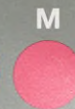


Grey Scale #13



A

1

2

3

4

5

6

M

8

9

10

11

12

13

14

15

B

17

18

19

KOMANDOR PODPORUCZNIK WŁADYSŁAW KOSIANOWSKI.

ADMIRAŁ VON TIRPITZ

JEGO MYŚLI I CZYNY ZWIĄZANE ZE SPRAWAMI
MORSKIEJ SIŁY ZBROJNEJ

(NA PODSTAWIE DZIEŁ ADMIRAŁA TIRPITZA).



T O R U Ń 1 9 3 3

NAKŁADEM „PRZEGLĄDU MORSKIEGO”

CZCIONKAMI Drukarni Spółdzielczej.

CENA 60 GROSZY.

-60 /-20

Centimetres

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

Inches

1

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14

15

16

17

18

19

Blue

Cyan

Green

Yellow

Red

Magenta

White

3/Color

Black

Colour Chart #13



KOMANDOR PODPORUCZNIK WŁADYSŁAW KOSIĄNOWSKI.

ADMIRAŁ VON TIRPITZ

JEGO MYŚLI I CZYNY ZWIĄZANE ZE SPRAWAMI
MORSKIEJ SIŁY ZBROJNEJ

(NA PODSTAWIE DZIEŁ ADMIRAŁA TIRPITZA).



T O R U Ń 1 9 3 3

NAKŁADEM „PRZEGŁĄDU MORSKIEGO”

CZCIONKAMI Drukarni Spółdzielczej.

CENA 60 GROSZY.

-60 /-20

KOMANDOR PODPORUCZNIK WŁADYSŁAW KOSIANOWSKI.

ADMIRAŁ VON TIRPITZ

JEGO MYŚLI I CZYNY ZWIĄZANE ZE SPRAWAMI
MORSKIEJ SIŁY ZBROJNEJ

(NA PODSTAWIE DZIEŁ ADMIRAŁA TIRPITZA).

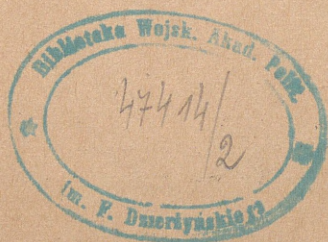


T O R U Ń 1 9 3 3

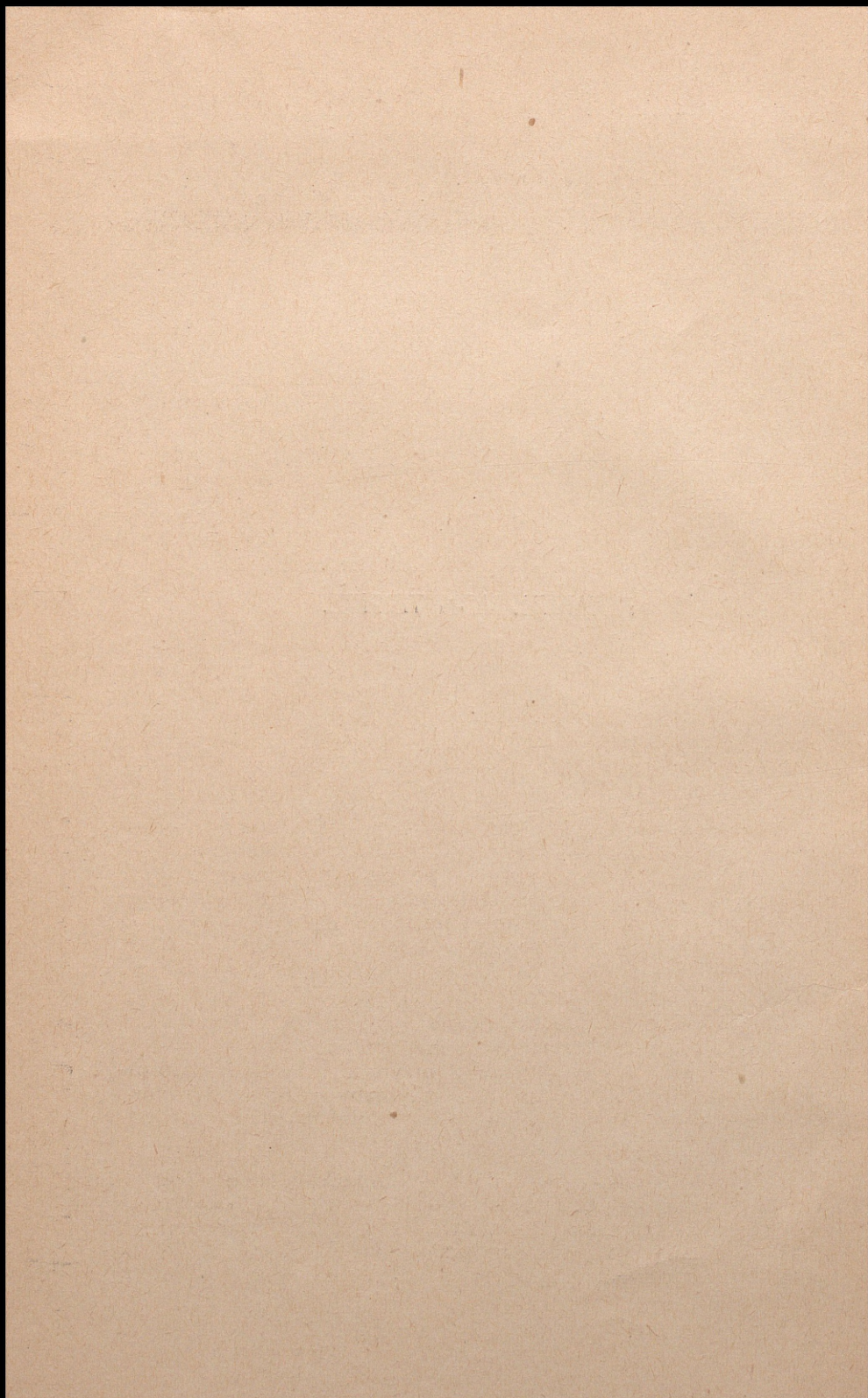
NAKŁADEM „PRZEGŁĄDU MORSKIEGO”

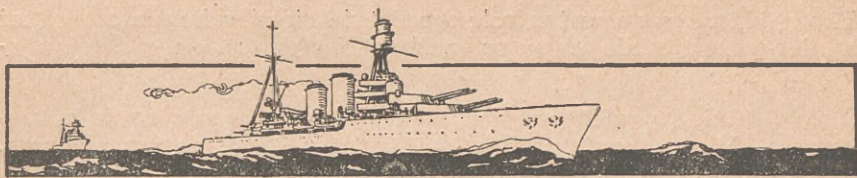
CZCIONKAMI DRUKARNI SPÓŁDZIELCZEJ.

CENA 60 GROSZY.



ADMIRAL VON TIRPITZ.





Zanim się przystąpi do przeglądu myśli, wypowiedzianych przez taki wojenno-morski autorytet, jakim był nieżyjący już dzisiaj Admirał von Tirpitz, należy zaznaczyć, że chwycił on za pióro dla poważniejszego omówienia leżących mu na sercu spraw kilkakrotnie.

