

H. F. WYATT

UDZIAŁ MARYNARKI ANGIELSKIEJ
W ZWYCIĘSTWIE NAD NIEMCAMI



WARSZAWA

1920

WYDANO z KOLEKTÓW
Biblioteki ...
...wej



8020

Świat ujrzał obecnie koniec głównej części największej z wojen, jaką ród ludzki toczył. Niektóre ogniska konfliktu wznieconego przez tę olbrzymią walkę do dziś dnia jeszcze tleją. Jeszcze teraz, w chwili gdy te słowa piszemy, we Wschodniej Europie słyhać śmiercionośne strzały, a nowe i stare narody ciągle zmagają się ze sobą. Ale nadeszła chwila, gdy nareszcie nad największymi współzawodnikami, tam gdzie był środek ciężkości tej wielkiej walki, Pokój roztoczył swe skrzydła; na Zachodzie, w krajach, gdzie walczące w ciągu czterech lat armje siały zniszczenie nie słyhać już więcej huku dział.

Jaką w tej walce narodów, do której w tej lub innej formie cała ludzkość została pociągniętą rolę odegrały siły morskie? Jakim zaś szczególnie był udział marynarki tego mocarstwa, które morze uważa za swoje dziedzictwo, które przez wieki rozlewało swą krew na wszystkich

oceanach kuli ziemskiej, by zdobyć lub utrzymać za sobą panowanie na morzach; tego mocarstwa, którego statki handlowe pruły wody wszechświata, i które zawsze używało swej siły dla popierania wolności ludów i obrony uciskanych?

Piszemy te wiersze, by odpowiedzieć na to pytanie, by wykazać co zdołała potęga morska Wielkiej Brytanii podczas tej wojny.

Gdy w sierpniu 1914 roku Niemcy wymierzyły nareszcie ten cios, który skrycie, przez czterdzieści lat przeszło zamyslały, przez który pragnęły zawojuwać świat cały, sądziły, iż Anglia nigdy nie zechce interweniować. Zawiodły się. Zapłaciły wielkie sumy, by zapewnić sobie ten zawód. Przyczyniła się do tego niechęć cała armia tajnych agentów, utrzymywanych przez nich nie tylko w Wielkiej Brytanii, ale i we wszystkich prawie państwach świata w celu podejścia i przekupowania o ile można rządów, narodów i prasy. Ludzie ci w Anglii, utrzymując kontakt z marnymi i niepatriotycznymi warstwami społeczeństwa, zostali w ten sposób i własnym przemyśleniem wyprowadzeni na błędną drogę. Zadanie ich częściowo polegało na

wzniecaniu wszędzie rozruchów, na gruntowaniu spisków, a w wielu miejscowościach na organizowaniu zbrojnych powstań na chwilę, gdy Niemcy rozpoczną wojnę, to jest gdy zechcą one, godząc w plecy kultury, utopić w niej swój nóż morderczy. Plan ich przewidywał na pierwszym miejscu zgniecenie Francji i Rosji, podczas gdy Anglia uszponiona ich pięknymi słowami miała być niemym tych wydarzeń świadkiem, do chwili, gdy i ją z kolei miecz pogrążyłby w sromotnej klęsce. Emisarjusze niemieccy działali zarówno w Indyach, jak w Egipcie, w Południowej Afryce i w Indyi, gotując drogę do skrytego powstania buntów, które miały wybuchnąć po odniesieniu przez Niemcy zwycięstwa na kontynencie Europejskim, w chwili gdy zaświtać miał dzień, „der Tag“ zgniecenia Wielkiej Brytanii.

Oto były nadzieje Niemiec. Oto były ich zamierzenia. Ale myliły się one i to strasznie, gdy chciały przypisywać Anglii ich własne wiarołomstwo i zupełne lekceważenie danego przez siebie słowa. Sądząc po własnej swej perfidji, myślały, że Anglia będzie zdolną do bezceństwa. Dlatego, że Niemcy chciały i zdawna myślały o złamaniu słowa uszanowania

neutralności Belgii. sądziły, iż Anglia również uważać będzie swój podpis za czczą formalność i traktować jako „świ-
stek papieru“ zawarte przez nią umowy.
Ale się przeliczyły. Wielka Brytania po-
została na stanowisku zawartego przez
nią przymierza i zarówno niedawno, jak
i obecnie duch narodowy angielski wpły-
wa na rząd, by wszystkie siły kraju wy-
tężył dla zapobieżenia przed rzuceniem
Europy do stóp jej ciemńcy.

Wskutek podobnej decyzji natych-
miast pojawiła się na widowni flota An-
gielska; wzięcie przez nią udziału w wal-
ce unicestwiło odrazu znaczną część nie-
mieckich zamierzeń.

Wskutek tego przewaga na morzu
przeszła natychmiast od Niemiec i ich
sprzymierzeńców do państw z nimi woju-
jących. Gdyby Anglia pozostała na stro-
nie i flota jej była powstrzymana od
wzięcia udziału w walce, wtedyby floty
Francyi i Rosyi okazały się daleko słab-
szemi w zapasach z siłami morskimi
Niemiec i Austryi. Przewaga ta, pomię-
dzy innymi, była wielką siłą atrakcyjną
dla wciągnięcia Włoch w ślady Niemiec.
Włochy bowiem, mające formę półwy-
spu daleko wysuniętego do morza Śród-
ziemnego, przez długość swych wybrze-

ży są narażone zarówno od strony Zachodu jak i ze Wschodu na napaść nieprzyjaciela o przeważających siłach morskich. Gdyby nie interwencya Anglii, Włochy mogły być logicznie zniewolone przez groźbę ataku, któryby je zgniótł do pociągnięcia za tymi, z którymi łączyło je formalne przymierze; co prawda traktat ten, zawarty z Niemcami i Austryą przewidywał czynny udział Włoch w wojnie nie agresywnej, i co do której zasiągnięto by uprzednio ich zdania; warunki te nie były spełnione. Lecz Niemcy nie zważały na umowy, ani na warunki, na które się zgodziły. Nie ulega żadnej wątpliwości, iż przemocą zniewoliłyby Włochy, o ileby się to okazało możliwem, do przyłączenia się do zbrodniczego związku i zmusiłyby, pomimo wszelkiej przez nie okazanej niechęci, do podtrzymania napaści na Francję.

Nasuwa się tu zagadnienie, czyby siły morskie Francyi, Włoch i Rosyi okazały się dostatecznie potężnemi w zapasach z flotą Niemiecko-Austryacką. Z wszelkiem prawdopodobieństwem przypuszczaby można, iż nie. Siły morskie Austrii, aczkolwiek słabsze od Włoskich, mogłyby przykuć i sparaliżować swego przeciwnika u własnych jego wybrzeży.

Potęga morska Niemiec, zajmująca pierwsze miejsce po Anglii była znacznie większą od francuskiej i nadto wystarczającą, by iść w zawody z flotami Francyi i Rosyi, w wypadku nawet, gdyby te były połączone. Ale mowy być nie mogło o podobnem połączeniu i jest to szczegół, który należy mieć przedewszystkiem na myśli, by dokładnie zdać sobie sprawę o sytuacji morskiej podczas tej wojny. Albowiem flota Rosyjska, która nigdy nie dosięgła poziomu, by móc ją przyrównać z flotą innych mocarstw, poziomu, na którym stała przed wojną japońską, była uwięzioną na morzu Bałtyckiem.

