

## ARTYKUŁY RECENZYJNE I RECENZJE

Roman Kochnowski

Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie

Brytyjski dwugłos o bitwie jutlandzkiej: John Brooks, *The Battle of Jutland*, Series: „Cambridge Military Histories”, Cambridge 2016, Cambridge University Press, ss. 571; Nicholas Jellicoe, *Jutland. The Unfinished Battle*, Barnsley 2016, Seaforth Publishing, ss. 402

100. rocznica wybuchu I wojny światowej, obchodzona 4 lata temu, zaowocowała licznymi monografiami poświęconymi tej tematyce. Oprócz aspektów politycznych, społecznych i ekonomicznych pierwszego ze światowych konfliktów pojawiły się publikacje dotyczące militarnych aspektów jej przebiegu, co oczywiście jest ze wszech miar zrozumiałe. Wśród licznych opracowań poruszających przebieg działań zbrojnych na frontach I wojny światowej nie mogło oczywiście zabraknąć publikacji związanych z działaniami na morzach i oceanach w czasie jej trwania. Pod tym względem lata 1914–1918 były dość specyficzne. Otóż stoczono kilka większych potyczek, by wymienić starcie pod Coronelem, u brzegów Falklandów czy na Dogger Banku. Nie zabrakło dramatycznych zmaganiań w wojnie podwodnej o poważnych następstwach nie tylko militarnych, ale i politycznych. Miały wreszcie miejsce klasyczne działania krążownicze w wydaniu niemieckich zarówno regularnych, jak i pomocniczych okrętów wojennych. Jednak do dużej bitwy morskiej doszło tylko raz, mianowicie popołudniem 31 V 1918 r. Starcie dwu potężnych zespołów operacyjnych – brytyjskiej *Grand Fleet* i niemieckiej *Hochseeflotte* przeszło do historii brytyjskiej jako bitwa jutlandzka (*Jutland Battle*), niemiecka historiografia opisuje ją jako bitwę na Skagerraku (*Skagerrakschlacht*). Do czasu starcia pod Leyte w październiku 1944 r. była to największa konfrontacja na morzu w dziejach powszechnych.

31 V 1916 r. nastąpiło apogeum brytyjsko-niemieckiego konfliktu o panowanie na morzach i oceanach. Konflikt ten rozpoczął się wraz z budową floty pełnomorskiej z inicjatywy cesarza Wilhelma, którego inspirował adm. Alfred von Tirpitz. Na przełomie XIX i XX stulecia ten oficer flagowy przekonał zarówno monarchę, jak i niemieckie elity polityczne do konieczności budowy marynarki wojennej zdolnej do rywalizacji z Royal Navy. Wedle doktryny Tirpitz, określanej jako „idea ryzyka” (niem. *Risikogedanke*), silna marynarka cesarska Niemiec miała powstrzymać Albion przed interwencją na kontynencie w wypadku konfliktu Berlina z Paryżem i Petersburgiem. Jej autor był przekonany, że Brytyjczycy w obawie przed utratą prestiżu oceanicznego mocarstwa zachowają wobec konfliktu europejskiego neutralność<sup>1</sup>.

Admirałowie brytyjscy, a także londyńska elita polityczna patrzyli na te ambicje morskie Rzeszy i osobiście cesarza Wilhelma II z dużą dozą pobłażliwości, początkowo może nawet i sympatii. Sytuacja uległa zmianie, gdy po konflikcie japońsko-rosyjskim lat 1904–1905 zbrojenia morskie wkroczyły w nową fazę za sprawą budowy pancernika typu *Dreadnought*, który nadał brytyjsko-niemieckiemu wyścigowi zbrojeń nową dynamikę. Co więcej – po doświadczeniach Cuszimy adm. Tirpitz uwierzył, że Kaiserliche Marine będzie w stanie stoczyć zwycięską „decydującą bitwę” z Royal Navy gdzieś między Helgolandem a Półwyspem Jutlandzkim czy Wyspami Fryzyjskimi. I od tej chwili w niemieckiej flocie z nadzieją oczekiwano „owego dnia” (*der Tag*), który miał przełamać brytyjską hegemonię na morzu, a Niemcom zapewnić godne „miejsce pod słońcem”.

Brytyjska admiralicja nie zamierzała biernie czekać, aż jej niemieccy rywale osiągną przewagę w zbrojeniach morskich i dzięki wzmoczonemu wysiłkowi konstruktorów, inżynierów oraz przemysłu stoczniowego Albion utrzymał do wybuchu I wojny światowej przewagę nad niemieckimi rywalami.

U progu światowego konfliktu Kaiserliche Marine będąc drugą flotą świata, osiągnęła tonażowo jednak ledwie 60% stanu Royal Navy<sup>2</sup>.

Poza tym brytyjska admiralicja nie zamierzała spełnić oczekiwań Tirpitz i nie wysłała *Grand Fleet* na niemiecką część Morza Północnego w celu stoczenia „decydującej bitwy”. Rzesza została uwięziona w kleszczach dalekiej blokady morskiej, przeciw której *Hochseeflotte* była bezradna.

Gdy wojna wybuchła, Brytyjczycy udzielili niemieckim przeciwnikom bolesnej nauki pod Helgolandem 28 VIII 1914 r., gdzie grupa krążowników liniowych wadm. Davida Beatty’ego zatopiła bez strat własnych 3 niemieckie krążowniki lekkie. Rewanż niemiecki nastąpił szybko. Niespełna miesiąc

<sup>1</sup> R. Hobson, *Maritimer Imperialismus. Seemachtideologie, seestrategisches Denken und der Tirpitzplan 1875–1914*, München 2004, s. 231–255. Por. też: P.J. Kelly, *Tirpitz and the Imperial German Navy*, Bloomington 2011, s. 81–103.

<sup>2</sup> N. Rodger, *Brytyjsko-niemiecki wyścig zbrojeń morskich*, w: *Od Port Artur do Port Stanley. Z dziejów konfliktów morskich w XX stuleciu*, red. R. Kochnowski, J. Jastrzębski, Oświęcim 2016, s. 44–46.

później niemiecki okręt podwodny „U-9” zatopił u holenderskich wybrzeży w ciągu niespełna godziny 3 krążowniki pancerne Royal Navy. Ten sukces okazał się pyrrusowym zwycięstwem, bowiem dowództwo brytyjskie stało się zdecydowanie ostrożniejsze w wysyłaniu większych jednostek w pobliżu wód niemieckich.

Niemieccy admirałowie musieli zmienić taktykę. Postanowili wysłać na wody brytyjskie swe szybkie okręty skoncentrowane w zespole sił rozpoznawczych (*Aufklärungskräfte*), których trzon stanowiły krążowniki liniowe, pod brytyjskie wybrzeże Morza Północnego w celu ostrzału niewielkich i słabo bronionych miast, jak Hartlepool czy Scarborough. Działania te określane przez admiralicję w Berlinie jako „ukłucia igłą” (*Nadelstiche*) były wymierzone w brytyjskie morale, w najlepszym wypadku w niszczenie niewielkich jednostek bliskiej blokady. Niemcy liczyli, że uda się zwabić na otwarte morze siły brytyjskie, które zostaną następnie wciągnięte w pułapkę i zmuszone do walki z liczniejszymi siłami Kaiserliche Marine.