W roku 1919-ym zostały wydane jego pamiętniki, które tak szybko się rozeszły, że już w tymże roku ukazało się ich drugie wydanie. W roku 1924-ym wydana została nowa książka Admirała Tirpitz. Ta książka nosi dwa tytuły: „Politische Dokumente” i „Der Aufbau der Deutschen Weltmacht”.

Książka ta, jak też i trzecia książka, wydana w roku 1926-ym, a zatytułowana „Niemiecka polityka niemocy podczas wojny światowej” (Deutsche Ohnmachtspolitik), jest zbiorem dokumentów politycznych i jakby poczęści dowodem prawdy dla twierdzeń, wypowiedzianych w pierwszym jego dziele „Wspomnienia” (Erinnerungen). Te zbiory dokumentów, imponujące i zadziwiające skrupulatnością ich gromadzenia, przedstawiają ogromną wartość dla badaczy historii.

Jak widzimy z ogólnego tytułu tych dwóch ostatnich książek (bo i ostatnia książka nosi też tytuł „Politische Dokumente”), gromadzą one materiał dowodowy w postaci przytoczonych w nich dokumentów. A więc czytelnik staje wobec setek i tysięcy różnych pism, rozkazów i listów. Najwięcej jest tych ostatnich. Jest to korespondencja, wymieniona pomiędzy Tirpitzem a cesarzem Wilhelmem II, pomiędzy posłami, kanclerzami, ministrami, ambasadorami i t. d.

Umieszczone też są listy, które nigdy nie były wysłane. To bodaj ma najmnieszą wartość, albowiem obrazuje chyba tylko pewne nastroje, lecz nie fakty. Naprzykład przytoczony jest list, napisany przez Tirpitz do cesarza. List ten, utrzymany w dość ostrym tonie, ma się rozumieć, wysokiemu adresatowi nie został przez Tirpitz przesłany.

Pozatem, książki te (Politische Dokumente) odnoszą się właściwie do późniejszych okresów niż te, które przedewszystkiem objęte są „Wspomnieniami”. Jest to zrozumiałem. „Wspomnienia” bowiem obejmują cały przeciąg morskiej służby Tirpitz, czyli i jego młode lata. „Dokumenty” zaś odnoszą się do okresu, w którym

Tirpitz już odgrywa ważną rolę w państwie niemieckim, a z tego też tytułu dostępne dla niego są możliwości wglądu w tajniki zajmującej go sprawy.

Niniejszy więc przegląd będzie się opierał w pierwszym rzędzie na „Wspomnieniach” Admirała Tirpitz, które dostarczają nam, Polakom, szczególnie wiele materiału, pobudzającego do głębszego zastanawiania się nad naszą sytuacją na morzu.

Książki, druga i trzecia, nawiasem mówiąc bardzo mało jeszcze znane w Polsce, będą służyły tutaj jako pomocniczy materiał dowodowy i ilustracyjny, który będzie w miarę potrzeby przytaczany bezpośrednio przy rozważaniach, wyciągniętych ze „Wspomnień”, lub zbudowanych na ich podstawie.

Ponieważ w tytule niniejszej pracy mówi się o myślach Admirała Tirpitz, nie od rzeczy więc byłoby odrazu przytoczyć dwa wielce charakterystyczne frazesy, które uderzają czytelnika, studjującego drugą książkę p. t. „Der Aufbau der Deutschen Weltmacht”.

Otóż we wstępnym słowie (Vorwort) pisze Tirpitz stwierdzając — niewiadomo czy to z gorczyczą, czy z chłodnym spokojem mędrca, że: „Tak długo, jak ziemia zamieszkiwana jest przez ludzi — w życiu narodów siła postawiona jest ponad prawem”.

Z pierwszych słów pierwszego rozdziału tejże książki wieje beznadziejny smutek starca, zboląłego lecz dumnego z dawnej świetności swej ojczyzny. Pisze on dosłownie tak: „Złamaną legła niemiecka potęga, a z nią razem runęła europejska równowaga i też z nią razem rozwiął się sen o pokoju narodów” (Zerbrochen liegt die deutsche Macht, und mit ihr das europäische Gleichgewicht und mit ihr schwand auch der Traum des Völkerfriedens).

Gorycz całkiem zrozumiała, gdy się weźmie pod uwagę, że człowiek ten całe swe życie poświęcił marynarce wojennej, a z tego prawie dwadzieścia lat spędził na ciężkim posterunku ministra. W jego więc oczach i przy jego najczynniejszym współudziale powstały morskie siły zbrojne Niemiec. Jego też oczy widziały ruiny tego gmachu, tak mozolnie budowanego.

Gdy ktoś czyta całość wspomnianych książek, napisanych przez Tirpitz, może samodzielnie odtworzyć sobie jego duchowy portret. W tym zaś wypadku, gdzie czytelnik będzie miał przed sobą jedynie skondensowany wyciąg ciekawszych momentów z jego pracy, warto przedstawić obraz tego człowieka, jakim się go widzi po przestudjowaniu jego dzieł i zresztą na podstawie oceny wydanej przez jego współczesnych i równych.

Przedewszystkiem więc uderza, że był to człowiek niepospolity. Jego stanowisko w państwie nie było dziełem przypadku lub tylko szczęśliwym zrządzeniem losu, zapalającym błyskotliwy lecz zazwyczaj krótkotrwały fajerwerk awanturniczej kariery. Pozycja jego była stałą i niezachwianą pomimo walki i wszelkich trudności polityki wewnętrznej. Jeśli przeżywał trudne i ciężkie chwile w trakcie swo-

jej ponad półwiekowej służby wojenno-morskiej, to chyba zawdzięczając swej wybitnej prostolinijności, nieugiętości, prawości i stanowczości.

Burzliwy miał żywot, wypełniony troskami, kłopotami, przykrościami i walkami o dobro i o właściwy kierunek (w jego pojmowaniu) rozwoju niemieckiej siły zbrojnej na morzu. Od roku 1897 aż do roku 1916 piastował godność sekretarza stanu, czyli ministra w resorcie morskim.

Trwanie na tak ciężkim (jak o tem przekonywujemy się z jego dzieł) posterunku przez okres czasu ponad dwudziestoletni, charakteryzuje już samo przez się Tirpitz, jako człowieka wartościowego, mocnego i zmuszającego szanować siebie i swoje zdanie. Okres ten nie był okresem zwykłej normalnej służby na placówce trwalej i oddawna zbudowanej, na której praca przebiega cichym tokiem urzędowania. Był on okresem tworzenia, przy którym tyle jest trudności, tyle różnorodnych niezgodności w poglądach wśród ludzi, mających wpływy i ingerencje w sprawach morskich.

Bodaj największą trudnością, jaką miał do przewyciężenia Tirpitz, była jego walka z zarozumiałością, wścibstwem i uporem największego i najwyżej postawionego w imperjum niemieckiem dyletanta, jakim był cesarz Wilhelm II.

Aż wreszcie, prawie że w pełni jeszcze sił, w okresie intensywnego oddawania się pracy, mającej być wykorzystaniem tyloletnich trudów — w pełni toczącej się wojny, w marcu 1916 roku Tirpitz zmuszony był ustąpić. W polskim języku słowo „ustąpić“ ma podwójne znaczenie. To też Tirpitz musiał ustąpić ze stanowiska ze względu na to, że nie chciał ustąpić w sporach z współczesnymi politykami, mającymi cesarza po swojej stronie.