Dwa są wyjścia z morza Bałtyckiego na oceany świata. Kanał Kiloński oraz wązkie i trudne do przepłynięcia przesmyki; prowadzące między Duńskimi wyspami, wzdłuż wybrzeży Norwegii, przez Kattegat i Skager-Rak do morza Północnego. Kanał, rzecz prosta, pozostawał całkowicie w rękach Niemców, a zewnętrzny kanał mógł być i był istotnie zamknięty przez flotę Niemiecką. Wąskie przesmyki i mielizny mogły być zablokowane przez miny i torpedy, które były odpowiednio rozrzucone przed flotami zarówno Angielską jak i Rosyjską. Współczesne wynalazki wojskowo-morskie,

modyfikują dawniejsze warunki i dają praktyczną możliwość dokonania operacji morskich, które niegdyś były wykluczone. Byłoby szaleństwem, nawet dla floty Angielskiej, starać się sforsować te obszerne dostępy, dlatego też za wyjątkiem przepłynięcia pewnej liczby Angielskich łodzi podwodnych, Bałtyk pozostał morzem rządzonem i dominowanem od początku do końca wielkiej wojny przez Niemców, wrogów ludzkości.

O świcie, dnia, gdy Anglia, za którą szły podległe jej państwa Kanady i Nowej Zelandji, Australji i Południowej Afryki i wielu innych krain i wysp, gdzie dumnie powiewa jej flaga, wzięła udział w wojnie, flota Niemiecka była na pełnem morzu i była przeświadczoną, iż żadna siła jej się nie oprze, i że posiada pierwszeństwo nad wrogami na wszystkich wodach świata. Ale skoro tylko wiadomości nadeszły o wypowiedzeniu wojny przez Anglię, Armada Kajzera, tego człowieka, który sam siebie nazwał „Admirałem Atlantyku“ i ciągle głosił o swej „błyszczącej zbroi“ i „żelaznej pięści“ — cofnęła się natychmiast do obronnych swych schronisk, do swych portów i kanału Kilońskiego.

Tym sposobem na samym początku

walki jeden z najpoważniejszych czynników decydujących o późniejszych wypadkach został już ustalony. „Panowanie morskie“ wraz z całym szeregiem wniosków, które słowo to zawiera, Niemcy w milczeniu przekazały Anglii. Co znaczy „panowanie morskie“? Znaczy to, iż osiągnięto największy cel wojny morskiej, iż krócej mówiąc, zamknięto nieprzyjacielowi drogi komunikacji morskiej. Albowiem oceany świata, choć różne noszą miana, są w samej rzeczy jedną ogromną masą wody. Dopóki powietrze nie zostanie drogą komunikacyjną, tak doskonałą jak morze (i obecnie jeszcze ta chwila nie nadeszła), ta masa wody jest drogą łączącą lądy świata, po której, przy pomocy tysiąca sił pośredniczących nadprodukcya jednego kraju może być dostarczona dla potrzeb innego; przez morze, świat przeobraża się w jedną żyjącą całość. Tak więc podczas wojny mocarstwo, które ma w swym ręku panowanie na morzach, jest panem tego wszystkiego, co może być morską drogą dostarczone nieprzyjacielowi. Może on wzbronić statkom nieprzyjacielskim użytku tych wielkich dróg, które są wody świata. Tylko przez statki państw nie objętych wojną, to jest przez statki

neutralnych mocarstw może państwo, które ustępuje swoje panowanie, mieć nadzieję na zadosyćuczynienie swych potrzeb; lecz i ta możliwość jest wszakże ograniczoną przez prawa określające kontrabandę wojenną.

Jak zdobyć sobie to panowanie i jak je utrzymać? Dwie są tylko drogi: przez walkę i zwycięstwo; lub przez ten sam fakt, iż wróg, obawiając się walki, stara się jej unikać. Za wyjątkiem jedyne-
nego wypadku, który opiszemy później, flota bojowa Niemiecka, Wysoka Flota Mórz, jak ją nazywano, odważyła się stawić czoło flocie Angielskiej. Raz tylko u Jutlandu, w środkowej fazie wojny, odważyła się stawić czoło Angielskim działom, — ale więcej już nigdy nie miała tej śmiałości.

W ten sposób na samym początku katastrofy światowej, ogromna przewaga panowania morskiego była ustąpiona w wielkiej trwodze Anglii i jej sprzymierzeńcom.

I począwszy od tej chwili flota handlowa niedoszłych zdobywców świata została skazaną na oddanie się do niewoli, lub na internowanie w portach neutralnych, lub na sterczenie bezużytecznie i beznadziejnie na kotwicy we własnych

portach. Wiele statków handlowych niemieckich, które w chwili wybuchu wojny znajdowały się na pełnym morzu, zostały ujęte przez Anglików i uprowadzone. Większość z nich, by uniknąć tego losu starała się schronić na wodach terytoryalnych Stanów Zjednoczonych, lub Republik Południowo - amerykańskich, gdzie zmuszone pozostać, posłużyły w końcu, jako kompensata tych krajów za dzikie zniszczenia, poczynione przez Niemiecką flotę podwodną.

Ale korzyść osiągnięta przez mocarstwa panujące na morzach nie polega tylko na sparaliżowaniu żeglugi handlowej nieprzyjaciela. Podobna przewaga w zależności od tego czy jest całkowita, zabezpiecza również żeglugę narodów, które sobie to panowanie zdobyły.

W ten sposób flota angielska, za nieznanymi względnie wyjątkami, pomimo całej floty wojennej Niemiec, zabezpieczyła swoją, jakoteż i sprzymierzeńczą flotę handlową do takiego stopnia, iż podobnego wypadku nie spotykamy dotychczas w historii. W żadnej z minionych wojen, po największych morskich zwycięstwach (takich nawet jak Trafalgar) bezpieczeństwo od napaści ze strony wroga nie było tak całkowitemi, jak

obecnie, w wypadku z Niemiecką flotą. Rozumując jak to pierwotna teoria wskazywała, panowanie to było całkowitem. Ale współczesna nauka, ten dorobek umysłowości ludzkiej zwiększał i stale wciąż zwiększa okropności wojny. Nauka nie tylko czyni przewrót w warunkach życia pokojowego, ale też stale zmienia warunki prowadzenia wojny. Łódź podwodna była niebezpieczeństwem, którego nie znali dawni ci wielcy admirałowie angielscy, jak Nelson i Rodney, Hawke i Drake, którzy ugruntowali i podtrzymywali potęgę morską Anglii. Jak skrytobójca, któryby czychał z tyłu na swoją ofiarę i w plecy nóż by jej utopił, tak samo działa ten nowy mordeczy wynalazek, który nauka w swoim postępie oddała w ręce Niemcom. Wprawdzie na początku wojny śmiercionośna ta machina nie była tak skuteczną i nie budowano ich w ilościach, których w następstwie dosięgły. — Nie bacząc na to, sojusznicy, dzięki panowaniu morskemu, które im przyniosła Anglja, usłały sobie drogę przez Oceany i handel zamienny był stałym pomiędzy nimi łącznikiem. Porty światowe były dla nich otwarte. W zależności od własnego dobrobytu produkcyja światowa była w ich rozpo-

rządzeniu. Mogli oni kupować i sprowadzać wszystko czego potrzebowali. To było cichym czynnikiem, który podobnie do paraliżu postępowego, który powoli zabija człowieka, stopniowo niweczył potęgę Niemiec i Austrii, szerzył w tych krajach niedostatek i nawisał nad nimi, jak coraz większy cień przyszłej śmierci ich zabiegów.

Potęga morską odegrała daleko ważniejszą jeszcze rolę odsuwając od morza nie tylko handel niemiecki, ale i transporty wszelkiego rodzaju. Przykuła ona miecz Hunnów do lądu. Oddzieliła Niemcy od wszystkich krajów, do których dostęp prowadził przez morza. Podczas gdy transporty brytańskie sprowadzały synów tej rasy i żołnierzy jej państwa Indyjskiego przez Ocean Spokojny, bądź przez Ocean Indyjski, lub Atlantyk, by prowadzić ostateczną walkę z tymi ludźmi, którzy, ogarnięci niecnym szaleństwem, mordowali mężczyzn i kobiety, żaden transportowiec niemiecki nie przepłynął wód morza Północnego. Przez cztery lata i trzy miesiące zaciętej walki żaden żołnierz niemiecki nie wylądował na angielskim brzegu, chyba jako jeńiec, — a tych było tysiące.