Niemieccy admirałowie mieli przy tym nadzieję, że dowódca krążowników liniowych (*Battlecruiser Force*) stacjonowanych w Rosyth u ujścia Firth of Forth, wspomniany wyżej wadm. Beatty, znany z porywczosci, da się wpędzić w niekorzystną dla siebie sytuację taktyczną. Pierwsza taka próba zakończyła się dla Niemców katastrofą. W bitwie na Dogger Banku 24 I 1915 r. Niemcy stracili krążownik pancerny SMS „Blücher”, a krążowniki liniowe SMS „Seydlitz” i SMS „Derfflinger” zostały poważnie uszkodzone. Jednak wadm. Beatty czuł duży niedosyt, był przekonany, że jego adwersarz kadm. Franz von Hipper umknął mu z większością sił, pozbawiając go szans na efektowne zwycięstwo. Obiecywał sobie, że przy kolejnej okazji nie pozwoli mu uciec<sup>3</sup>.

Ta przytrafiła się prawie półtora roku później w dniu bitwy jutlandzkiej. Jej prologiem było starcie krążowników liniowych wadm. Beatty’ego z zespołem sił rozpoznawczych wadm. Hippera. Bitwa, która rozpoczęła się ok. godz. 14.30 (czasu GMT) 31 V 1916 r. starciem obu straży przednich głównych sił, doprowadziła do bezpośredniej konfrontacji 151 okrętów *Grand Fleet* z 99 okrętami *Hochseeflotte*. Do dziś trwają spory o ostateczny bilans tego starcia. Bardzo trudno jest ocenić tę konfrontację bez szczegółowej analizy jej przebiegu oraz pogłębionych studiów nad jej skutkami. W sensie taktycznym bitwę wygrali Niemcy, tracąc tylko jeden nowoczesny duży okręt – krążownik liniowy „Lützow”, flagowiec wadm. Hippera. Brytyjczycy utracili aż 3 okręty tej klasy („Queen Mary”, „Indefatigable”, „Invincible”), straty osobowe po stronie brytyjskiej okazały się ponad dwukrotnie wyższe od niemieckich.

W wymiarze operacyjnym rezultat bitwy jutlandzkiej nie był już tak jednoznaczny – Kaiserliche Marine miała uszkodzonych aż 15 dużych okrętów wykluczających je z akcji na co najmniej kwartał, Royal Navy – tylko 7. Dość

<sup>3</sup> S.W. Roskill, *Admiral of the Fleet Earl Beatty. The Last Naval Hero. An Intimate Biography*, Barnsley 2018, s. 113–114.

powiedzieć, że dwa miesiące po bitwie wadm. Beatty posiadał 5 sprawnych krążowników liniowych do dyspozycji, a jego przeciwnik wadm. Hipper – zaledwie 1<sup>4</sup>. I wreszcie wymiar strategiczny. W tym aspekcie jednoznaczni zwycięzcami byli Brytyjczycy. Niemcom nie udało się przełamać brytyjskiej blokady morskiej, a Royal Navy nadal panowała na morzach i oceanach. Fakt ten miał niebagatelne znaczenie polityczne. Niemcy musieli wrócić do realizacji koncepcji nieograniczonej wojny podwodnej ze wszystkimi tego konsekwencjami, z których najważniejszą było wejście USA do wojny po stronie Ententy.

Już kilka dni po bitwie, gdy jej przebieg i rezultat były znane brytyjskiej opinii publicznej, rozpoczęły się namiętne spory, które trwają w Zjednoczonym Królestwie po dziś dzień, mimo upływu całego stulecia. W połowie lat dwudziestych minionego stulecia adm. sir Reginald Bacon opublikował bardzo krytyczną wobec brytyjskich dowódców ocenę starcia na Skagerraku pod wymownym tytułem „Skandal Jutlandzki”<sup>5</sup>.

Z kolei wydana 2 lata wcześniej monografia Juliana Corbetta, poświęcona działaniom morskim podczas Wielkiej Wojny, była oparta na solidnej podstawie źródłowej, bowiem brytyjska admiralicja udostępniła autorowi wiele cennych dokumentów z tego okresu<sup>6</sup>. Jednak krytykowano ją, zwłaszcza w kręgach kombatantów oraz oficerów służby czynnej Royal Navy, gdyż Corbett był cywilem i „nie czuł” – ich zdaniem – specyfiki wojny morskiej, uchodząc wyłącznie za jej teoretyka.

W 1924 r. ukazało się kolejne dzieło napisane przez dwu braci – Alfreda Dewara, komandora Royal Navy w stanie spoczynku i jego brata Kennetha Dewara, również komandora będącego w służbie czynnej, który zakończył swą karierę we flocie latem 1929 r. w stopniu wiceadmirała. Ich monografia bitwy jutlandzkiej<sup>7</sup> stanowi niemal bezkrytyczną apologię poczynań wadm. Beatty’ego w jej trakcie, a przywołany wyżej Julian Corbett podsumował to dzieło jednym mocnym zdaniem: „zbiór luźnych, mało ze sobą powiązanych faktów”<sup>8</sup>.

W Niemczech postrzegano – z oczywistych względów – bitwę na Skagerraku w zupełnie innych kategoriach. W obliczu przegranej wojny starcie to mogło być powodem do dumy. Niemcy nie dali się pobić pierwszej potędze morskiej świata, zadając dumnej Royal Navy bolesne straty<sup>9</sup>.

<sup>4</sup> G. Staff, *Battle on the Seven Seas. German Cruiser Battles 1914–1918*, Barnsley 2011, s. 190–191.

<sup>5</sup> R. Bacon, *The Jutland Scandal*, London 1925.

<sup>6</sup> J. Corbett, *Naval Operations*, vol. III, London 1923.

<sup>7</sup> A. Dewar, K. Dewar, *Narrative of the Battle of Jutland*, London 1924.

<sup>8</sup> Cyt. za: B.D. Hunt, *Sailor-Scholar. Admiral Sir Herbert Richmond 1871–1946*, Waterloo 1982, s. 116.

<sup>9</sup> *Der Krieg zur See 1914–1918*, Barb. O. Gross, Berlin 1920; *Unsere Marine im Weltkrieg 1914–1918*, Hrsg. E. von Mantey, Berlin 1927. Ta druga praca stanowi popularnonaukowe streszczenie oficjalnej historii Kaiserliche Marine w dobie I wojny światowej, napisanej pod

Sytuację historyków zajmujących się bitwą jutlandzką utrudnia fakt braku wspomnień i relacji wszystkich głównych dowódców brytyjskich oraz niemieckich wspomnień z wyjątkiem admirała floty sir Johna Jellicoe<sup>10</sup>. Admirał David Beatty dość chętnie dzielił się swym bardzo subiektywnym spojrzeniem na bitwę jutlandzką z licznymi historykami, ale sam wspomnień nie spisał. Podobnie postąpił Franz von Hipper, mający awersję nawet do pisania bardziej szczegółowych raportów po bitwie. Co więcej – dokładniejszej relacji nie przekazali potomnym ich bliscy współpracownicy. Można tu przywołać wspomnienia wielkiego adm. Ericha Raedera, który bitwę jutlandzką spędził u boku Hippera, a jednocześnie posiadał niewątpliwy talent literacki. A jednak i on potraktował *der Tag* dość zdawkowo, epizodycznie<sup>11</sup>.