Nie godził się więc ani z cesarzem, ani z innemi czynnikami, narzucającymi swe poglądy głównej kwaterze wojskowej i wywierającymi wpływy na sposób prowadzenia morskiej wojny. A raczej z nim się nie godzono. Gdy Tirpitz przekonał się, że nie obroni swego punktu widzenia i gdy się przekonał, że gra idzie o taką stawkę, na którą już nie miał rekursów — ustąpił, idąc do dymisji.

Krótko więc mówiąc, Tirpitz był człowiekiem niezwykle mądrym, posiadającym niespożyty zasób energii twórczej i energii, przewyciężającej ogrom trudności. Posiadał charakter nieugięty z dominującym nad wszystkim uczuciem konieczności górowania i rządzenia. Nic nie miał w sobie z dworskiego intryganta. Nawet dyplomata był tylko w takiej mierze, jaka jest absolutną koniecznością na jego stanowisku ministra resortu, stykającego się z polityką wewnętrzną i zagraniczną.

Z przekonań był, ma się rozumieć, monarchistą i nacjonalistą, co było w jego krwi, co leżało w całym ustroju duchowym, a nie w wyrozumowanym poglądzie na życie. Bez wątpienia był człowiekiem uczciwym, postępującym li tylko zgodnie ze swem sumieniem,

które znów zkolei zawsze się zgadzało z jego rozumowemi kalkulacjami.

Bardzo skrócony jego życiorys przedstawiałby się następująco. Urodził się w roku 1849. Wojskowa karjera jego była wytknięta niemal jeszcze w latach dziecińczych. Już jako młody oficer pruskiej floty dał się poznać jako człowiek, mający przyszłość przed sobą. W roku 1878, a więc mając 28 lat, stanął już na czele służby działu minowego i torpedowego, który był wówczas w stadium ciągłych badań, dociekań teoretycznych i praktycznych nieudolnych eksperymentów. W roku 1886 został inspektorem tegoż działu, który się szeroko rozwinął (stałe pod jego kierownictwem) i został przekształcony w tak zwaną Inspekcję Torpedową. (Możnaby to nazwać Służbą broni podwodnej). Od 1889-go dowodzi okrętami I-ej klasy. W roku 1890 zostaje mianowany Szefem Sztabu Bazy Floty Bałtyckiej (Ostseestation). W dwa lata później, w roku 1892 jest już na posterunku Szefa Sztabu Naczelnego Dowództwa sił morskich, na którym to stanowisku pozostaje przez cztery lata.

W roku 1896 otrzymuje rozkaz objęcia oddziału okrętów na Dalekim Wschodzie, gdzie bawi niedługo, bo już w 1897 roku obejmuje tękę ministerjalną.

We wszystkich krajach, które walczyły podczas wojny światowej przeciw Niemcom, uważany był Tirpitz za najokrutniejszego przestępcę wojennego. Zakwalifikowanie takie zawdzięcza bezwzględności, jaką zastosowały niemieckie łodzie podwodne, zatapiające, poza wrogimi jednostkami bojowymi, wszelkie okręty nieprzyjacielskie, choćby to były towarowe czy pasażerskie statki, a nawet okręty, należące do państw, nie biorących w wojnie udziału. Korsarskie wyczyny niemieckich statków handlowych, które będąc uzbrojonymi, pod mianem „pomocniczych krążowników“ uprawiały wojenny rozbój i terror na morzach, też przyczyniły się do szczególnie ostrego oskarżenia kierownictwa niemieckiej floty wojennej.

Trzeba powiedzieć, że czaszę goryczy, jaka była przeznaczona dla Tirpitz, przepełniły jeszcze ataki, skierowane przeciw niemu przez jego rodaków. W swojej ojczyźnie spotkał się z opiniami, w których przyznaje mu się z jednej strony zasługi, jako twórcy silnej floty wojennej, z drugiej strony podkreśla się, że ta właśnie okoliczność nadmiernego zbrojenia się na morzu wciągnęła Niemcy do udziału w wojnie, zakończonej upadkiem monarchji i kompletną klęską całego imperjum.

I gdy się twierdzi, że stworzona przez Tirpitz flotą była zbyt wielką, prowokująco wielką, zarzuca mu się, że postawiona była pod względem materiałowym nie na właściwej i koniecznej wysokości. Oskarża się Tirpitz o to, że nie miał już na początku wojny dostatecznie wielkiej ilości łodzi podwodnych, zdolnych do wydatnego osłabienia przeciwników już w pierwszych dniach zmagających wojennych, gdyż później przeciwnicy wynaleźli sposoby zwalczania tej tak groźnej broni.

To właśnie, że we własnej ojczyźnie napadano na Tirpitz, jak też i to, że, jak on pisze, Niemcy doznały takich okrutnych wstrząsów i nieoczekiwanych zmian w ustroju, spowodowało wypuszczenie w świat „Wspomnień“ jeszcze za życia autora. Píše Tirpitz

na wstępie swoich pamiętników, że miały one doczekać się jego śmierci, pozostając w głębi szuflad, i dopiero po jego odejściu ze świata miały się ukazać potomnym.

Jednak krytyczna sytuacja, w jakiej się znalazły Niemcy, zmusza go do natychmiastowego opublikowania swoich pamiętników, mających rozwiać niektóre polityczne legendy, usprawiedliwić cesarza (!) i przekonać wszystkich na całym świecie, że naród niemiecki zawsze posiadał i posiada prawo i warunki do zajmowania mocarstwowej pozycji w świecie.

Jeżeli dzieła Tirpitz są interesującymi dla przedstawicieli wszystkich państw morskich, to bodaj że najbardziej interesującymi i pouczającymi są dla nas — Polaków. Niema chyba rozdziału, w którymby się nie znalazło czegoś, co przemawiałoby wprost do serca i rozumu Polaka, znajdującego raz analogię do naszej sytuacji i losu, to znów jakiegoś groźnego „memento“, ostrzeżenia lub wzoru do naśladowania.

Historja się powtarza. Różne zdarzenia spotykane są na przestrzeni wieków i w różnych krajach. Zdarzenia, w których figuranci występują inni, otoczenie jest inne — lecz treść zdarzenia, ogólne tło, powody i przyczyny są bardzo podobne.

To, co opisuje Tirpitz na początku swych „Wspomnień“, wegetacja pruskiej floty w sześćdziesiątych latach ubiegłego stulecia, jest mniej więcej tem, co przeżywała jeszcze doniedawna Marynarka Wojenna w odrodzonej Polsce.

A więc mierne interesowanie się szerokiego ogółu morzem, a szczególnie koniecznością posiadania wojennej floty. Brak potrzebnej ilości dobrych nowoczesnych okrętów, brak doków i warsztatów dla tych okrętów, które się posiada. Niedostateczna ilość własnych szkół morskich, brak tradycji i brak organów, któreby mogły wywalczyć należyte stanowisko i szybki rozwój dla morskiej siły zbrojnej.