Ponieważ flota niemiecka obawiała się

zetrącając w otwartej bitwie z angielską, opuściła pełne morze i ci sami fanfaroni niemieccy, którzy chęlni byli się ze swego zamiaru opanowania mórz, musieli z beznadziejną niemocą być świadkami tego, jak wszystkie ich posiadłości kolonialne były stopniowo zdobywane przez angielskie, a poczęści, w Zachodniej Afryce przez francuskie wojska. Ani jednego pułku, ani szwadronu, ani armaty nie można było wysłać z Niemiec na pomoc tym siłom, które przed wojną były umieszczone w zamorskich posiadłościach. Te siły wprawdzie mogły walczyć i walczyły, a we Wschodniej Afryce szczególnie, korzystając z ogromnych przestrzeni i kolosalnych trudności topograficznych, były w stanie długi czas opierać się i znęcać w barbarzyński sposób nad tubylcami. Ale napróżno niemieckie wojska, zajmujące te kraje, składały swą wściekłość na bezbronnych tubylców. Ci rzeczywiście byli w ich władzy i Niemcy chłostali ich roztrzeliwali, krzyżowali i kaleczyli. Pomimo, że zatrzymywali oni studnie, pozostawiali poćwiartowane trupy zamordowanych przez nich ofiar na drogach, po których, jak w Zachodniej Afryce Niemieckiej (już nigdy nie „Niemieckiej“) posuwały się wojska angielskie.

skie, — marszu tego powstrzymać nie byli w stanie. Zamierzali oni nałożyć swoją okrwawioną garść na cały kontynent Afrykański. Przeciwnie ani piędź ziemi na całym kontynencie już więcej do nich nie należy. A wyspy na południowych morzach, a kolonia w Nowej Gwincei, którą oni również mieli w swoim posiadaniu, zostały odebrane, podczas, gdy Japońsko - Angielsko - Indyjskie wojska pozbawiały ich Szantunga, który przeszło 20 lat przedtem oderwali byli od Chin.

Potęga morska była czynnikiem, który wywołał wszystkie te wypadki, ona otworzyła morza dla żeglugi sojuszników, ona zamknęła je dla Niemiec. Marynarka angielska była zarazem fundamentem, sklepieniem i głównym filarem tej potęgi.

W ocenie rezultatów w ten sposób osiągniętych, zwróciliśmy oczy na czasy bardziej odległe od początku wojny. A teraz wróćmy do tej chwili kryzysu dziejowego i zauważmy, czego dokonała Królewska Angielska Marynarka. Przedewszystkiem umożliwiła ona przewóz z ojczyzny tej małej znakomicie wyćwiczonej armji, która zyskała sobie wieczną chwałę w historyi bohaterstwa ludzkiego.

Była małą liczebnie. W pierwszych czasach wysłano mniej niż sto tysięcy ludzi, ale więcej niż liczebność jej zna- czył fakt, iż była to bodaj jedyna na świe- cie wyszkolona zawodowo armia. Żoł- nierze, wchodzący w jej skład obrali so- bie zawód wojskowy dobrowolnie i po- siadali daleko dłuższe i dokładniejsze wyszkolenie, niżli żołnierze innych ar- mii europejskich. Chociaż byli nieliczni, wzięli wielce chwalebny udział w pierw- szych scenach potężnego dramatu. Pod Mons bronili swoich pozycji przeciw dwu, lub trzykrotnie przewyższającym ich liczebnie siłom niemieckim. Gdy zgodnie z planem Francuskiego główn- dowodzącego marszałka Joffre'a zmusze- ni byli do cofnięcia się dla utrzymania jednej linii z pozostałymi sprzymierzeń- cami wykonali ten ruch nieugięcie, zwr- acając się kilkakrotnie przeciw wrogowi, który szedł w ich ślady, a w bitwie pod Marną, która zniweczyła plany niemiec- kie i ocaliła Paryż — zasługą jest Angli- ków, iż, gdy zwycięstwo zawisło na włosku, przeciągnęli szalę na korzyść dzielnych Francuzów.

Wyprawa ta była skierowana przez kanał Angielski, podczas gdy flota nie-

miecka (na którą niedoszli rywale Anglii wydali 300 milionów funtów) była w bliskiej odległości, z której obawiała się, lecz mogła otworzyć ogień. Znamienny to na samym początku wojny wypadek; tak samo przez cztery lata przedstawiało się zestawienie sił morskich.

Przez cały ten okres czasu, gdy rozgrywał się los ludzkości, po wszystkich morzach jeździły transporty żołnierzy Imperyum Brytańskiego i jego sojuszników. Liczba przewiezionych w różnych kierunkach, włączywszy rzecz prosta i tych, którzy kilkakrotnie tu i tam przepływali dosięgła prawie niewiarogodnej cyfry 20 milionów 778 tysięcy. Z tej ogromnej liczby stracono naogół wskutek działań nieprzyjacielskich 4.394 ludzi. Rezultat ten osiągnięto pomimo wszelkiego możliwego przeciwdziałania ze strony floty Niemieckiej i jej podwodnych łodzi, dzięki tylko szponom floty Angielskiej, która jak śruba zamknęła wszystkie wody otaczające Niemcy.

Co było siłą tego chwytu? Jakaż metodą i drogą jakiej strategii flota Brytańska zdołała dokonać tego zadziwiającego czynu, by niezachwianie trzymać w swym uścisku flotę Kaizera, od początku do końca tych długich zapasów.

By odpowiedzieć na podobne pytanie spójrzy na mapę. Popatrzmy na Anglię, tę zbrojną przez swą flotę twierdzę, która stoi wprost wód, okalających Niemcy. Żegluga Niemiecka, by wyjść na wody zewnętrzne posiada dwie drogi po wypłynięciu z Bałtyku na Morze Północne, lub odbiciu od krótkiej linii wybrzeża, którą mogą się pochwalić Niemcy.

Z tych dwóch dróg jedna wiedzie przez przesmyk Duwru (20 mil szeroki) do Angielskiego kanału i ciągnie przez blisko 300 mil wzdłuż południowego wybrzeża Anglii, na którem są położone dwa jej największe porty wojenne: Portsmouth i Plymouth. Jest to niezbyt bezpieczna droga dla mocarstwa wojującego z Anglią i starającego się uniknąć spotkania z flotą Angielską. Jedyna długa droga wiedzie w kierunku północnym i północno-zachodnim przez samo rozległe Morze Północne, pomiędzy Norwegią a Szkocją i wokoło północnych wybrzeży tej ostatniej do Atlantyku. Ta wielka droga morska, będąc daleko szerszą od przesmyku pomiędzy Douvre i Calais była też odpowiednio trudniejszą do strzeżenia. Stąd głównem zadaniem „Wielkiej Floty Brytańskiej“ było stać na pogotowiu do otwarcia ognia przeciw

pancernikom i krążownikom Niemieckim w razie gdyby usiłowały one przejść w kierunku północnym, jak też być stale gotową ruszyć na południe wzdłuż wschodnich wybrzeży Szkocji i Anglii, w razie gdyby usiłowały one przejść ją.