Dramatyczne zmagania na morzu podczas II wojny światowej nie zmniejszyły zainteresowania coraz bardziej odległą historią starcia na Skagerraku. Rosnący dystans ułatwiał podjęcie tego tematu z większym – jak się wydaje – obiektywizmem. Ukazywały się zarówno publikacje popularnonaukowe, jak i wielotomowe dzieła wyróżniane prestiżowymi nagrodami<sup>12</sup>.

W 90. rocznicę bitwy jutlandzkiej pod patronatem *Militärgeschichtliches Forschungsamt* (Wojskowy Instytut Historyczny) w Poczdamie została wydana poświęcona temu tematowi monografia zbiorowa, w której swe refleksje zamieścili historycy brytyjscy i niemieccy. W opinii recenzenta jest to bodaj najlepsze (także od strony obiektywizmu spojrzenia) opracowanie tego tematu, jakie się w Niemczech dotychczas ukazało<sup>13</sup>.

Historycy wojen morskich z dużą nadzieją oczekiwali na nowe publikacje dotyczące omawianego tematu w związku z okrągłą, 100. rocznicą bitwy jutlandzkiej. Nie rozczarowali się. Na brytyjskim rynku wydawniczym ukazało się kilkanaście nowych pozycji<sup>14</sup>. Większość z nich z całą pewnością

---

redakcją szefa archiwum marynarki. Zob. też: E. von Mantey, *Der Krieg zur See*, Bd. I–VII, Berlin 1928–1938. Przedmowę do tomów I i II, wydanych w 1928 r., napisał ówczesny dowódca Reichsmarine, wiceadmirał dr h.c. Erich Raeder.

<sup>10</sup> J. Jellicoe, *The Grand Fleet 1914–1916. It's Creation, Development and Work*, London 1919. Wspomnienia adm. Jellicoe uchodzą za dość nudny zbiór faktów podawany czytelnikowi w beznamiętny sposób. Natomiast wspomnienia adm. Scherra są raczej zapiskiem luźnych jego uwag dokonanych przez współautora: *Die deutsche Flotte in großer Zeit*, Hrsg. R. Scheer, W. Stöwer, Berlin 1926.

<sup>11</sup> E. Raeder, *Moje życie*, Gdańsk 2001, s. 95–110.

<sup>12</sup> Można przywołać w tym miejscu monografie udostępnione polskiemu czytelnikowi. W tej pierwszej kategorii niewątpliwie mieści się praca Geoffreya Bennetta, *Jutlandia 1916. Bitwa morską*, Warszawa 2010. Do monumentalnych monografii należy bez wątpienia dzieło Roberta K. Massie, *Stalowe Fortece*, t. I–IV, Gdańsk 2014–2015. Stanowi ono kontynuację wcześniejszego dzieła *Dreadnought* (wyd. pol.: t. I–II, Gdańsk 2004). Autor jest laureatem licznych nagród literackich, w tym Nagrody Pulitzera za biografię cara Piotra I.

<sup>13</sup> *Skagerrakschlacht. Vorgeschichte-Ereignis-Verarbeitung*, Hrsg. M. Epkenhans, J. Hillmann, F. Nägler, wyd. 2, München 2011.

<sup>14</sup> Zob. m.in.: Q. Barry, *The War in the North Sea. The Royal Navy and the Imperial German Navy 1914–1918*, Solihull 2016; A. Konstam, *Jutland 1916. Twelve Hours to Win the War*,

zasługiwałyby na osobne recenzje. Każdy wybór jest oczywiście subiektywną selekcją recenzenta, jednak za rekomendacją tych dwu wzmiankowanych pozycji przemawia kilka istotnych faktów. Pierwsza z recenzowanych pozycji ukazała się w prestiżowej serii „Cambridge Military Histories”. Jest to zatem najnowsze brytyjskie, w pełni naukowe opracowanie problemu wyznaczające na kilku-, a może kilkunastoletnią perspektywę pewne standardy w tym temacie. Druga z recenzowanych pozycji została napisana przez autora będącego w prostej linii wnukiem dowódcy *Grand Fleet*. Autor nie ukrywa, że pewne fakty są mu znane niemal z pierwszej ręki, niemal – gdyż przekazał mu je ojciec. Dziadek autora, adm. Jellicoe zmarł kilkanaście lat przed narodzeniem wnuka. Jakkolwiek autor nie jest zawodowym historykiem, to jednak trzyma się warsztatu naukowego właściwego uczonemu akademickim i pod tym względem nie można wysunąć pod jego adresem żadnych zastrzeżeń.

John Brooks, autor pierwszej z omawianych publikacji, jest z wykształcenia inżynierem elektronikiem. I wojna światowa na morzu stanowi przedmiot jego wieloletnich zainteresowań, których owocem była praca doktorska poświęcona artylerii i systemom kierowania ogniem na okrętach liniowych w czasie bitwy jutlandzkiej, obroniona na londyńskim King’s College (Department of War Studies) w 2005 r.<sup>15</sup>

Lektura dzieła Brooksa to zajęcie tyleż pasjonujące, co niełatwe. Z pewnością nie należy jej polecać czytelnikom mającym mgliste zaledwie pojęcie o bitwie na Skagerraku. Autor zauważa (s. XV), że do 75. rocznicy tego wydarzenia bitwie jutlandzkiej poświęcono 528 (!) mniejszych lub większych opracowań monograficznych, co jest bez wątpienia liczbą imponującą.

We wstępie Brooks bardzo słusznie zwraca uwagę na ujednoczenie czasu akcji w swej monografii według czasu Greenwich – GMT (Greenwich Mean Time) w dodatku w systemie 12-godzinnym (*am* dla godzin od północy do południa i odpowiednio *pm* od południa do północy). Jest to istotne, bowiem w niektórych opracowaniach dotyczących bitwy jutlandzkiej różnica czasu wynosząca godzinę między stroną brytyjską a niemiecką wywoływała spore zamieszanie.

Wprowadzenie do tematu – poświęcone brytyjsko-niemieckiemu wyścigowi zbrojeń morskich – zajmuje niespełna 50 stron, przy czym autor bardziej koncentruje się na technicznych niż politycznych aspektach tej rywalizacji. Wychodzi zatem z założenia, że jest to problem znany, co wprawdzie

---

London 2016; G. Staff, *Skagerrak. The Battle of Jutland Through German Eyes*, Barnsley 2016. Nie zabrakło także przekładów opracowań niemieckich, np.: N. Wolz, *From Imperial Splendour to Interment. The German Navy in the First World War*, Barnsley 2015 (wyd. niem.: „Und wir verrosten im Hafen”. *Deutschland, Großbritannien und der Krieg zur See 1914–1918*, München 2013).

<sup>15</sup> Rok później opublikowało ją wydawnictwo Routledge. Seria wydawnicza „Naval Policy and History”. Por. J. Brooks, *Dreadnought Gunnery and the Battle of Jutland. The Question of Fire Control*, London–New York 2006.

odpowiada stanowi badań w tym obszarze, szkoda jednak, że w zasadzie nie mamy autorskiej oceny tego fenomenu.