Pod niektórymi względami, jak widzimy, było nawet znacznie gorzej, niż dziś jest w Polsce. Wojenna flota w Prusach była wprost niepopularną. W sferach junkrowskich, arystokratycznych i rządowych flota była czemś znacznie gorszym od armji — była czemś „brudnym“ (Schmutzige Flotte). Do służby na flocie odsyłano częstokroć ludzi, którzy się nie podobali w wojsku. Ochotników było mało, a ci, co byli, stanowili materiał nienajlepszy. Oficerów szkolono w Holandji, w Danji i w Anglji.

Marynarzom w kraju tak było źle, że, jak Tirpitz pisze, w Anglji (w Plymouth) czuli się bardziej w domu niż w Kilonji.

W roku 1861 zginął szkolny statek korweta „Amazona“, na którym zaokrętowani byli kadeci. W roku następnym kandydatów do szkoły morskiej zgłosiło się trzech.

Jednak pomimo tych trudności, niechęci ze strony ogółu, braku pieniędzy i t. p. — w roku 1870-ym stanęła już pierwsza eskadra pancerników, złożona z czterech jednostek. Pancerniki więc były, ale nie było jeszcze doków.

Na szczęście, stosunki z Anglją były tak serdeczne, że wszelkie braki materiałowe, techniczne i uzbrojeniowe nie dawały się zbyt mocno we znaki. Wszystkiego mogła dostarczyć Anglja.

W tem miejscu warto jest uprzytomnić sobie to, co powoli zaczynało się robić z tą niemiecko-angielską serdecznością po kilkunastu latach, kiedy Anglicy ze zdumieniem przekonali się, że flota niemiecka już wyszła z powijaków i staje się groźną konkurentką morskiej potęgi Anglii.

Anglicy zaczęli wyrażać pewne niezadowolenie i zdradzać zaniepokojenie. Niemieccy twórcy morskiego rozwoju zmuszeni są do tłumaczenia się. Ciekawym jest list cesarza Wilhelma, pisany już w roku 1906-ym do Lorda Tweedmoth'a, pierwszego lorda admiralicji angielskiej. Znajdujemy go na stronie 58-ej książki „Der Aufbau der deutschen Weltmacht“. Wśród słodkich, bardziej przyjacielskich niż nawet dyplomatycznych zwrotów i zapewnień, że rozwój floty niemieckiej nie ma na celu zagrażać lub zaprzeczać Brytyjskiego panowania nad morzami, (British supremacy of the sea) — widzimy taki poprostu humorystyczny zwrot; Wilhelm II pisze: „The German Fleet is built against nobody at all” — Niemiecka flota buduje się przeciw nikomu...

Zrobiliśmy tę chronologiczną dywersję, przeskakując o całe ćwierćwiecze naprzód, aby przedstawić warunki, w jakich znajdowała się rodząca się potęga Niemiec.

W owych bowiem czasach zaufania do własnej produkcji, szczególnie do rodzinnego przemysłu nie było. Gdy się rozważało kwestję uzbrojenia i powstało pytanie: rodzimy niemiecki Krupp, czy angielski Armstrong? — flota wypowiedziała się za Armstrongiem.

To były lata 1869—1870 i 1871-y. Dojrzał konflikt, wreszcie wybuchła wojna z Francją. Pruska flota była w podróży zagraniczej. Z wysp Azorskich musiały okręty pośpiesznie wracać do Wilhelmshafen. Port w stanie budowy. Niema gdzie się schronić — postój na redzie. Tamże aprowizowanie okrętów i zaopatrywanie ich w paliwo i wszelki potrzebny materiał.

W wojnie tej flota nie odegrała żadnej roli. Nakazano jej pilnować i ewentualnie bronić wybrzeża, stojąc na kotwicy przy brzegu. Zadanie zupełnie niezgodne z właściwem przeznaczeniem siły ruchomej, jaką jest flota wojenna.

W tym czasie coprawda flota pruska, w stosunku do floty nieprzyjacielskiej francuskiej, przedstawiała się mniej więcej jak 3 do 9-ciu. Ale to jeszcze nie jest najgorsze. Gorzej, że ani pod względem szybkości okrętów, ani pod względem wyszkolenia nie mogła się z nią równać. A więc pilnowano brzegów, stawiano miny i w zimowym okresie przerabiano z nadmiarem energii... lądową musztrę formalną.

Od roku też 1871-ego datuje się zdecydowane wkroczenie do spraw marynarki lądowych generałów. Generał von Stosch został dowódcą morskich sił pruskich, będąc jednocześnie Szefem Morskiego Wydziału przy Ministerstwie Wojny.

Generał ten, jak twierdzi Tirpitz, nauczył flotę pracować, inna rzecz, że wszelkiego rodzaju musztry stały na pierwszym miejscu. To też przy okazji jakiejś angielskiej uroczystości, w której z tytułu postępu obok Anglików brały udział okręty niemieckie, spieszona załoga

ich tak przedefiniowała przed angielską królową, że wprowadziła w prawdziwe zdumienie i osłupienie wszystkich obecnych.

„Toż to są żołnierze!” mieli wykrzyknąć z podziwem angielscy oficerowie.

Mylnem byłoby sądzić, że Stosch, kładąc nacisk na musztrę formalną i wogóle na soldateskę we flocie, nie myślał już więcej o niczem. Przeciwnie on to był tym, który pierwszy pchnął flotę w kierunku zagranicznej pracy politycznej. Bardzo wiele troszczył się o obronę niemieckich interesów zagranicą, wykorzystując ile się tylko dało flotę dla tego celu.

Tirpitz daje jednak do zrozumienia, że ta okoliczność w znacznej mierze utrudniała pracę w kierunku czysto zawodowego wyszkolenia i technicznego przygotowania floty. Czasu na jakieś morskie ćwiczenia lub manewry było zbyt mało.

Z dziedziny t. zw. zagranicznej służby, opisuje Tirpitz jeden charakterystyczny przykład, jak Bismark usunął dowódcę okrętu „Friedrich Karl” za jego energiczne wystąpienie (zresztą podyktowane przez Stoscha) w Kartagenie.

W wypadku tym Tirpitz ubolewa nad tem, że w Niemczech nie było w owym czasie tego wzniosłego patriotycznego ducha, nakazującego podtrzymywać za wszelką cenę prestige swego morskiego dowódcy. Anglicy, powiada Tirpitz, zawsze pokryją swego oficera, chociażby jego postępek na terenie międzynarodowym był w danym wypadku niebardzo właściwym lub przekraczającym jego uprawnienia.

Stoschowi zawdzięcza się stworzenie Morskiej Akademii, w której, jak mówi Tirpitz, nie kładło się zbyt wielkiego nacisku na studjowanie specjalności, lecz starano się przez pożyteczne studja podnieść ogólny poziom wyższych oficerów. Stwierdza przytem Tirpitz, że na początku źle studjowano historję wojen morskich, co on w późniejszych czasach, gdy mógł o tem decydować, zmienił ku lepszemu. Później też dodano do programu Akademii dużo techniki, lecz nie pozwalał on nigdy nadmiarowi techniki i ścisłej teorii przytłaczać możliwości łatwego zdobywania ogólnej wiedzy i szerokiego światopoglądu.