Zdała od najbardziej północnej części wyspy Brytańskiej, to jest wyżej od północnej Szkocji znajduje się mała grupa wysp, znanych pod nazwą „Orkneys“. W tym miejscu przedewszystkiem „Wielka Flota“ założyła swą podstawę operacyjną, w „Scapa Flow“, w zatoce, noszącej nazwę miasta, leżącego na największej z tych wyseppek. Pod względem strategicznym, t. j. w związku z uszykowaniem floty, sytuacja mogła być i była (gdyż inaczej nie obranoby jej) najlepszą, jaką w podobnych warunkach można było znaleźć. Ale pod względem taktycznym, t. j. zależnie od możliwości ataku, była ona stanowczo daleką od ideału. Stacji bowiem nie broniły żadne baterie brzegowe; przyległa okolica nie była ufortyfikowaną; nie było tam ani jednego dział, dopóki nie ściągnięto pewnej ich ilości ze statków floty. Rzecz prosta, iż zarządzono wkrótce środki, by umocnić pozycję, ale gdyby wróg zebrał swe siły,

by wykonać nocny atak za pomocą swych torpedowców i łodzi podwodnych, mógłby on ostatecznie mieć pewne szanse powodzenia. Ale chociaż flota niemiecka była zaopatrzoną w najświeższe wynalazki, chociaż załoga jej była wyszkoloną w strasznej dyscyplinie, — chłostą często obdarzano ludzi, — nie okazała się ona przedsiębiorczą i wypuściła z rąk inicjatywę, czegooby z pewnością w podobnym wypadku nie uczyniła flota angielska.

Głównodowodzący siłami morskimi Anglii, admirał Jellicoe obrał za bazę dla swej floty ten nieobronny punkt, zdając sobie sprawę z grożącego niebezpieczeństwa; osiągnięty rezultat usprawiedliwił całkowicie ten wybór, chociaż nigdy może admirał nie przyjął na siebie tak wielkiej odpowiedzialności; pisał on wówczas, że czuje się daleko spokojniejszym gdy flota jego jest na pełnym morzu, niż gdy bywa zmuszonym powracać do swej stacji. Jak najkrócej się tam zatrzymywano. Zaopatrywanie i naładowanie węgla na statki odbywało się z największym pośpiechem. Zauważyć należy, iż nie groźnym był ogień działowy. Zetknąć się w boju z wielkimi statkami niemieckiej floty było głównem zadaniem

i stałą nadzieją marynarki angielskiej. Spodziewano się i rozważano niebezpieczeństwo napaści, którejby w ciemną noc, lub we mgle dokonały statki zbrojne w torpedy.

Tak się zatem przedstawiała arena wielkiej walki morskiej. Z jednej strony potężna Armada Hunnów o długoletniej przeszłości bezustannej fanfaronady. Flota ta, za jedynym przez nas wspomnianym wyjątkiem, wszystkoby czyniła, byle nie walczyć z przeciwnikiem. Z drugiej strony flota angielska, mająca za sobą wieloletnią tradycję zwycięstwa, trzymająca w swem ręku oba wyjścia z morza Północnego, — jedno wokół Szkocyi, drugie przez przesmyki u Douvre i kanał Angielski, oddzielone jak drzwiami od głównych sił niemieckich.

Nigdy, oprócz chyba Jutlandzkiej bitwy, i to wtedy wbrew własnemu zamierzeniu, nie próbowała flota niemiecka wyrwać się z tej blokady i zmusić do otwarcia sobie drogi. Na tych okolicznościach opierały się warunki, w których była prowadzona wojna morska i całe zadanie paraliżowania sił wroga spoczywło wyłącznie na flocie Angielskiej, w których to usiłowaniach przez nikogo nie była wspomagana, dopiero chyba pod koniec wojny,

gdy popartą została przez dywizję pancerników Amerykańskich.

Czyż floty Francuska i Włoska nie przyniosły żadnej pomocy podczas wojny? Przeciwnie, bardzo dzielną, lecz na innych teatrach wojny. Specyjalnem zadaniem marynarki Włoskiej było trzymanie w szachu floty Austriackiej, w czem dopomagały jej oddziały Francuskie i Angielskie. Śródziemne morze było teatrem ożywionej działalności. Krążyły po niem liczne Niemieckie łodzie podwodne. Bezustannie ciągnęły masy transportowców, wiozących wojsko Angielsko-Francuskie i niezliczone statki, obsługujące armie w Salonikach i na Gallipoli, w Egipcie i Palestynie. Wszystkie te statki były objektem, przeciw któremu była zwrócona działalność Niemieckiej floty podwodnej, wskutek czego siły morskie sojuszników miały wielce uciążliwą pracę i musiały pilnie roztaczać baczenie.

Podczas tych operacji, wszystko, zarówno na lądzie, jak i na morzu zależało od zdolności bojowej floty Angielskiej, która przez swą czujność paraliżowała flotę Niemiec, a w razie gdyby ta odważyła się na ostateczną walkę miała ją rozgromić. Lecz jakim sposobem mogła flota, złożona z tak wielkich statków

i chociaż tak potężna czuwać na każdym miejscu tej rozległej przestrzeni, jaką jest morze Północne? Obszar ten, aczkolwiek w porównaniu z oceanami nie przedstawia tak wielkiej przestrzeni, jest jednak większy od wysp Brytańskich i liczy sto czterdzieści mil kwadratowych; a wskutek tego służba strażnicza przez tyle długich nocy zimowych, przez tyle mrocznych i mglistych dni, gdy wiatry pędzą ciężkie chmury niepogody była uciążliwą i zaledwie wykonalną dla tych statków, które, zmuszone do ciągłego przygotowania na wypadek spotkania z nieprzyjacielem, musiały stale manewrować w pewnym oznaczonym kierunku. Na kim że tedy spoczywało to zadanie?

Pełniły tę służbę nieliczne zrazu statki patrolowe; liczbę ich stopniowo powiększano, aż wreszcie posiadano ich bardzo znaczną ilość. Statków tych wraz z minowymi, przeznaczonych na Morze Północne, liczono w 1914 roku zaledwie dwanaście. W 1918 roku okazało się ich trzy tysiące siedemset czternaście. Zebrano tu statki wszelkich typów; były pomiędzy nimi i jachty i szybko manewrujące, nieocenione w walce z podwodnymi statkami łodzie motorowe. Ale ponad wszystkie cenione w danym razie

krążowniki typu „Destroyer“; miały one pojemność tysiąca tonn; lecz stale dążono do budowania silniejszych typów, czego dowodem są ostatnie, o szybkości około 30 węzłów, posiadające obok dział aparaty do wyrzucania torped; spalanie węgla obliczono na nich w ten sposób, by mogły pływać kilka dni bez przerwy, a załogi ich były znakomicie wyszkolone; oto były statki najsprawniejsze dla patrolowania, które wprowadzały w stan wyjątkowego przerażenia małodusznych zbrodniarzy floty podwodnej Hunnów.

Niezwykłe uciążliwą i żmudną była praca tych morskich wartowników. Musiały czuwać ustawicznie, i w dzień i w nocy, czy w spokojną, czy w burzliwą pogodę, i w zimie i w lecie, gdyż w każdej chwili mogła się pojawić flota Niemiecka. W każdej chwili długie szeregi Niemieckich transportowców, wiozących masy wojsk mogły się pojawić dla dokonania dessantu na wschodnich brzegach Anglii. Na początku wojny, gdy pierwsza mała armia Brytańska opuściła ojczyznę, kraj pozostał bez środków obrony na lądzie. W odpowiedzi na wezwanie Lorda Kitchenera dwa miliony ochotników zgłosiło się do wojska. Ale byli to wszystko ludzie niewyszkoleni, nie mający w

pierwszej chwili ni broni, ni artyleryi, a co najważniejsze amunicyi, bez której niepodobna było prowadzić skutecznej wojny.