W kolejnym rozdziale autor sporo uwagi poświęca zarówno brytyjskim, jak i niemieckim technologiom wojenno-morskim, choć ma rację, podając jako konkluzję uwagę kmdr. Alfreda Chatfielda, w 1916 r. dowódcy flagowego okrętu wadm. Beatty'ego – „Tigera”: „Każdy dowódca okrętu i oficer nawigacyjny muszą pamiętać, że nawet najlepszy oficer artylerii nie będzie w stanie prowadzić skutecznego ognia o ile nie będzie się utrzymywał na stałym kursie” (s. 73). A ze skutecznością brytyjskiej artylerii nie było najlepiej. Jakkolwiek zasięg dział głównego kalibru pancerników i krążowników liniowych Royal Navy przekraczał u progu I wojny światowej 20 000 m, górując w tym względzie nad niemieckimi (maksimum 19 000 m), o czym autor wspomina (s. 190), to jednak wadm. Beatty nie mógł tego atutu wykorzystać. Przyczyna była prozaiczna – po prostu nie bardzo wierzył w skuteczność wyszkolenia swych artylerzystów i uważał, że najlepiej będzie walczyć na dystansie rzędu 14 do 16 000 m. Na kilka tygodni przed bitwą jutlandzką wadm. Beatty pisał do adm. Jellicoe wprost, że „skuteczność ognia «Tigera» [jednego z trzech największych okrętów w zespole krążowników liniowych – R.K.] jest jak zwykle nieskuteczna” (s. 84). To spostrzeżenie autora jest niezwykle ważne. Wyjaśnia bowiem ponad wszelką wątpliwość, dlaczego u progu bitwy jutlandzkiej wadm. Beatty nie wykorzystał atutu przewagi zasięgu dział okrętów, którymi dowodził<sup>16</sup>. Po prostu nie wierzył w skuteczność ognia prowadzonego na dalekim dystansie, uważając, że byłaby to po prostu zbędna strata amunicji. Ten fakt w połączeniu z lepszym sprzętem optycznym (zakłady Carla Zeissla) wyrównywał szanse przeciwników, w każdym razie niwelował brytyjską przewagę. Do tego dochodziła szwankująca łączność między okrętami Royal Navy, w zespole wadm. Beatty tym większa, gdyż jego adiutant kapitan marynarki Ralph Seymour, odpowiedzialny za ten kluczowy aspekt funkcjonowania okrętu flagowego, był niekompetentny<sup>17</sup>. Autor nie ukrywa niewygodnych dla Royal Navy faktów. Na krążownikach

<sup>16</sup> Wielu autorów wyrażało tu zdziwienie, idąc za opinią I oficera artylerii niemieckiego krążownika liniowego „Derfflinger” kmdr. ppor. Georga von Hase, dla którego niepojęte było niewykorzystanie przez Brytyjczyków przewagi w donośności dział. Por. G. von Hase, *Skagerrak. Erinnerungen eines deutschen Seeoffiziers*, Leipzig 1934, s. 90 i n.

<sup>17</sup> Urodzony w 1886 r. Seymour swe prestiżowe stanowisko zawdzięczał koneksjom rodzinnym. Jego siostra Horatia była bliską przyjaciółką małżonki Winstona Churchilla – Clementine. Beatty po wojnie bardzo ostro ocenił postawę swego adiutanta, który pod jego dowództwem dosłużył się stopnia komandora porucznika (ang. *commander*). W opinii admirała indolencja Seymoura wydarła mu zwycięstwo zarówno w starciu na Dogger Banku, jak i pod Jutlandią, a wcześniej uniemożliwiła przechwycenie zespołu Hippera u brytyjskich wybrzeży. Dwa lata po zakończeniu wojny Beatty stwierdził wprost, że Seymour „lost three battles for me”. Cyt. za: A. Gordon, *The Rules of Game. Jutland and British Naval Command*, London 1996, s. 96. Autor recenzowanej pracy przytacza tę opinię na s. 483. Kmdr por. Seymour pod wpływem licznych krytycznych opinii na temat swej osoby popełnił samobójstwo w 1922 r.

liniowych dowodzonych przez wadm. Beatty'ego z dużą nonszalancją podchodzono do zasad bezpieczeństwa. To nie był przypadek. Dowódca zespołu krążowników liniowych wymagał od podległych mu oficerów i marynarzy szybkości i sprawności w działaniu, m.in. wysokiej szybkostrzelności. Dlatego też drzwi między komorami amunicyjnymi a wieżami artylerii głównej nie były zamykane, a ładunki z kordytem (materiałem miotającym do dział) beztrzesko przechowywano w jedwabnych workach. Taki stan rzeczy skłonił autora do krytycznej oceny gotowości bojowej brytyjskich krążowników liniowych (s. 88–90). W jego opinii niemiecki przeciwnik w wyszkoleniu oraz w niektórych aspektach technicznych górował nad Brytyjczykami.

John Brooks szczegółowo opisuje wytyczne, jakie od momentu objęcia dowództwa nad *Grand Fleet* adm. Jellicoe opracowywał na wypadek bitwy generalnej z *Hochseeflotte*. Były one szczegółowe, wręcz drobiazgowo. Jellicoe orientował się, że zamiarem Niemców będzie wciągnięcie głównych sił brytyjskich w niekorzystną taktycznie dla nich sytuację blisko baz Kaiserliche Marine. Bardziej niż niemieckich dział brytyjski admirał obawiał się min i aktywności okrętów podwodnych nieprzyjaciela (s. 101–110). Większość autorów opracowań o bitwie jutlandzkiej krytykuje dowódcę *Grand Fleet* za drobiazgowość, która w praktyce mogła wyglądać na opieszałość. Autor niniejszego artykułu recenzyjnego również to czyni, aczkolwiek w dość oględny sposób (s. 520 i n.). Ten zarzut stawiany częstokroć adm. Jellicoe wydaje się chybiony. Ciężyla na nim ogromna odpowiedzialność. Lapidarnie podsumował ją Winston Churchill. Wedle jego opinii „Jellicoe był jedynym człowiekiem który mógł przegrać wojnę w jedno popołudnie”<sup>18</sup>. Klęska *Grand Fleet* w starciu z *Hochseeflotte* miałaby katastrofalne następstwa dla Wielkiej Brytanii i całej Ententy. Ale nawet jeżeli Jellicoe odniósłby sukces kosztem dużych strat własnych, to mógłby się on okazać pyrrusowym zwycięstwem. Jellicoe był nie tylko dowódcą morskim. Miał zadatki na polityka, co udowodnił po wojnie, pełniąc funkcję generalnego gubernatora Nowej Zelandii. Zdawał sobie sprawę, że Kaiserliche Marine nie jest jedynym zagrożeniem dla brytyjskiej supremacji na morzach i oceanach. Poważne osłabienie Royal Navy mogłoby zachwiać pozycją imperialną Londynu nawet po zwycięskiej wojnie. Jellicoe miał świadomość, że US Navy, w maju 1916 r. jeszcze neutralnych Stanów Zjednoczonych, jest dynamicznie rozbudowywana. To samo dotyczyło cesarskiej marynarki Japonii. Wprawdzie Tokio było sojusznikiem Londynu i Paryża, ale udział cesarskich sił zbrojnych w działaniach na lądzie i morzu był raczej symboliczny. Natomiast swą flotę Japończycy rozbudowywali, skrzętnie wykorzystując gromadzone przez własnych *attaché* morskich doświadczenia obu walczących stron<sup>19</sup>. Ocena dowodzenia adm. Jellicoe

<sup>18</sup> Cyt. za: T. Heathcote, *The British Admirals of the Fleet 1734–1995*, Barnsley 2002, s. 130.

<sup>19</sup> S. Asada, *From Mahan to Pearl Harbor. The Imperial Japanese Navy and The United States*, Annapolis 2006, s. 47 i n.



w czasie bitwy jutlandzkiej bez uwzględniania powyższych uwarunkowań jest po prostu daleko idącym uproszczeniem.