Łądowe pojmowanie rzeczy najwyższego wówczas zwierzchnika floty wycisnęło swoje niekorzystne piętno na niej, pomimo że dużo dobrego zrobiono dla ogólnego rozwoju idei morskiej. Flota, jako taka, stawała się bardziej „łądową i żołnierską”, niż morską i marynarską.

Po zniesieniu 12-to letniej obowiązkowej służby i wprowadzeniu służby 3-letniej, wprowadzono też bardzo szkodliwy zwyczaj stawiania okrętów (po krótkotrwałem letniem pływaniu) do rezerwy. Przez całą zimę, część jesieni i część wiosny załogi, wyokrętowane i umieszczone w koszarach, zapominały o tem, że są marynarzami. Zresztą cały plan tworzenia floty pojmowany był przez Stoscha w sposób zbyt łądowy. Zamierzano na przykład stworzyć jakiś „organ uderzeniowy” (grupę bojową) na ewentualność akcji zaczepnej, brońjąc tymczasem całego wybrzeża zapomocą rozstawionych wzdłuż niego monitorów i okrętów brzegowej obrony.

A więc system kordonowy, prawie absolutna analogja do tyraljery piechoty.

Wysuwając jednak zasługi Stoscha, podkreśla Tirpitz, że już w siedemdziesiątych latach ubiegłego stulecia myślał on stale o kolonjach dla Niemiec. Niemieckie okręty, wysyłane w celu odbicia dalekich podróży, otrzymywały rozkazy wyszukiwania nowych „niczyjich“ lądów i zachodząc do zatok egzotycznych krajów, musiały opisywać dokładnie wszystko w specjalnych raportach.

Temu zresztą pędowi Niemiec ku ekspansji oraz nagłemu nawrotowi ku wyrzeczeniu się produktów obcego przemysłu, przy równoczesnem tworzeniu przemysłu własnego, zawdzięczać należy ochłodzenie się stosunków przyjaźni z Anglią, które zaczęły się zmieniać na wręcz nieprzyjazne.

Przy generale Caprivi, który zastąpił Stoscha, z niechęcią tą, a nawet wrogością Anglii zaczęto się poważnie liczyć. Jasnem jest, że względy ekonomiczne, kwestja apetytów niemieckich, ich łakome spożeranie na dalekie egzotyczne kraje, mocno niepokoiły Anglików. Niemcy zaś rozumieli to, lecz gniewali się z powodu zachłanności i zazdrości Anglii. „Englischer Handelsneid“, jak pisze Tirpitz w „Dokumentach Politycznych“, była przyczyną stałego zaniepokojenia w Niemczech.

Jedni chcieli odważnie i uparcie iść naprzód, drudzy obawiali się drażnienia Anglików.

W tychże „Politycznych dokumentach“ opisuje Tirpitz rozmowę, jaką miał Bismark już w roku 1898-ym z jednym wpływowym Anglikiem, który go zapytał: „co może wpłynąć na poprawę stosunków pomiędzy Niemcami a Anglią?“. Wówczas Bismark, który słów na wiatr nie rzucał, odpowiedział mu z żalem, że chyba nic nie pomoże, gdyż już w żaden sposób nie da się zahamować niemieckiej dążności i postępowania ku uruchomieniu przemysłu, (dokładnie „pilności w przemyśle“ — Abstopfung des deutschen Gewerbefleisses). Stąd powstał wniosek, że aby nie doprowadzić do konfliktu, a właściwie nie dopuścić do napadnięcia przez Anglię na Niemcy, należy stworzyć własną potęgę na morzu.

W ten to sposób nadano charakter jakiejś fatalistycznej, zgóry przez niebiosa usankcjonowanej konieczności militaryzacji Niemiec, a szczególnie konieczności tworzenia morskiej potęgi.

Ilustrując butną zachłanność Anglików (jako przeciwstawienie charakteru Anglika do charakteru „pilnego w pracy przemysłowej“ — gewerbefleißig -Niemca), przytacza Tirpitz anegdotę, która w owych czasach kursowała w Niemczech. Opowiada się, że pewien angielski kapitan zawitał razu jednego do jakiejś zatoczki, której nie znał i której nie znalazł na mapie; włożył wówczas palec do wody i oblizawszy go, powiedział: „słona woda — a zatem terytorjum angielskie“ (Salzwasser — also Englisches Gebiet).

Jakkolwiek w wielu miejscach swoich dzieł przejawia Tirpitz swoje złe usposobienie do Anglii, to zdradza on jednak, że na każdym niemal kroku i w każdej gałęzi dziedziny morskiej Niemcy uczyli się od Anglików lub ich naśladowali. Omawiając znacznie już dalej, bo w rozdziale VIII-ym, sprawy „pchania się na wschód“

(Drang nach Osten), co zostało uwieńczone konkretną zdobyczą, mianowicie usadowieniem się w Tsingtau, snuje Tirpitz interesujące rozważania na temat zdobywania świata przez języki (mowy) krajów o silnie rozgałęzionych morskich interesach i wpływach. Biada właśnie nad tem, że w Chinach trudno jest z wprowadzeniem języka niemieckiego, gdyż język angielski jako „język interesu” — (Geschäftssprache) był już zakorzeniony.

Ujawnia również Tirpitz interesującą rzecz, mówił mianowicie, że jednym z czynników, który wpływał na rozpowszechnianie i rozprzestrzenianie się po świecie angielskiego języka, zmuszającym ludzi w różnych zakątkach globu ziemskiego do uczenia się tego języka, były mapy morskie. Anglja obmierzyła bowiem wszystkie morza świata. Anglja też pierwsza uruchomiła wydawnictwo morskich map. Z map angielskich musiał korzystać cały niemal świat.

W późniejszych więc czasach Tirpitz, stojąc już na naczelnym stanowisku rodzącej się potęgi morskiej Niemiec, spowodował przeprowadzenie intensywnych prac w kierunku wydania własnych niemieckich map morskich, obejmujących morza całego świata. Praca ta jest gigantyczną, koszty jej są ogromne, ale też i znaczenie tego faktu jest olbrzymie. Dziś bodaj tylko Anglicy i Niemcy mogą poszczycić się taką dokładnością opisaną i wyrysowaną na papierze wszelkich zakątków świata, do którychby miał jakiś okręt płynąć.

We „wspomnieniach” dużo też pisze Tirpitz o Caprivim, który, jak wyżej wspomniano, został następcą Stoscha na naczelnym stanowisku w niemieckiej flocie. Porównując Stoscha i Capriviego, mówi Tirpitz, że o ile przy pierwszym naogół prawie nie zdawało się sprawy z tego, że flota wojenna ma za zadanie kiedyś w przyszłości walczyć, o tyle przy drugim myśl o wojnie i boju stała się czemś ciągłym i powszechnym.

Caprivi był prorokiem, przepowiadającym wojnę „na dwa fronty”; mylił się tylko co do czasu. W każdym roku zwykł był mawiać: „najbliższa wiosna przyniesie nam wojnę na dwa fronty”.