Niemcy czyniły, jak rzekliśmy, przygotowania co najmniej przez 40 lat. Anglia, nie wierząc, by Niemcy były tak nikiemne, oddana była pracy pokojowej. Gdyby w pierwszych miesiącach wojny wielka armia Niemiecka, tak bogata w kulomioty, działa różnego kalibru i wszelkiego rodzaju środki bojowe, wylądowała na wybrzeżu Angielskiem, kraj byłby narażony na ogromne niebezpieczeństwo. Lecz, jak powiedzieliśmy uprzednio, na tem wybrzeżu nie stanęła noga żadnego z tych Niemieckich najeźdźców.

Wielka flota i liczne patrole były siłą, którą im przeciwstawiono. Przypuścimy, iż Niemcy, postanowiwszy przeprawę, powiedzmy z Emden, do najbliższego punktu odpowiedniego dla wylądowania, nie potrzebowałiby więcej, niż piętnaście do dwudziestu godzin dla dokonania tego. Ale samo wylądowanie zajęłoby im dłuższy okres czasu, podczas którego mogła napłynąć Wielka Flota Angielska. Wobec tego wodzowie Niemieccy, planujący tę ekspedycję byliby zmuszeni do tego, czego właśnie unikali, t. j. przyjęcia bi-

twy morskiej, lub poświęcenia transportowców pełnych wojsk. Gdyby jednak wojska zdołały wylądować przed nadejściem floty Angielskiej, Niemiecka armia ekspedycyjna zostałaby odcięta od wszelkiego dowozu posiłków i zaopatrywania. Na wielkie byłaby również narażona niebezpieczeństwo, gdyby spostrzeżono ją w drodze. Patrole angielskie były poważnie zaopatrzone w aparaty radyotelegraficzne. Gdyby chociaż jeden z nich ujrzał Niemiecką armadę na morzu, natychmiastby przesłał o tem wiadomość. Wówczas, przed nadejściem jeszcze Wielkiej Floty, płynącej ze swej stacyi na Północy, Brytańskie destroyery i łodzie podwodne rzuciłyby się do boju. Ciemność, z której korzystałoby Niemcy byłaby równie korzystnym czynnikiem dla tych sił. Łacnoby może, ryby morza Północnego użyły obfitego festynu, gdyby Niemieckie dowództwo morskie odważyło się przedsięwziąć tę zdawna zamierzoną inwazyę. Niemcy, obawiając się zetknięcia z siłą, której w znaczeniu bojowym nie dorównywali, odrzucili myśl o wielkich przedsięwzięciach morskich; jedno tylko pozostawało flocie Niemieckiej, — dokonywać nieoczekiwanych napaści pod przykryciem ciemności, to co

Anglicy przyrównywując ironicznie do gry dziecinnej, nazywali „tip and run raids“, z jedyną myślą szkodzenia bezbronnej żegludze, lub nieobronnym miastom nadbrzeżnym; po dokonaniu tych czynów flota Niemiecka zawsze chyżo uciekała. Cała działalność Niemiec na morzu, oprócz jednego wyjątku, może być podzieloną na trzy kategorie. Po pierwsze napaści, o których była mowa. Powtóre usiłowania niektórych krążowników, które, w chwili wybuchu wojny zostały odcięte na rozmaitych wodach świata, wskutek czego uniknęły blokady, na którą była skazana reszta floty; po trzecie wreszcie najbardziej z pewnością korzystne operacje floty podwodnej. Pożytecznem będzie jasno uprzytomnić sobie tę klasyfikację.

Podobnych napaści dokonywać mogli zarówno Anglicy, jak i Niemcy; pierwszą tego rodzaju operacją był najazd Angielskich krążowników na zatokę Heligoland 4 sierpnia 1914 roku. Heligoland jest małą wyspą, leżącą w pobliżu wybrzeża Niemieckiego Północnego morza, — poza nią zaś znajdują się główne punkty Hunnów. Była tu stacya statków wojennych, baza dla łodzi podwodnych, oraz stacya dla sygnalizacyi. „Zatoką jest

właściwie kanał 18 mil szeroki, przez który z Elby na północ kierowane statki przepływają. Tu, pewnego mglistego poranku, podплыnęły krążowniki Angielskie i rozpoczęły walkę z Niemiecką flotą. Angielski „Arethusa“, ze swej pozycji pierwsze wytrzymał natarcie i nie bacząc, iż go silnie ostrzeliwano stawiał czoło dwóm przeciwnikom. Toczono szereg oddzielnych walk, dopóki posiłki nie nadeszły obydwum stronom; Niemcy, nie zważając na to, wycofali się z boju do swych schronień. Straty ich wynosiły 3 lekkie krążowniki, dwa statki typu „destroyer“ i około 1200 ludzi; Anblicy oprócz 69 ludzi w zabitych i rannych, nie ponieśli innych strat.

Na pełnem morzu, w chwili wybuchu wojny znajdował się silny oddział Niemieckich krążowników, który dość poważnie niepokoił flotę Angielską, znajdował się on pod dowództwem admirała Von Spee; w skład jego wchodziły dwa znane statki o uzbrojeniu ciężkiego kalibru, — „Scharnhorst“ i „Gneisenau“. Posiadały one 8-calowe działa najnowszego typu; były to potężne jednostki bojowe; oddział ten był stacyonowany na Chińskich wodach; na krótko przed wybuchem wojny skrył się na oceanowem pu-

stkowiu i długo go później ścigano. 1 listopada 1914 pojawił się nareszcie Von Spee u Coronel, w południowej części Oceanu Spokojnego, u wybrzeży Chili. Tu natknął się on na Angielskiego admirała Cradock'a, dowodzącego znacznie słabszym oddziałem. Ze statków Cradock'a jedynie „Good Hope“ i „Monmouth“ miały wartość bojową, lecz były daleko starsze od nieprzyjacielskich statków; uzbrojone były w działa przestarzałego typu, z których dwa tylko można było przeciwstawić nieprzyjacielskim; Cradock zatem nie miał najmniejszych szans powodzenia. Nikt tak dobrze o tem nie wiedział, lecz będąc angielskim admirałem, dowodzącym jednostką Angielskiej Marynarki, nie mógł zawrócić i uciec przed Hunnem, gdyżby to nie lico wało z jego charakterem. Po desperacku więc poszedł na pewną zgubę i walczył, aż dopóki nie zatonął ze swymi statkami. Jeden tylko, nieopancerzony Angielski krążownik, tocząc walkę z pięcioma przeciwnikami, wyszedł cało z tej bitwy. Była to dzielna operacja, dokonana przez męznego człowieka, opierającego się na równie mu walecznych oficerach i załogach i jest conajmniej dowodem, iż Angielska Królewska flota mogła walczyć

nietylko, gdy przewaga stała po jej stronie, ale także przeciwko znacznie silniejszym nieprzyjaciółom. Wszyscy prawdziwi Anglicy oddają hołd pamięci Cradock'a i jego ludzi.

Nie długo wszakże cieszył się Von Spee ze swego zwycięstwa. Gdy wieść o bitwie u Coronel doszła do Angielskiego Dowództwa, natychmiast przedsięwzięto środki, by pomścić Cradock'a. W przeciągu nieledwie 24 godzin, potężny oddział pod dowództwem admirała Sturdee popłynął prosto w kierunku wysp Falklandzkich, małego samotnego archipelagu, leżącego na południowej części Atlantyku, niedaleko na północ od krańca Południowo-amerykańskiego kontynentu. Na tej odległej posiadłości Angielskiej zamierzał Sturdee zaopatrzyć statki w węgiel i ruszyć następnie w dalszem poszukiwaniu Von Speego, który, jak się okazało sam ułatwił mu zadanie. On bowiem również wiedział o węglu na Falklandach, i udał się tam, okrążając Horn, tę skałę chłostaną przez burze, wystającą na południu całej Ameryki.