Oczywiście nie oznacza to zgody na bezkrytyczną ocenę jego roli w opisywanym wydarzeniu. Można przyznać rację Brooksowi, gdy wyrażał wątpliwości, czy duża samodzielność taktyczna, jaką Jellicoe pozostawił wadm. Beatty, była właściwa, tym bardziej że on sam w liście do swego podkomendnego przedstawiał obiekcje co do żądań admiralicji dotyczących podjęcia „bardziej aktywnych działań”. Dowódca *Grand Fleet* wiedział przecież o jego skłonności do nadmiernie ryzykownych działań (s. 126).

Autor, który swe badania nad bitwą jutlandzką zaczynał od analizy przygotowania i skuteczności artylerii głównej obu walczących stron, zaprezentował na s. 184 tabelę (5.11), w której informuje czytelnika o podziale celów między krążowniki liniowe wiceadmirałów Beatty’ego i Hippera u progu starcia obu zespołów liniowych. Wynika z niej jednoznacznie, że Brytyjczycy popełnili fatalny błąd. Drugi w szyku niemiecki krążownik liniowy „Derfflinger” nie był w ogóle ostrzeliwany. Co więcej, do flagowca Hippera – „Lützowa” ognie prowadziły jednocześnie dwa brytyjskie krążowniki liniowe, podobna sytuacja miała miejsce w wypadku czwartego w szyku niemieckiego okrętu – „Moltke”. Wiceadmirał Beatty i jego sztab nie wyciągnęli zatem wniosków z podobnych błędów popełnionych podczas starcia na Dogger Banku 24 I 1915 r. i – tu można zgodzić się z autorem – wydatnie obciążyło to konto dowódcy krążowników liniowych. Odpowiedzialność ta jest tym większa wobec ujawnionego przez Brooksa faktu, że u progu starcia Beatty i jego adiutant zajmowali się korespondencją z okrętem flagowym adm. Jellicoe. Rozkaz otwarcia ognia wydał po dłuższej chwili (niemieckie okręty już strzelały) dowódca „Liona”, flagowca Beatty’ego – kmdr Chatfield (s. 191). Do tej nonszalancji wiceadmirała doszła niekompetencja jego adiutanta kpt. Seymoura. Otóż nie upewnił się on jeszcze przed starciem z siłami Hippera, czy na flagowym okręcie 5 dywizjonu pancerników „Barhamie”, dowodzonym przez kadm. Hugh Evan-Thomasa, odczytano rozkaz o zmianie kursu całego zespołu i zwiększeniu prędkości do 23 węzłów. W ten sposób Beatty pozbawił się wsparcia 4 najnowszych okrętów liniowych Royal Navy mających na swych pokładach łącznie 32 działa kalibru 381 mm, z prędkością niemal równą niemieckim krążownikom liniowym. Te błędy kosztowały Brytyjczyków stratę dwu krążowników liniowych oraz ich załóg, z wyjątkiem kilkunastu oficerów i marynarzy. Można zgodzić się z autorem, że chaos, jaki wkradł się w dowodzenie wadm. Beatty’ego, mógł doprowadzić do kompletnej katastrofy. I tylko brak dokładnego rozpoznania ze strony niemieckiej pozwolił zespołowi brytyjskiemu wyjść z pułapki, która mogła spowodować jeszcze większe straty wśród okrętów brytyjskich w tej fazie bitwy (s. 219–229).

Jellicoe – zwraca uwagę autor (s. 239 i n.) – idąc na spotkanie z *Hochseeflotte*, postępował niezwykle ostrożnie. To prawda, ale trudno z tego tytułu czynić dowódcy *Grand Fleet* zarzut. Wszak zarówno dla niego, jak i dla wadm. Beatty’ego fakt, że mają do czynienia z całością sił pełnomorskich

Kaiserliche Marine, był zaskoczeniem. O ich obecności słynny „pokój 40” – komórka wywiadu brytyjskiej admiralicji – nic nie wspominał. Pomimo to gdy główne siły niemieckie pojawiły się na horyzoncie, Jellicoe szybko przegrupował swe okręty liniowe w szyk torowy, stawiając „kreskę nad T”, co sprawiło, że sytuacja taktyczna zespołu wadm. Scheera stała się krytyczna. Trudno obwinać Jellicoe, że w tej fazie bitwy w powstałym zamieszaniu pierwszy dywizjon krążowników pancernych, dowodzony przez krewkiego kadm. Roberta Arbuthnota, w pościgu za niemieckimi krążownikami lekkimi natknął się na główne siły niemieckie.

Ostrzelane z ciężkiej artylerii niemieckich okrętów krążowniki – flagowy „Defence” oraz „Black Prince” zatoniły z całymi załogami, „Wariorra” przed zagładą uratował okręt liniowy „Warspite”, który z powodu awarii steru na kilka minut przesłonił płonący krążownik, dzięki czemu załozde udało się uratować przed zatonięciem. Brooks nazywa tę fazę bitwy dosadnie: „rzeźnią między liniami [przeciwników]” (ang. *carnage between the lines*), ale odpowiedzialność za nią spada przede wszystkim na poległego w tym starciu kadm. Arbuthnota, który rozpoczął tę nieprzemyślaną szarżę<sup>20</sup>.

Brooks – o czym wspomniano wyżej – zwracał uwagę na nie najlepsze, oględnie mówiąc, wyszkolenie artyleryjskie wśród załóg krążowników liniowych wadm. Beatty’ego. Uwaga ta nie mogła dotyczyć 3 dywizjonu krążowników liniowych dowodzonego przez kadm. Horace’a Hooda. Jego okręt flagowy „Invincible” („Invincible”) miał najlepszych artylerzystów w całej Royal Navy. Dywizjon ten (oprócz „Invincible” w jego skład wchodziły jeszcze bliźniacze „Inflexible” i „Indomitable”) został wysłany przez adm. Jellicoe do wsparcia sił Beatty’ego, choć o stratach w jego zespole dowódca *Grand Fleet* dowiedział się dopiero następnego dnia. Ostatnie starcie krążowników liniowych również i tym razem miało dla Brytyjczyków fatalne następstwa. „Invincible” podzielił los „Queen Mary” oraz „Indefatigable” (s. 287–288). Brooks powinien był zauważyć, opisując tę fazę bitwy, że „Invincible”, który zatonął gwałtownie, zdołał jednak wcześniej na tyle poważnie uszkodzić flagowy krążownik liniowy Hippera „Lützow”, że wadm. Hipper musiał go opuścić. Było to o tyle istotne, że przez trzy godziny wadm. Hipper przebywał na torpedowcu „G-39”, a dowodzenie zespołem przekazał (o czym Brooks później wspomina) na ręce dowódcy krążownika liniowego „Derfflinger” – kmdr. Johannes Hartoga<sup>21</sup>.

<sup>20</sup> Tak widzą to m.in.: G. Bennett, op. cit., s. 134; Q. Barry, op. cit., s. 163–164. Ciężko uszkodzony „Warrior” został nad ranem ewakuowany (uratowano większość załogi) i ostatecznie zatonął ok. godz. 8.30 rano 1 VI 1916 r. J. Campbell, *Jutland. An Analysis of the Fighting*, London 1998, s. 319.