Wadliwością tego przekonania i szkodliwością tej idei fixe Capriviego było to, że myślał on właściwie o wojnie lądowej, któraby według jego mniemania miała być prowadzona przeciw Francji i przeciw Rosji. Pod hipnozą tej idei mawiał: „Trzeba przeżyć wojnę, którą nam może przynieść Jutro, a potem będziemy rozbudowywali flotę”. Gdy się czyta te słowa, mimowoli nasuwa się na myśl jaskrawa analogja do naszych stosunków. Ileż to razy słyszało się w Polsce podobne zdanie, zbudowane na takim samym światopoglądzie.

To było tem, co widocznie nie dawało spokoju Tirpitzowi, który wówczas stał już na czele służby torpedowej. Często miał okazję osobistego rozmawiania z Caprivim, to też z całą rozpaczliwą energją starał się go przekonać, że dotąd niema żadnej realnej decyzji co do wykorzystania floty i nie opracowano dotąd żadnych podstaw taktyki wojenno-morskiej. Był opracowany jedynie plan brzegowej obrony na wypadek wojny z Francją i Rosją.

Wreszcie Caprivi dokonał wielkiego dzieła; opracował osobiście pierwszy niemiecki plan operacyjny, odnoszący się do wojny morskiej. Wielkim współudziałem w tej pracy szczyci się Tirpitz.

Według tego planu miała być wykonana w pierwszej chwili po ogłoszeniu wojny błyskawiczna akcja, polegająca na zaatakowaniu przez niemieckie torpedowce francuskiego portu wojennego Cherbourg i zakorkowaniu go. Myśl, którą w parę lat później zrealizowali Japończycy, uderzając właśnie w ten sposób swymi torpedowcami na rosyjskie okręty, stojące w Porcie Artura.

Opracowanie tego niemieckiego planu operacyjnego poprzedzały, ma się rozumieć, szczegółowe studia. Jedne z nich, opowiedziane przez Tirpitz, są dla nas bardzo ciekawe. Chodzi o podróże oficerów morskiego sztabu generalnego po morzu Bałtyckim, podróże — mające na celu badanie sprawy ewentualności połączenia się eskadr francuskich i rosyjskich oraz możliwości przeciwdziałania tej akcji.

W związku więc z tem były już wtedy opracowane szczegółowe plany zwalczania jakichś prób połączenia się floty sąsiada, znajdującego się na zachodniej stronie Niemiec z sąsiadem od wschodu.

Znów więc analogja do tego, co obecnie jest przedmiotem trosk dzisiejszych sfer wojskowych Niemiec. Warunki się nieco dla nich zmieniły, zmienił się domniemany i przewidywany przeciwnik Niemiec od wschodu, lecz w zasadzie sytuacja się nie zmieniła. Należy w tem miejscu przypomnieć sobie kwestję, którą między innemi poruszył w ostatnich latach niemiecki minister wojny, generał Groener, w swoim słynnym memorjale, uzasadniającym konieczność budowania nowych pancerników. Wskazał on mianowicie na ewentualność przybycia francuskich eskadr krążowniczych na morze Bałtyckie, celem wsparcia polskiej floty w wypadku zatargu Polski z Niemcami*).

Pomimo tego, co było powiedziane o Caprivim i o jego inicjatywie, ubolewa jednak Tirpitz nad niedostatecznem zrozumieniem potrzeb i znaczenia floty.

Marynarkę Wojenną, pisze Tirpitz, traktowano jako jakiś dodatek do armji. Wielkie zainteresowanie się i zrozumienie dla floty przejawiał dopiero Wilhelm II, któremu jeszcze jako następcy tronu towarzyszył Tirpitz w roku 1887-ym w podróży do Anglii, stojąc na czle działu torpedowego i dowodząc zespołem torpedowców.

Gdy Wilhelm objął tron i berło państwa niemieckiego, przejawiał zmiejsza swoją zdecydowaną wolę budowania morskiej potęgi. Zawezwał do siebie (omijając Caprivięgo) naczelnego inżyniera, szefa morskich inżynierów, z którym odbył długotrwałą ważną konferencję oświadczając, że życzy sobie osobiście kierować sprawami morskimi. Niema więc nic w tem dziwnego, że Caprivi podał się do dymisji.

*) Memorjał ten, oraz poruszenie kwestji domniemanego przez Niemcy przybycia francuskich posiłków dla Polski, ukazał się drukiem w czasopiśmie „Morze“ (lipiec, sierpień, wrzesień 1930) oraz w broszurce p.t. „Armja morska jako gwarantka bezpieczeństwa Polski“ Kmdr. ppor. W. Kosianowskiego.

Był to rok 1888-y. Z chwilą więc objęcia władzy przez Wilhelma II, skończył się, jak pisze Tirpitz, okres „morskich generałów“.

W tymże czasie z woli Wilhelma przeprowadzono reorganizację wyższych władz wojenno-morskich. Nastąpiło rozgraniczenie władzy, która przedtem jednoczyła w sobie kierowanie morskiego wydziału w ministerstwie wojny z dowodzeniem flotą.

Powołano w dodatku tak zwany „Morski Gabinet“. Wszystkie trzy instancje, a więc Szef Marynarki, Dowódca Floty i Szef Morskiego Gabinetu, podlegali bezpośrednio cesarzowi. Droga do podwójnej i potrójnej polityki morskiej, jak mówi z przekazem autor „Wspomnień“, została otwarta.

Przez całe „Wspomnienia“, jak też i przez „Polityczne dokumenty“, przebiega nić wyraźnej niechęci Tirpitz do tego „Gabinetu“. Aby zrozumieć to, trzeba wiedzieć, że taki gabinet musiał być przybocznym organem doradczym cesarza, organem, który decydował o sprawach personalnych, dotyczących wyższych szczebli w marynarce wojennej.

Siłą rzeczy gabinet ten mógł mieć swoich faworytów, protegowanych, a więc w ich osobach swoich sprzymierzeńców i popleczników. Rola gabinetu i jego częstokroć niezgodne z uczciwymi prostolinijnymi poglądami Tirpitz pociągnięcia usposabiały go wrogo do tej instytucji.

Rozpatrując krytycznie konstytucję kierowniczych organów wojenno-morskich, dochodzimy do wniosku, że faktyczna władza i rozkazodawstwo oscylowało pomiędzy cesarzem, ministrem marynarki (Staatssekretär des Marineamt), Szefem Generalnego Sztabu morskiego i ścianami Gabinetu Morskiego. Tirpitz ostro potępia ten ustrój, będąc zdania, że tylko zcentralizowanie władzy w jednym ręku mogło być rzeczowe i właściwe.

Dopiero w 1918-ym roku, mówi on, gdy wszystko było już stracone, dowodzenie flotą i kierowanie ministerstwem morskiem zostało zjednoczone i zgrupowane w ręku jednego człowieka; Gabinet wówczas też został zniesiony.

O wszystkich tarciach, o waśniach i niezgodzie, jakie cechowały pracę organów wojenno-morskich na początku rozwijania się niemieckiej floty, szerszy ogół, ma się rozumieć, nic nie wiedział. Do parlamentu jednak oddźwięki tego przedostawały się i stwarzały nieprzychylny nastrój oraz krytyczne ustosunkowanie się do wszystkiego, co w formie projektu tam wchodziło.