Znalazł on więcej niż węgiel, w oczekiwaniu jego przybycia, gdyż Angielski oddział przybył 7 grudnia wieczorem. A nieprzyjaciel zjawił się o świcie na-

stępnego dnia. Anglicy natychmiast zaatakowali. Ale Niemcy nie stali walcząc do upadłego, jak Cradock. Natychmiast rzucili się do ucieczki i rozpierzchli się w różnych kierunkach, pędzeni przez mściwe krążowniki Angielskie. W ten jasny poranek grudniowy długa rozpoczęła się gonitwa. Akcja u Coronel rozegrała się w ciemności zapadającej nocy, przy burzliwym morzu i silnym wietrze. Tej zaś bitwie jasne przyświecało słońce nad cichem morzem. Długie godziny trwała ucieczka floty Niemieckiej. Anglicy dopędzali stopniowo statki Niemieckie, które w szeregu odosobnionych walk były przez nich zatapiane. Dwum z nich jedynie udało się ujść przed pościgiem.

W ten sposób przestała istnieć jedyna grupa sił morskich, jaką Niemcy posiadali poza ojczystymi wodami. Inne odosobnione krążowniki pojawiały się przez dłuższy czas poza granicą blokady i na obcych wodach, ale po bitwie Falklandzkiej, żaden już większy oddział niemiecki nie krążył po oceanach zagrażając bezpieczeństwu komunikacji wszechświatowej. Siły Von Speeg'o złożone były z pięciu krążowników i jednego opancerzonego statku liniowego „Książę Eitel

Friedrich“. Ten wraz z krążownikiem „Dresden“ wymknął się, ale admirałski „Gneisenau“ tegoż typu „Sharnhorst“ i dwa lżejsze „Leipzig“ i „Nürnberg“ zostały zatopione. Oba statki, które uniknęły tego losu miały niedługą egzystencję. Ścigany bezustannie przez Anglików „Eitel Friedrich“, w marcu schronił się do portu Amerykańskiego, w którym internowano go. W tym samym prawie czasie zmuszono „Dresden“ do przyjęcia bitwy u wyspy Juan Fernandez; krótko walczyły z nim Angielskie „Kent“ i „Glasgow“ — po pięciu minutach bowiem „Dresden“ opuścił flagę.

Natem skończyły się wysiłki Niemców na oceanach, poza sferą ojczystych wód, nad którymi zawisły szpony Anglików. Te przedsięwzięcia zaliczamy do drugiej z 3-ch kategorii, na które podzieliśmy operacje morskie Niemców. Zatrzymamy się teraz na pierwszej z tych kategorii, to jest na dokonywanych przez wroga krótkich napaściach, które mając na celu przyczynianie szkód miastom i żegludze Anglików, odbywały się zazwyczaj pod osłoną nocy lub mgły, bądź w kanale Angielskim, bądź też na morzu Niemieckim. Trzykrotnie w ciągu zimy

1914—1915 pancerniki niemieckie, wynurzywszy się ze swych schronień, przepływały ku wybrzeżom Anglii, gdzie bombardowały śpiące bezbronne miasta. W pierwszym z tych wypadków tak spiesznie działano, by zdążyć wycofać się przed ewentualnem nadejściem floty Angielskiej, iż wszystkie pociski, którymi Niemcy chcieli ugodzić w miasto Yarmouth padały do morza. W drugim wypadku zdołali zamordować paręset śpiących mieszkańców, przeważnie kobiet i dzieci z Hartlepool, Whitty i Gearborough. Podczas trzeciego zamachu natknęli się Niemcy na bojowe krążowniki Angielskie, pod admirałem Beatty, przed tem nim zdążyły dojść do miejsca, gdzie mieli dokonać swych morderstw. Było to 24 stycznia 1915 r. Niemiecki oddział na widok Anglików natychmiast rzucił się do ucieczki. Statki Niemieckie posiadały uzbrojenie dostosowane do bitwy podczas odwrotu. Ogień dział Angielskich był doprowadzony do niesłychanej intensywności; okazał się również skutecznym i zabójczym. Niemiecki oddział składał się z czterech bojowych krążowników z dodaniem im lekkich krążowników i statków typu „destroyer“. Wśród nich najmniejszą szybkość posiadał „Blü-

cher“ o pojemności 15 tysięcy tonn. Okręt ten, pozostając w tyle padł ofiarą Angielskich pocisków. Podziurawiono go jak sito. Pokład był przeszyty aż do kotłowni, dokąd wpadali wyrzucani przez siłę wybuchów ludzie, podobnie do liści na wietrze. Zatonął po otrzymaniu strasznych ciosów; część załogi została uratowana przez łodzie ze statków Angielskich, pomimo iż Zeppeliny, unosząc się nad terenem walki, wyrzucały pociski na ludzi, zajętych tem dziełem miłosierdzia. Nie mniej ucierpiały dwa krążowniki, czego świadkami byli ścigający je Anglicy; całe nakoniec stanęły w płomieniach, które wkrótce dosięgały szczytów masztów. Gdy wreszcie poczęto się zbliżać do sfery obronnej przez miny, niedobitki były już ocalone od dalszego pościgu. Jak wiadomo w wielkich morskich walkach miny odegrały obok torped i podwodnych łodzi pierwszorzędną rolę. Fabrykacją min została oddzielną gałęzią przemysłu. Gdy przyszedł czas, iż wielkie przestrzenie Morza Północnego zostały, podobnie, do uprawnego pola usiane minami. Niemcy, którzy pierwsi udoskonalili się w zastosowaniu tej strasznej broni przestali żałować, iż uciekli się do tego środka. Każdy naród pozostawił tajne

przeiście pomiędzy minami, które dla bezpieczeństwa wytykał dla własnych i sprzymierzonych okrętów.

W rezultacie bitwy u Dogger Bank, jak bitwa ta została nazwana, nastąpiła prawie całkowita przerwa w działaniach większych okrętów Niemieckiej marynarki. Napadały one na wybrzeża Anglii za ledwie raz jeszcze, ale bez energii i z trwogą i to dopiero w szesnaście miesięcy później. Doświadczyli bowiem, iż zanadto dotkliwie dają się odczuwać rezultaty tych usiłowań, by je częściej powtarzać. Nie mówiac w tej chwili o bitwie Jutlandzkiej, możemy stwierdzić, iż większe jednostki bojowe floty Niemieckiej po bitwie u Dogger Bank zostały ograniczone do działania w obrebie własnych portów, kanału Kilońskiego, lub zamkniętych wód Bałtyku. Tak więc zduszono działania dumnej floty chępliwego Kaisera! Od tego czasu powierzono głównie statkom typu „destroyer“ czynienie nowych wycieczek: od czasu do czasu odważały się one wymknąć ze swych stacyi, by chyżo atakując i nie mniej szybko wycofując się przyczynić jaknajwiększą szkodę statkom handlowym, które spotykały na pełnem morzu.