<sup>21</sup> Brak tej wzmianki jest tym bardziej zadziwiający, że o doniosłości tego wydarzenia obszernie informuje brytyjski autor fundamentalnej pracy o niemieckich krążownikach liniowych doby I wojny światowej. G. Staff, *German Battlecruisers of the World War One. Their Design, Construction and Operations*, Barnsley 2014, s. 276–278. Co ciekawe, Brooks zamieścił tę monografię w bibliografii swej książki (s. 556).

Z kolei jest zasługą autora odnalezienie informacji dotyczącej słynnej „szarzy śmierci” (niem. *Todesritt*) tego zespołu na rozkaz wadm. Scherra, która miała osłaniać odwrót *Hochseeflotte*. Otóż Brooks zwraca uwagę (s. 296–297), że u progu tej szarzy „Derfflinger” musiał na chwilę zatrzymać się, aby podnieść sieci przeciwtorpedowe, które podziurawione mogły się wkręcić w śruby napędowe krążownika. W powstałym zamieszaniu ostatni w szyku niemiecki krążownik liniowy „Von der Tann” obrał kurs prawo na burt, dokładnie odwrotnie niż pozostałe trzy okręty. Komandor Hartog opanował jednak chaos – jak zauważa Brooks – ruszając do akcji, która miała przejść do legendy Kaiserliche Marine. Brooks – podobnie jak inni autorzy opracowań o bitwie jutlandzkiej – zwraca uwagę na drobiazgowość przygotowań Jellicoe do bitwy generalnej z *Hochseeflotte*. Kontrastowało to mocno ze stanowiskiem wadm. Scheera, który nie ukrywał, że idąc do starcia z *Grand Fleet*, w zasadzie „żadnego planu nie miał”<sup>22</sup>. I aczkolwiek szybkie rozwinięcie się głównych sił brytyjskich w szyk torowy zaskoczyło go, zdecydował się na manewr, który w konfuzję wpędził przeciwnika. W zaistniałej sytuacji Scheer wykonał manewr, który okazał się dla przeciwnika nieoczekiwanym zwrotem w akcji. Po prostu wydał rozkaz *Gefechtskehrtwendung*, którego sens można wyrazić komendą: „w tył zwrot”. Okręty niemieckie jednocześnie wykonały zwrot prawo na burt, odwracając się rufami do przeciwnika. Zostało to przeprowadzone niezwykle sprawnie, zaskakując – jak zauważa Brooks – brytyjskiego dowódcę (s. 239 i n.). Powstaje pytanie – czy rzeczywiście Brytyjczycy mogli być takim obrotem sprawy zaskoczeni? Zdaniem recenzenta nie do końca. We flocie niemieckiej nastawionej na walkę z silniejszym przeciwnikiem w korzystnych dla siebie warunkach u własnych wybrzeży liczonej z sytuacją, w której jedyną rozsądną decyzją będzie wycofanie się z walki z przeważającymi siłami nieprzyjaciela. I to właśnie ok. godz. 18.55 31 V 1916 r. nastąpiło. Kaiserliche Marine ćwiczyła takie manewry kilkakrotnie w latach pokoju<sup>23</sup>. Takie założenia nie mogły ująć uwadze brytyjskiej admiralicji, tym bardziej że oficerowie Royal Navy (*attaché* morski w Berlinie i jego współpracownicy) byli częstokroć obserwatorami na manewrach *Hochseeflotte*. Niemniej jednak adm. Jellicoe dysponował niebagatelnymi atutami, które mogły przynieść pełen sukces Royal Navy. Do przewagi liczebnej dochodził atut większej prędkości. Ale brytyjski dowódca działał nadal bardzo ostrożnie. W nocnych ciemnościach obie floty zbliżały się do siebie, doszło do paru dramatycznych potyczek (np. niemieckiego pancernika „Nassau” z brytyjskim torpedowcem „Spitfire”) (s. 390–399). Ostatecznie jednak *Grand Fleet* nie odnalazł głównych

<sup>22</sup> *Die deutsche Flotte...*, s. 97. Tę wypowiedź Scheera należałoby uzupełnić, że owszem „nie miał” on żadnego planu na wypadek konfrontacji *Hochseeflotte* z całą *Grand Fleet*, bo w zasadzie mieć nie mógł. Jako rozsądny dowódca zdawał sobie sprawę z przygniatającej przewagi strony brytyjskiej.

<sup>23</sup> E. Besteck, *Die trügerische „First Line of Defence”. Zum deutsch-britischen Wettrüsten vor dem ersten Weltkrieg*, Freiburg im Breisgau–Berlin 2006, s. 24 i n.

sił niemieckich. Autor słusznie zauważa, że zupełnie zawiodła brytyjska admiralicja. Otóż nasłuch radiowy przejął wymianę korespondencji między sztabem wadm. Scheera a rozpoznaniem lotniczym, w której pytał on o podejścia do baz wolne od sił brytyjskich i uzyskał dokładne informacje na tę okoliczność. Odszyfrowana treść tych radiogramów o kapitalnym znaczeniu nie została przekazana adm. Jellicoe (s. 415 i n.).

W końcowej części swej monografii autor dokonuje dość szczegółowej oceny czterech kluczowych dowódców w bitwie jutlandzkiej – adm. Jellicoe oraz wiceadmirałów Beatty’ego, Scheera i Hippera. Zasadniczo broni taktyki Jellicoe w tym starciu, dostrzegając jednak mniejsze i nieco większe uchybienia. Zwraca uwagę, że oprócz innych czynników, które determinowały ostrożność działań Jellicoe, była jego świadomość technicznej przewagi po stronie okrętów *Hochseeflotte*.

Beatty tego nie uwzględnił, za co jego krążowniki liniowe zapłaciły wielką cenę. Autor wysoko ocenia niemieckich dowódców, w szczególności zaś wadm. Hippera (s. 520–541). Z oceną tą recenzentowi wypada się zgodzić. Można przyjąć, że Hipper był jedynym oficerem flagowym w tym gronie, który żadnego istotnego błędu nie popełnił<sup>24</sup>.

Autor zamyka swą monografię uwagą, że wśród wielu innych wniosków z bitwy jutlandzkiej wyciągnięto także te natury kadrowej. Royal Navy w 1939 r. pod tym względem była znacznie lepiej przygotowana do wojny niż ćwierć wieku wcześniej (s. 548). Trudno się z tym nie zgodzić, jakkolwiek – o czym autor zresztą wspomina – gwałtowny skok technologiczny przełomu XIX i XX stulecia stanowił dla wielu oficerów Royal Navy szok, z którym nie potrafili sobie poradzić.

Monografia Brooksa ma jedną – dość istotną – słabą stronę. Autor w niewielkim stopniu wykorzystuje źródła niemieckie, a jeżeli w ogóle to czyni, korzysta wyłącznie z ich anglojęzycznych przekładów (por. s. 550–556). Musi się zatem liczyć, że w translacji mogą występować nieścisłości, nawet przekłamania. Z tego względu opracowanie opiera się w zasadzie na bazie źródłowej jednej ze stron tej bitwy. Byłoby zatem bardziej uczciwe, aby wprowadzono podtytuł wskazujący, że obraz tego, co ponad 100 lat temu miało miejsce na Skagerraku, napisany został z brytyjskiej perspektywy.