Po Caprivim (który zresztą został Kanclerzem) godność ministra marynarki piastował przez niedługi czas hrabia Monte, po nim krótko urzędował admirał Heisner. Już w 1890-ym roku, czyli po dwóch latach i dwóch zmianach na tem stanowisku, tekę ministerjalną objął admirał Hollmann, który dzierżył ją aż do 1897-go, czyli aż do czasu, gdy ten urząd powierzono Tirpitzowi.

Cały ten okres uważa jednak Tirpitz za okres nieładu i chaosu i twierdzi, że gdyby ten czas (od 1888 do 1897) nie został stracony, gdyby już wówczas, wyzyskując zapał Wilhelma, stworzona została niemiecka flota, to udałoby się Niemcom uniknąć wojny. Cała po-



lityka europejska mogłaby się inaczej ułożyć, gdyby się Niemcy stały potęgą morską o parę lat wcześniej.

Chaos i tarcia tamowały rozwój. Admirał Hollmann nie miał jasno wytkniętego celu. Parlament bez wszelkiej żenady krytykował morską politykę, morskie kierownictwo i wszelkie plany, wnoszone przez koła wojenno-morskie. Nazywano je „ziggag-kursami“, nigdy nie kończącymi się i bezgranicznymi planami.

W rzeczywistości tak też było. Planów było prawie tyle, ilu było ludzi, mających jakie takie prawo głosu. Tirpitz również napisał swój memoriał, którego zresztą oficjalnie nie przedkładał. Wiedział o nim Szef Gabinetu Morskiego i kilku przyjaciół Tirpitz.

W związku z tem wszystkim opanowywało ludzi zniechęcenie, albo też zdenerwowanie. Cesarz, będąc naogół człowiekiem szorstkim i nawet grubiańskim, bywał czasem wprost niemożliwym, gdy wpadał w złość z powodu trudności w morskich sprawach.

Pewnego wieczora w jesieni 1891-go roku odbywał się w Kilonji galowy obiad, na którym był obecnym Wilhelm. Był też stary Moltke, Szef Gabinetu Morskiego i inne czołowe postacie z kół morskich. Podczas poobiedniej pogawędki, zechciał nagle cesarz, aby każdy po kolei zabrał głos, kto tylko mógł cokolwiek powiedzieć na temat rozbudowy floty. Rozpoczęła się dyskusja w formie doraźnych referatów i ustnych memoriałów, które jak zwykle były niezgodne ze sobą. Przyczem niektóre myśli wypowiedziane były niejasno, niezwięźle i bałamutnie.

Wilhelm słuchał w milczeniu, wreszcie szorstko przerwał dyskusję i rzekł: „Godziny całe trwają wasze kłótnie i spierania się o zasady, a ja to wszystko wysłuchuję! Czas skończyć z tem świństwem!“ „Zaden z was nie potrafił postawić jakiegoś konkretnego wniosku lub propozycji“.

Pomimo tego niemiłego odezwania się Wilhelma, Tirpitz, ulegając namowom Szefa Gabinetu Morskiego, zreferował pokrótce jeszcze swój pogląd. Dzień ten jednak wpłynął widocznie ujemnie na humor cesarza. Nazajutrz wszyscy oficerowie, którzy brali udział w galowym obiedzie, dostali rozkaz wykonania „Karnych prac“.

W roku następnym, 1892-im, został Tirpitz mianowany Szefem Sztabu Dowództwa Floty i jednocześnie otrzymał zlecenie od samego cesarza opracować taktykę floty linjowej.

Tu można nadmienić, że również punktem długotrwałej niezgodności poglądów Tirpitz z poglądami Wilhelma był właśnie charakter floty, jaki miałby w Niemczech istnieć. Cesarz stale dążył do posiadania wielkiej floty krążowniczej, Tirpitz zaś był stronnikiem silnej floty bojowej, opartej na potężnych linjowych okrętach.

Postulaty, będące wynikiem opracowania taktyki, wskazywały na konieczność jak najdalej idącej unifikacji materiału okrętowego i na konieczność stworzenia bojowej floty. W tym też sensie pisało się nieskończoną ilość projektów. Jednocześnie jednak z tem wędrowały po sztabach i kancelariach parlamentarnych projekty, oparte na zasadach wojny krążowniczej. Bałamucilo się w ten sposób opinię parlamentu. Tirpitz to coraz bardziej irytowało, ale widzi

się jednocześnie coraz wyraźniej zarysowujący się wpływ Tirpitz na cesarza, który zaczyna się z nim poważnie liczyć.

Tak na przykład warto przytoczyć opowiadany przez Tirpitz fakt. Pewnego dnia, w zimie 1894-go roku zwołał Wilhelm do swego pałacu w Potchdamie wybitniejszych posłów do parlamentu, mając zamiar wygłosić wobec nich swój referat, dotyczący rozbudowy floty. Tirpitz dowiedział się, że referat ten ma być oparty wyłącznie na projektach, związanych z wojną krążowniczą. W wigilję tego dnia Tirpitz był u cesarza, meldując się ze służbowym referatem.

Po załatwieniu oficjalnej i służbowej sprawy, potrafił tak pokierować rozmową, aby w trakcie niej przekonać Wilhelma, że zasadniczym i finiszowym celem istnienia floty jest bój. Z tej zasady muszą wynikać wszystkie prace ekonomiczne i organizacyjne, łączące się ze sprawą budowy floty.

Gdy Wilhelm zrozumiał, że Tirpitz atakuje jego krążownicze zapaly, zapytał: „Dlaczego w takim razie Nelson stale żądał fregat“ (Krażowniki są poniekąd analogią dawnych fregat). Tirpitz na to odpowiedział: „Dlatego, że Nelson posiadał już bojową flotylę linjową“.

Wygłaszając nazajutrz swój referat, Wilhelm wprowadził doń poprawki, które jednak całości nie poprawiły, raczej pogmatwały sprawę. Znow w Reichstagu mówiono o „braku jasnych i wyraźnych celów i o osobistych poglądach i nastrojach“.

Nikt, jak twierdzi Tirpitz, nie wiedział, jaką drogą ma się iść. Wybitniejsze jednostki ze świata politycznego zdawały sobie sprawę z tego, że flota jest potrzebną. Jednak takie przekonanie nie było jeszcze powszechnem, a więc brak wyraźnych wskazówek, brak jasno wytkniętego celu, były głównym czynnikiem, utrudniającym pracę nad budową floty wojennej.

Wielką zasługą Tirpitz jest to, że nie zasklepia się on tylko w swej pracy, tak zwanej „urzędowej“. A jeśli bierze żywy udział w pracach, związanych z polityką morską, opierającą się na polityce ogólnopanstwowej, to nie zaniedbuje też pracy, łączącej go ze służbą linjową floty.

W czasie obejmowania stanowiska Szefa Sztabu Dowództwa Floty, panowały na flocie wspomniane wyżej t. zw. „lądowe“ zwyczaje, poglądy i obyczaje. Tirpitz zawsze był wrogiem robienia z floty jakiejś sezonowej letniej marynarki, przekształcającej się na zimę w piechotę. Powszechne przerywanie pływania, stawianie okrętów do rezerwy, rozbrajanie i konserwowanie okrętów przez zimę, przenoszenie załóg do koszar, wszystko to skończyło się na skutek ostrych wystąpień Tirpitz.