Przechodzimy teraz do jedyne go wy-

padku, gdy flota Niemiecka, flota tych, którzy marzyli o złupieniu całego świata, która lekceważyła wszelkimi zasadami dawnych wojen, wszelkimi prawami, ustanowionym przez poprzednie, hołdujące postępowi pokolenia, stawiała czoło flocie Angielskiej. 31 maja 1916 r. o 2.30 po południu oddział krążowników Angielskich pod admirałem Beatty otrzymał sygnały od wywiadowczych naprzód wysuniętych statków o pojawieniu się nieprzyjaciela. Admirał Beatty znajdował się wtedy o kilkaset mil od bazy i po Niemieckiej stronie morza Północnego, podczas gdy głównodowodzący, admirał Jellicoe znajdował się również na pełnym morzu daleko na Północy. Krążowniki, które spostrzeżono cofały się przed Beatty'm, było jednak prawdopodobnem, iż flota Niemiecka jest w stanie przyjąć bitwę; admirał Beatty musiał powziąć stanowczą decyzję: w razie gdyby zaczął ścigać nieprzyjaciela, mógł zetknąć się nietylko z tymi krążownikami, ale z całą flotą niemiecką, z którą, w ciągu całej wojny usiłowała marynarka angielska stoczyć otwartą walkę na wielką skalę. Tu nasuwa się uwaga, iż pancerniki zwykle mają przewagę nad krążownikami, gdyż różnica pomiędzy tymi dwoma typami stat-

ków polega na tem, iż krążownik i budowane są przede wszystkim dla swojej szybkości, na drugim zaś planie stoi ich sprawność bojowa, podczas gdy z pancernikami rzecz ma się wręcz odwrotnie.

Pomimo tego Sir Beatty nie namyślał się długo. Decyzja, którą powziął aczkolwiek była niebezpieczniejszą, wiodła jednak ku chwale. Postanowił wziąć na siebie całe ryzyko, by jak można najdłużej wytrzymać napór nieprzyjaciela, dopóki nie nadpłyną główne siły angielskie. Rozpoczął zatem bój z krążownikami, a następnie z całą flotą niemiecką. Jedna dywizja pancerników nadeszła mu z pomocą, główna jednak część floty, pomimo pośpiechu z jakim dążyła była jeszcze daleko w chwili rozpoczęcia walki. Przez całą godzinę Beatty z krążownikami i dywizją, złożoną z czterech pancerników, wytrzymywał całą siłę ognia nieprzyjacielskiego, ponosząc i zrzadzając wielkie szkody. Ujrzano wreszcie na horyzoncie dymy nadpływających oddziałów Jellicoe i wkrótce „wielka flota“ połączyła się ze swą awangardą; miało tedy miejsce najpotężniejsze widowisko, jakie kiedykolwiek odbyło się na wodach. Długie na mile szeregi angielskich pancerników i krążowników, ziejące grzmo

tami swych strzałów na odległego i wkrótce cofającego się wroga, podczas gdy krwawe płomienie ognia armatniego rozdzierały nawisające mroki. Tymczasem zapadająca mglista noc pozwoliła niemieckiej flocie pod osłoną ciemności, uniknąć wyroku, któryby inaczej niewątpliwie na nią zapadł. Cofnęła się wśród mgieł nocy, tajemniczo odchodząc poza flotą angielską, która wcisnęła się pomiędzy nią i jej bazę; w ten sposób ciągnęła ona napowrót ku obronnym portom, gdzie forty i miny, podwodne łodzie i trudności nawigacyjne wstrzymały ofensywę angielską.

Ale pomimo, iż Niemcy przez swą ucieczkę zdołali uniknąć pogromu, ponieśli jednak znaczne straty. W ciemnościach nawet wyszukały ich angielskie destroyery i ataki ich zmusiły Niemców do panicznej ucieczki, pozostawiając im dotkliwe wspomnienia. O świcie następnego dnia Anglicy spostrzegli, iż są już sami na morzu. Wróg uciekł. Jedynie pływające szczątki rozbitych okrętów były dowodem jego poprzedniej tu bytności.

W tej bitwie, którą przyszli historycy, świadomi jej następstw i posiadający szersze pole widzenia, niż współcześni pisarze, uznać mogą za jedną z najbardziej

decydujących walc, — Niemcy mieli rzeczywiście jedyną przewagę nad Anglikami, którą my bezstronnie musimy im przyznać. Polegała ona na tem, iż Niemcy wskutek swej chyżej ucieczki ku własnym wybrzeżom, które tuż obok się znajdowały, były w stanie spisać w prasie światowej własną kłamliwą wersję wielkiego tryumfu morskiego, którego nie odniosły; mogły to uczynić na wiele dni przedtem, niż było ogłoszone spokojnie brzmiące sprawozdanie angielskie o tem wydarzeniu. Niemiec umknął — i głośno krzyczał „o swoim zwycięstwie“. Zamknął swą rozbitą flotę w portach i dokach. Nie dopuścił nikogo za wyjątkiem ludzi, zajętych reperacją do oglądania swych ran. Unikał morza i więcej już nigdy nie walczył. Ale jednak rozgłaszał ciągle wieść o „zwycięstwie“. Aż wreszcie w szary listopadowy dzień, w dwa i pół roku później, pełny rezultat tego „zwycięstwa“ stał się widocznym, gdy więcej niż połowa niemieckiej marynarki, kwiat floty, wyszła, by poddać się bez walki flocie angielskiej; za wszelką cenę, byle więcej już nie doświadczać ognia dział nieprzyjaciela.

W tym dniu dla Niemiec sromotnym i haniebnym, rozmiary kłamstwa, które

rozgłaszali o bitwie Jutlandzkiej doszły nareszcie do wiadomości ogółu. Gdyż było to największem ze wszystkich kłamstw, które Niemcy szerzyli podczas wojny. Czyż zwyciężyli oni u Jutlandu? Jeśli tak, to czem wytłomaczyć, iż po tej bitwie angielska blokada stała się jeszcze ściślejszą niż przedtem. Jeśli zwyciężyli, to dlaczego trawa porasta ulice Hamburga? Czyż zwyciężyli? Dlaczegoż nigdy więcej nie wypłynęli i nie walczyli? Jeśli zwyciężyli, to jakże się tedy stało, iż ogromny codzienny proces, zaopatrywania angielskiej armii we Francji odbywał się w ciągu następnych dwóch i pół lat bez przeszkód ze strony niemieckich statków, że po wszystkich wodach towarowe i wojskowe transportowce krążyły usilnie nie będąc niepokojonymi, chyba tylko przez łodzie podwodne i że ten olbrzymi przewóz wojska i zapasów ze Stanów Zjednoczonych został dokonany bez przeszkód. Bo prawdą jest, że bitwa Jutlandzka była w swych rezultatach jednym z największych, bodaj nie największem zwycięstwem, jakie kiedykolwiek odniosła angielska flota, zatwierdzając jednocześnie na rzecz Anglii panowanie morskie i wyrok kompletnej porażki Hunnów.

Od dnia tej bitwy możemy nie brać więcej pod uwagę potęgi niemieckiej marynarki. Jak dziki zwierz, któremu zagrożono karą, obawiała się już zrzucić do skoku. Pominąwszy ostateczny rezultat, straty, poniesione przez Armadę Kaizera, o ile można stwierdzić, są conajmniej równe, jeżeli nie większe od strat jej przeciwników. Niemcy z pewnością stracili cztery czy pięć bojowych krążowników, oprócz kilku lekkich, sześć czy osiem destroyerów i kilka łodzi podwodnych. Angielskie straty wynosiły trzy bojowe krążowniki, trzy opancerzone krążowniki i osiem destroyerów. Jeśli wziąć jednak liczbę statków wprawdzie nie zatopionych, ale rozbitych, tak, iż widziano, jak płomienie, wzniecone przez angielskie pociski wzbijały się wysoko w powietrze, to straty niemieckiej marynarki były bez porównania większe od strat Anglików. Siły morskie pod admirałem Jellicoe były, za nielicznymi wyjątkami, natychmiast po naładowaniu węgla gotowe do dalszych działań. Flota niemiecka, jak skaleczony zwierz, długo musiała w portach lizać swe rany.