Druga recenzowana pozycja ma – jak już wspomniano – zupełnie inny ciężar gatunkowy. To praca przeznaczona dla szerokiego kręgu czytelników, w tym także tych, którzy nie są specjalnie zorientowani w temacie lub chcą poszerzyć swą wiedzę z tego zakresu. W przeciwieństwie do omówionej powyżej monografii Brooksa książka Nicholasa Jellicoe oparta została również na badaniach niemieckich źródeł archiwalnych, wykorzystano także obszerną niemiecką literaturę przedmiotu dotyczącą tematu bitwy na Skagerraku w języku

<sup>24</sup> Szerzej por. R. Kochnowski, *Admirał Franz von Hipper – wybitny dowódca i okręt jego imienia*, w: *Od Port Artur do Port Stanley...*, s. 85–88.

oryginału (s. 382–390). Przedmowę do niej napisał prof. Michael Epkenhans – współcześnie najbardziej znany niemiecki badacz dziejów Kaiserliche Marine<sup>25</sup>.

Jak już wspomniano, monografia N. Jellicoe adresowana jest do szerokiego kręgu odbiorców. Dlatego też autor rozpoczyna swą narrację od przedstawienia przyczyn brytyjsko-niemieckiego wyścigu zbrojeń morskich (s. 2–41). Zwraca on uwagę na paradoks wynikający z faktu, że u progu zjednoczenia Niemiec przez Bismarcka pruska marynarka wojenna korzystała z brytyjskiego wsparcia logistycznego. Ciekawa dla wielu czytelników jest uwaga, że już w 1871 r. kmdr Reinhold von Werner, późniejszy wiceadmiral, opublikował książkę *O niemieckiej flocie* (niem. *Das Buch von der Deutschen Flotte*), w której postulował znaczną rozbudowę dopiero co powołanej do życia cesarskiej marynarki (s. 12–13). Dalej autor zwraca uwagę, że nie wszyscy oficerowie Kaiserliche Marine popierali ideę rozbudowy floty wedle memoriału adm. Tirpitz, znanego jako *Denkschrift IX* (s. 22–23). Wśród nich byli m.in. kmdr por. Eduard Capelle oraz kmdr August von Heeringen, który już w 1912 r. jako szef sztabu admiralicji przewidział możliwość dalekiej blokady brytyjskiej<sup>26</sup>.

Domagał się on rozwoju flotylii podwodnej, widząc w U-Bootach jedyny skuteczny oręż w walce na morzu z Imperium Brytyjskim. Tirpitz choć za młodu specjalizował się w broni torpedowej, do okrętów podwodnych zaufania nie miał, a już w ogóle nie wyobrażał sobie, by mogły one zagrozić panowaniu Albionu na morzach (s. 35–36). Można by dodać, że większość jego brytyjskich adwersarzy w admiralicji z poglądem tym się w pełni zgadzała.

Bardzo trafne są charakterystyki admirałów Beatty'ego, Hippera, Jellicoe i Scheera zaprezentowane w kolejnym rozdziale pracy (s. 42–77). Ich wspólną cechą stanowiło to, że edukację morską zaczynali jeszcze pod żaglami. Jellicoe przedstawiany jest przez własnego wnuka jako oficer zdolny, pracowity, ale dość mozolnie wspinający się po szczeblach kariery w Royal Navy. Autor stwierdził wprost, że „He was a developer not innovator” i raczej pozbawiony był cech nelsonowskich. O flocie niemieckiej miał jak najlepsze zdanie, cenił wysoko niemieckie budownictwo okrętowe. Jako oficer sztabu zespołu brytyjskiego na wodach chińskich (*China Station*) miał okazję poznać brata cesarza Wilhelma II, późniejszego admirała – księcia Henryka Pruskiego, z którym grywał w tenisa<sup>27</sup>.

<sup>25</sup> Zob. m.in.: M. Epkenhans, *Die Wilhelmische Flottenrüstung 1908–1914. Weltmachtstreben, industrieller Fortschritt, soziale Integration*, München 1991; idem, *Tirpitz. Architect of the German High Seas Fleet*, Washington DC 2008.

<sup>26</sup> Stwierdził on mianowicie, że w wypadku założenia przez Royal Navy dalekiej blokady morskiej „rola naszej pięknej *Hochseeflotte* będzie raczej żaloszna”. Cyt. za: W. Michaelis, *Tirpitz strategisches Denken vor und während des Weltkrieges*, w: *Deutsche Marinen im Wandel. Vom Symbol nationaler Einheit zum Instrument internationaler Sicherheit*, Hrsg. W. Rahn, München 2005, s. 412.

<sup>27</sup> Ciekawe informacje na ten temat zawiera monografia *Prinz Heinrich von Preußen. Großadmiral, Kaiserbruder, Technikpionier*, Hrsg. R. Hering, Ch. Schmidt, Neumünster 2013, s. 40 i n.

Jellicoe mógł bez wątpienia uchodzić za „admirala marynarzy”. Troszczył się o ich warunki bytowe i sprawy osobiste. Kilka tygodni przed bitwą jutlandzką z trudem jego sztabowcom udało się odwieść admirała od osobistego udziału w meczu rugby.

Wiceadmiral Beatty był oficerem flagowym robiącym w brytyjskiej flocie błyskotliwą karierę. Nie mając ukończonych 40 lat, został mianowany na pierwszy stopień admirałski. Arogancki, pewny siebie, skłaniał się do podejmowania ryzykownych działań. Był raczej „admiralem komandorów”, którym imponował swą osobowością i stylem bycia, niż prostych marynarzy. Według Nicholasa Jellicoe był „nowoczesnym oficerem” rozumiejącym w pełni wyzwania wojny na morzu u progu XX w.<sup>28</sup> Obaj brytyjscy dowódcy tak różnili się od siebie, że wedle autora „nie tworzyli zgranego zespołu” (*not a team* – dowódczego – R.K., s. 42). Całkowicie odmiennie wyglądały relacje między admirałami Scheerem i Hipperem. W opinii Nicholasa Jellicoe byli oni dowódcami „ulepionymi z tej samej gliny” (s. 66). Uchodzili za zwolenników zdecydowanych, ofensywnych działań *Hochseeflotte*. Obaj uważali, że strategia „klucia igłą” może doprowadzić do bitwy, która przyniesie Niemcom sukces, a Royal Navy – bolesne straty. Franz Hipper był jednym z nielicznych admirałów w Kaiserliche Marine, którzy nie ukończyli specjalistycznych kursów w Akademii Marynarki, dających patent oficera dyplomowanego. Kawaler, całkowicie oddany służbie, nie stronił od drobnych przyjemności. Wielbił Richarda Wagnera, a orkiestra okrętu flagowego stanowiła obiekt jego szczególnej troski (s. 75).

Sam opis bitwy jutlandzkiej, zwłaszcza starcia krążowników liniowych, naznaczony jest mocną krytyką poczynań wadm. Beatty’ego. Autor zgadza się z jego podkomendnym kadm. Evan-Thomasem, że jeżeli dowódca zespołu krążowników liniowych zmienił kurs na zbliżenie do nieprzyjaciela, to powinien uczynić wszystko, by informacja o tej korekcie dotarła na flagowiec 5 dywizjonu okrętów liniowych (s. 112). Nicholas Jellicoe krytykuje nonszalancję wadm. Beatty’ego u progu tego starcia, powtarza się informacja z monografii Brooksa, że rozkaz otwarcia ognia musiał wydać dowódca flagowego okrętu kmdr Chatfield, bo dowódca zespołu był zajęty wymianą korespondencji z okrętem flagowym *Grand Fleet* (s. 128). Autor przytacza bardzo dojmującą dla Royal Navy wypowiedź kmdr. Chatfielda, że klęska brytyjskich krążowników liniowych z zespołem wadm. Hippera u progu bitwy wynikała nie tylko z wyższości technicznej niemieckich okrętów, ale i lepszego wyszkolenia ich załóg (s. 137–138)<sup>29</sup>.

