, grożących ze względu na udział Republiki Federalnej w NATO, gdyż nie fakt jej sojuszu z mocarstwami morskimi, ale fakt rozbitcia się koalicji mocarstw lądowo-morskich zawiera w sobie zarodki niebezpieczeństwa.

Zbigniew Rotocki

WALTHER HUBATSCH: Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1848—1945. Verlag für Wehrwesen, Bernhard und Graefe. Frankfurt am Main 1958, 269 s. — FREDERIC B. M. HOLLYDAY Bismarck's Rival. A political biography of general and admiral Albrecht von Stosch. Duke University Press, Durham, North Carolina 1960, 316 s. —

WOLFGANG WACKER: Der Bau des Panzerschiffes „A” und der Reichstag. Tübinger Studien zur Geschichte und Politik Nr. 11. Hrsg. von Hans Rothfels, Theodor Eschenburg und Werner Markert. J. C. B. Mohr (Paul Siebeck) Tübingen 1959, 180 s. — ERNST L. PRESSEISEN: Germany and Japan. A Study in Totalitarian Diplomacy 1933—1941. Martinus Nijhoff. The Hague 1958, 369 s. — KARL KLEE: Das Unternehmen „Seelöwe”. Die geplante deutsche Landung in England 1940. Studien und Dokumente zur Geschichte des Zweiten Weltkrieges Band 4a. Musterschmidt-Verlag Göttingen 1958, 300 s.

Wszystkie wymienione wyżej książki łączą się bezpośrednio lub pośrednio z dziejami niemieckiej marynarki wojennej. Walther Hubatsch, wybitny historyk zachodniemiecki, związany jest z zagadnieniami morskimi przez tradycję rodzinną i przez własną służbę w marynarce w czasie II wojny światowej. Praca jego opiera się prawie wyłącznie na aktach archiwalnych znajdujących się obecnie w rękach admiralicji brytyjskiej. Teza książki ujawnia się w samym tytule, który podkreśla rolę sztabu marynarki (*Admiralstab*), aczkolwiek w rzeczywistości znaczenie jego było bardzo niewielkie; autor uważa ten fakt za fatalny dla losu nie-

⁶⁴ Por. Raeder, op. cit. v. II, s. 332. Podobnie F. Ruge, op. cit. s. 14, pisze: „Die Bundesrepublik ist Mitglied der NATO gewesen. Dass sie sich damit auf die Seite der Haupt- Seemächte gestellt hat, ist in der Öffentlichkeit kaum vermerkt worden”.

⁶⁵ Z Niemców podobną opinię wyraża m. inn. Kurt Assmann, op. cit. s. 205, który pisze: „Die deutsche Wehrmacht hat in zwei aufeinanderfolgenden Weltkriegen, trotz grösster Hingabe und Opferbereitschaft des deutschen Soldaten, die ihr nach der Kriegslage zufallende Aufgabe nicht erfüllen können. Sie war in beiden Fällen von der politischen Führung überfordert worden, indem diese sie einer Übermacht von Feinden gegenüberstellte, der sie auf die Dauer erliegen musste“ oraz Walter Hubatsch, op. cit., s. 215, który twierdzi: „Die Waffe selbst war scharf, die taktische Führung gut, die strategische und politische Leitung enttäuschte”.