Pomimo, iż potęga morska Niemiec została tym sposobem obezwładnioną i znaczenie jej w porównaniu z dawnymi o

tem sądami zmałała, pomimo, iż, jak się okazało, przechwałki o niej nie miały najmniejszej podstawy, pozostał w jej ręku nowy sposób działania, stworzony przez współczesną naukę. Przez te łodzie podwodne osiągnęli oni największe rezultaty, jak również odkryli przed całym światem bezecność swego charakteru. Istniało niegdyś w Azji tajne stowarzyszenie zbrodniarzy, znanych pod nazwą Thug, którzy wstrętne swe rzemiosło uważali za stały zawód; dokonywali swych zbrodni uderzeniem nożem w plecy. Niemieckie łodzie podwodne były tymi Thugami morskimi. Nie szczędziły one ni mężczyźni ni kobiet, ni dzieci. W swych metodach prześcęgały swych poprzedników, gdyż tamci byli widzialni, podczas gdy skrytość jest cechą charakterystyczną łodzi podwodnych. Statki, podobnie do Thugów, siały śmierć pośród wszystkich narodów. Było dla nich obojętnem, czy okręt wzięty przez nich na cel należał do państwa z nimi wojującego, lub nie. Na wszystkie, czy to należały one do Norwegów, czy do Anglików, do Duńczyków, lub Francuzów, Brazylijczyków, czy Hiszpanów - zapadał jednakowy wyrok, o ile tylko można było dokonać tego dzikiego czynu.

Podobnem postępowaniem Niemcy bezustannie pogwałcili prawidła i tradycje morskie urobione przez postęp cywilizacyi ostatnich trzech stuleci. Istniało w ciągu ostatnich stu czy dwustu lat prawo, wzbraniające okrętowi wojennemu rozmyślnego czynienia szkody statkowi handlowemu. Przy spotkaniu na morzu, wystrzałem, kierowanym nie w okręt, ale ponad jego maszta, oznajmiano, iż statek handlowy ma podnieść flagę, poczem następowała rewizya. W razie, gdy podejrzanemi okazywały się narodowość lub miejsce przeznaczenia okrętu, obsadzano go załogą, która miała za zadanie odprowadzenia go do miejsca pewnego, co nie wykluczało, by załoga wraz ze zdobyczą mogły wpaść po drodze w obce ręce. W żadnym jednak wypadku, morscy przedstawiciele cywilizowanych narodów nie narażali załóg, lub pasażerów na śmieć, gdyż tak tylko czynili piraci, zwykli złoczyńcy i rozbójnicy, pływający z wyłącznym celem grabieży i mordów. Niemcy rozumieli, iż Anglicy tak całkowicie opanowali morze, iż w żadnym wypadku nie udało by im się doprowadzić statku zdobycznego do portu niemieckiego. Ale historia nie usprawiedliwia podobnego rozumowania. Weźmy

choćby jeden przykład z historii: słabość Niemców w tem znaczeniu, wcale nie była większą od niemocy Hiszpanii podczas datującej z przed stu siedemdziesięciu lat wojny Hiszpańsko-Angielskiej. Pod koniec bowiem tej wojny, w latach 1746-7, potęga marynarki Angielskiej stała się tak wielką, iż korsarze Hiszpańscy i krążowniki nie byli w stanie uprowadzić żadnej pochwyconej przez nich zdobyczy. Tyle mogli oni w tej sprawie, co podwodne łodzie Niemieckie. Nie było wypadku, by Hiszpanie popełniali dzikie okrucieństwa zatapiania nie wojennych statków mordowania ich pasażerów i ludzi załogi. Niemcy zdziczeli li świadomie szli po tej drodze. W jednej chwili cofnęli się oni z drogi postępu i poszli w odwrotnym kierunku do drogi cywilizacji. W ciągu dwustu lat, aż do 1914 roku narody uważały za niegodne ich to wszystko, co Niemcy czynili i nie raz, ani dwa razy, ale bezustannie i rozmyślnie, w całym szeregu wypadków, w ciągu wielu miesięcy. Przez te czyny ściągnęli oni na siebie wzgardę ludzką, którą, jak płaszczem się pokryli i samo imię marynarki niemieckiej zostało haniebnym synonimem podłości, dla wszystkich przyszłych pokoleń.

W tych nowych warunkach walki morskiej, gdy wszelkie ustalone zasady bywały pomijane, flota angielska nie tylko wojenna, ale i handlowa podjęła się spełnienia ogromnego zadania. Ku chwale tej marynarki, niech nam wolno będzie podkreślić, iż ani razu w ciągu tego niezmiernie uciążliwego okresu czasu załoga lub poszczególni marynarze storpedowanego statku nie odmówiła w razie ocalenia przejścia na służbę na inny statek, by znów przenosić te same niebezpieczeństwa. Ale często nie znajdowali oni ocalenia. Niemieccy bowiem zbrodniarze, płynący zaledwie z peryskopem wynurzoną nad wody, po wyrzuceniu swego śmiertelnościanego pocisku, wypływali na powierzchnię i ostrzeliwali ludzi zatopionego statku, gdy ci rzucali się do łodzi ratunkowych, lub w nich już płynęli. To znów Niemcy odbierali ludziom na tych łodziach wszystkie zapasy wody słodkiej, pozostawiając ich na los szczęścia, na bezmiernym pustkowiu oceanów, skazując nieszczęsnych na śmierć męczeńską, jeśliby im nie udało się dobić do brzegu. „Zatapiać bez śladu“ (tak depeszował do swego rządu niemiecki poseł w Brazylii) było przeważnie zadaniem Niemców, wkrótce jednak zbrodnicze te czyny sta-

wały się coraz niebezpieczniejszymi dla ich wykonawców, aż wreszcie niemieccy marynarze poczęli uważać służbę na łodziach podwodnych za równoznaczną z wyrokiem śmierci dla nich samych. Stopniowo uzbrajano Angielskie statki handlowe. Na tysiące liczono statki dla walki z łodziami podwodnymi. Posługiwano się wciąż nowym wynalazkami dla wyszukiwania i zatapiania zbrodniczej tej siły; używano w tym celu dział i bomb, sieci i min. Setki dzikich niemieckich złoczyńców otrzymało śmierć od tych broni. Po zakończeniu wojny rząd niemiecki przyznał się, iż oprócz wydanych przy zawieszeniu broni stracono około dwustu łodzi. Tak zwane „baby-killer“ same częstokroć śmierć znajdowały. Obok tego również poczęto konwojować statki handlowe i transportowe; tym sposobem zostały rozbite plany Niemieckiego dowództwa morskiego. Tym sposobem, głównie zaś pod osłoną floty Angielskiej, olbrzymia flota Amerykańska wraz z artylerią i zapasami wszelkiego rodzaju przepłynęła przez Atlantyk. W tem miejscu możemy przytoczyć słowa Amerykańskiego Głównodowodzącego Generała Pershinga. „Niema Amerykanina, któryby miał na myśli marynarkę Angielską nie

becność
ljonów
ale też
i z gór

BIBLIOTEKA
Centralnego
Muzeum
Morskiego
w Gdańsku

8020

Angielskich zapasów wojennych, podczas gdy sto trzydzieści milionów ton żywności i innych artykułów zostało sprowadzonych do Anglii na angielskich statkach. Oficerowie obcych mocarstw wspaniałomyślnie przyznali, iż siły morskie Anglii dokonały wprost olbrzymiego dzieła. Admirał Mayo oświadcza, iż „my (t.j. Amerykanie) przyznajemy, iż potęga morską przyniosła w obecnej wojnie zwycięstwo i niepodobna tu znaleźć dość słów dla oceny dzieła dokonanego przez Angielską marynarkę“.

W przeszłości wolność ludzkości była częstokroć zdobyta, lub utrzymana przez dzielnych marynarzy, lecz nigdy jeszcze historia nie zapisała tak wielkich zasług, jakie obecnie posiada marynarka Wielkiej Brytanii.