<sup>28</sup> Zdaniem jednego ze swych biografów był ostatnim bohaterem morskim *par excellence*. Por. S.W. Roskill, op. cit., s. 5–19.

<sup>29</sup> Jest to o tyle ważne spostrzeżenie, że w brytyjskich publikacjach przeważa pogląd, jakoby tylko i wyłącznie przewaga techniczna strony niemieckiej przyniosła Hipperowi sukces, a Royal Navy szokujące straty. Wyolbrzymia się wyższość niemieckich okrętów, które mogły posiadać lepszą ochronę bierną (opancerzenie) niż jednostki brytyjskie, gdyż one

Autor nie bez satysfakcji cytuje opinie o adm. Jellicoe, że jego decyzja o przegrupowaniu *Grand Fleet* w szyk torowy i zajęcie pozycji „kreski nad T” w obliczu nadciągającej *Hochseeflotte* była przebłyskiem geniuszu i zaskoczyła Niemców. Z pełnym obiektywizmem zauważa jednak szybką reakcję Scheera (*Gefechtskehrtwendung*), co z kolei zaskoczyło brytyjskiego admirała (s. 176–180). Słusznie konstatuje, że kolejny sukces niemiecki – zatopienie „Invincible” – nie zmącił Scheerowi osądu sytuacji, w której się znalazł. Broni jednocześnie decyzji swego czcigodnego przodka, że pogoń za uchodzącą *Hochseeflotte* została przerwana w momencie narastającego dla Brytyjczyków ryzyka związanego z bliskością baz niemieckich (s. 208). Nicholas Jellicoe nie pozostawia wątpliwości – w taktycznym wymiarze bitwę jutlandzką wygrali Niemcy. Royal Navy poniosła bolesne straty w ludziach i sprzęcie, zginęło trzech brytyjskich oficerów flagowych. Jeszcze bardziej dotkliwe były straty wizerunkowe – społeczeństwo brytyjskie oczekujące „drugiego Trafalgaru” uznało tę konfrontację za przegraną przez Royal Navy, a informacje o stratach własnych wywołały szok (s. 314–320). Jednak w wymiarze strategicznym – jak już pisano – nie było to prawdą. Można zgodzić się z uwagami Jellicoe, że zbyt drobiazgowy *Battle Order*, opracowywany miesiącami przez jego dziadka, okazał się w momencie próby kulą u nogi dla wielu dowódców niższego szczebla. Z drugiej jednak strony nie można zapominać o skutkach szarży wadm. Beatty’ego, który miał akurat największą swobodę manewru.

Nie sposób nie zgodzić się z autorem, że przeciwnik adm. Jellicoe wadm. Scheer już parę dni po bitwie w raporcie do cesarza Wilhelma II nie pozostawiał złudzeń, że tylko nieograniczona wojna podwodna może zmusić Brytyjczyków do podjęcia rokowań pokojowych.

Taki wniosek został jednak sformułowany o kilka lat za późno. Admirał Jellicoe, na którego spadły liczne zaszczyty, miał świadomość, że dowodził w „niedokończonej bitwie”, która nie przyniosła tak pożądanego nad Tamizą sukcesu w postaci rozgromienia *Hochseeflotte*. Tylko przedwczesna śmierć adm. Reinharda Scheera (28 XI 1928 r.) przeszkodziła w spotkaniu obu antagonistów spod Jutlandii. Gdy 20 XI 1935 r. admirał floty 1st Earl of Scapa John Jellicoe zmarł, do połowy masztu na znak żałoby opuszczono bandery w Royal Navy, francuskiej Marine Nationale i... niemieckiej Kriegsmarine (s. 353–354), a adm. Erich Raeder wydał okolicznościowy rozkaz wspominający „szlachetnego przeciwnika”<sup>30</sup>. Na pogrzebie Jellicoe Niemcy i osobiście adm. Raedera reprezentował wadm. Richard Förster, podczas bitwy jutlandzkiej

---

przeznaczone do służby pod różną szerokością geograficzną musiały posiadać lepiej wyposażone i rozbudowane pomieszczenia dla załogi. Fakt ten nie miał przecież żadnego wpływu na celność brytyjskiego ognia. W pierwszej fazie bitwy brytyjskie okręty uzyskały 10 trafień, niemieckie – 40. G. Bennett, op. cit., s. 104. Należy dodać, że Beatty miał po swej stronie 48 dział ciężkiego kalibru, a Hipper – 44. Także beztraska panująca w komorach amunicyjnych brytyjskich okrętów nie miała wszak żadnych przyczyn po stronie niemieckiej.

<sup>30</sup> E. Raeder, op. cit., s. 239.

w stopniu komandora podporucznika był on I oficerem artylerii krążownika liniowego „Seydlitz”.

Książka Nicholasa Jellicoe jest pasjonującą lekturą zarówno dla znawców tematu, jak i dla czytelników dopiero pogłębiających wiedzę o tym dramatycznym starciu dwu potęg morskich, a nawet dla tych, którzy są zupełnymi laikami w tej dziedzinie.

Nicholas Jellicoe nie uniknął pewnych drobnych błędów i nieścisłości. Otóż na s. 14 umieszcza Fiume (dzisiejsza Rijeka) i słynną stocznnię Stabilimento Tecnico we Włoszech, choć miasto to w opisywanym przez autora okresie (lata osiemdziesiąte XIX stulecia) należało do Austro-Węgier.

Erich Raeder (w czasie bitwy jutlandzkiej w stopniu komandora podporucznika) nie był szefem sztabu wadm. Franza Hippera, a jedynie I oficerem w tym sztabie (niem. I Admiralsstaboffizier – I.AstO). Ten błąd popełnia zresztą wielu autorów. Szefem sztabu wadm. Hippera był dowódca jego flagowego okrętu kmdr Victor Harder. W momencie gdy dowódca sił rozpoznawczych opuścił swój ciężko uszkodzony okręt flagowy, kmdr ppor. Raeder przejął na chwilę obowiązki szefa sztabu, ale tylko nominalnie, bowiem – o czym wspomniano wyżej – czasowe prowadzenie zespołu powierzył Hipper kmdr. Hartogowi, dowódcy „Derfflingera”<sup>31</sup>.

Powyższe uwagi nie zmieniają jednak wysokiej oceny recenzowanej monografii. Byłoby dobrze, gdyby któreś z polskich wydawnictw dokonało jej starannej translacji na język polski, gdyż jest ona warta upowszechnienia wśród polskich czytelników. Recenzowane opracowania dowodzą niesłabnącego zainteresowania bitwą jutlandzką w Wielkiej Brytanii i innych krajach anglosaskich.

Należy mieć nadzieję, że w bieżącym 2018 r., w 100. rocznicę zakończenia I wojny światowej, doczekamy się kolejnych interesujących monografii dotyczących jej przebiegu na morzu.

---

<sup>31</sup> R. Kochnowski, op. cit., s. 85–86. Por. też: W. Rahn, *Die Skagerrakschlacht: Verlauf und Analyse aus deutscher Perspektive*, w: *Skagerrakschlacht...*, s. 173.