Poddał on gruntownej rewizji sposób ewolucyjnego manewrowania zespołów okrętowych. Ostro skrytykował t. zw. „Księgę ewolucyjną“, która, jak twierdzi, zawierała wszystko, tylko nie to, co potrzebne jest w rzeczywistości dla wykonywania przez okręty i zespoły szyków bojowych oraz sprężystych a celowych ewolucyj. To, co się działo podczas ćwiczeń zespołowych, nazywa Tirpitz „karuzelą“. Po przepracowaniu przez niego nowego projektu taktycznych ugrupowań i szyków, przerobiono wielkie manewry, po których „karuzele“

zostały odrzucone i zastąpione nowym regulaminem manéwrowym i ewolucyjnym.

W tym to okresie, zawdzięczając pracy Tirpitz a opierając się na zdobytych doświadczeniach, wyjaśniono dokładnie potrzeby bojowych szyków okrętów i ustalono zasadniczy skład eskadry. Jako podstawę wzięto 8 jednostek. Uwzględniono to także przy tworzeniu ustawy o rozbudowie floty.

Anglja, jak twierdzi Tirpitz, przez dłuższy czas nie dostrzegała tego, co się dzieje w Niemczech. Może poprostu bagatelizowała poczynania sąsiada, w którego zdolności morskie nie wierzyła.

W pewnym momencie jednak Anglja nagle przejrzała. Spostrzegła usilną pracę Niemiec i zaczęła je pilnie obserwować, a jak mniema Tirpitz, zaczęła uczyć się niektórych rzeczy od swoich młodych konkurentów, nie przyznając się do tego.

Momentem, który zwrócił uwagę Anglii na morskie poczynania Niemiec, było, jak przypuszcza Tirpitz, dostanie się niemieckich regulaminów i instrukcyj do rąk Anglików. Regulaminy te, jak on suponuje, zostały wykradzione przez szpiegów lub zabrane z zatopionego torpedowca.

Zresztą dążenia Niemiec do jak najszerzego rozbudowania własnego przemysłu i własnej krajowej wytwórczości też zbyt rażąco rzucały się w oczy. Zrezygnować z tego Niemcy nie mogli. Rozwój własnego przemysłu, wymagającego rynków zbytu, dawał możliwość zachowania w kraju około 1 miliona obywateli, mających zatrudnienie u siebie, we własnej ojczyźnie. Tirpitz przypomina słowa Bismarka, który mówił: „Musimy eksportować albo towary, albo ludzi“.

W związku z tem Tirpitz wypowiada znamienne słowa: „Świat już był prawie cały rozdzielony pomiędzy różne państwa. Musieliśmy się śpieszyć i stworzyć zdolną do walki flotę, któraby mogła zjednać nam sojuszników i byłaby wartościowym instrumentem w ręku dyplomacji“.

Że słowa te są niezbitą potężną prawdą, nie potrzeba chyba mówić. Można tylko coś niecoś powiedzieć o tem, że omylono się w Niemczech w kalkulacjach rozkładów sił i układu przymierzy.

Otóż operacyjny plan roku 1895-go, przewidujący „wojnę na dwa fronty“ — czyli wojnę z Francją i Rosją, rozliczał jeszcze „co najmniej“ na życzliwą neutralność Anglii. Już rok 1896-y pokazał, że Anglii nie pozyska się w charakterze sprzymierzeńca. W tym wypadku właśnie rozwój bojowej floty był widocznie czynnikiem oddalającym Anglję od Niemiec.

Gdy to właśnie wysuwali wrogowie Tirpitz, jako argument przeciw jego niebezpiecznej grze, rzucał się on na nich z całym fanatyzmem i pełnią swego temperamentu, udawadniając, że właśnie należało tworzyć jeszcze silniejszą potęgę morską. Wówczas wogóle o wojnie nie byłoby mowy!

Zresztą, gdy się już doszło do tego, że wojnę się miało, należało nie być zaślepionym „bezpodstawnym prestige'em“ angielskiej floty. Owe zaślepienie, jak stale podkreśla Tirpitz, przeszkodziło ludziom, stojącym na początku wojny na odpowiedzialnych stanowiskach, wykorzystać należycie dość już silną i potężną flotę niemiecką.

Rzeczywiście, po zaznajomieniu się z pierwszą częścią rozdziału XII-ego można nabrać przekonania i pewnej wiary w prawdziwość wywodów Tirpitz. Wskazuje ona na znane zresztą fachowcom całego świata walory niemieckich okrętów. Na walory tak bardzo wywyższające się ponad to, co osiągnęli Anglicy. Walory te, jak mówi Tirpitz, niedostrzegalne były podczas pokoju, lecz przejawiały się dopiero w boju. Niezatapialność okrętów, przedziały wodoszczelne — to są w pierwszym rzędzie te walory, których się rzeczywiście nie zaprzeczy.

Podczas wojny miało się ogromną ilość przykładów. A więc „Wiesbaden“ cały pokaleczony, podziurawiony podczas bitwy Jutlandzkiej, pływał omal nie na boku. Zatonął będąc dobrowolnie zatopionym, przez otwarcie przepustów zatapiających.

Tak samo było z „Mainem“. „Emden“ wyleciał na rafę koralową, zachowując przegrody wodoszczelne nieuszkodzone. „Goeben“, mając trzy dziury od torped rosyjskich, skrył się od prześladowców w Bosforze, uchodząc o własnych siłach. Długą byłaby lista, gdyby się umieściło na niej wszystkie torpedowce, które z poodrywanymi dziobami lub nawet rufami, pozostały na powierzchni morza i zdołały się uratować i wyremontować. Zresztą entuzjazmowi, z racji tych cech niemieckich okrętów, dał wyraz czyn załogi krążownika „Seidlitz“, który po boju z Anglikami, podziurawiony doszczętnie w podwodnej swej części, zdołał powrócić do Wilhelmshafen.

Żałoga tego okrętu, po powrocie do portu, wysłała hołdowniczą depezę do twórcy floty niemieckiej, admirała Tirpitz.

W drugiej części tegoż rozdziału Tirpitz analizuje treść rozbudowy floty (budownictwa okrętów), określając to jako „stosowaną taktykę, plus kwestja pieniędzy“.

Ubolewa nad skąpym budżetem marynarki niemieckiej, porównyując go z okazałymi budżetami sąsiadów-nieprzyjaciół. Wyraz goryczy daje Tirpitz z powodu tego, że nawet takie osoby, jak pełen autorytetu wojskowego marszałek von der Golz, sprawujący funkcję naczelnego inspektora inżynierji, przejawiał tyle cech laika, gdyż chciał Tirpitz zmusić do zabudowania całego niemieckiego wybrzeża nieprzerwalnymi fortyfikacjami i uzbrojeniem.

Z całą stanowczością podkreśla tutaj Tirpitz, „że najlepszą i jedyną właściwie obroną brzegów jest flota bojowa, operująca zdala od własnych wybrzeży“. Udowodnione to już było w kilku wojnach, a wojna światowa to ponownie potwierdziła.

Dla pełnego sukcesu wojennego Niemiec brakowało, zdaniem Tirpitz, właściwie tylko prawdziwego, chociaż nawet słabszego sojusznika... na morzu. Rozpatrując Austrię, jako sojusznika, mówi on, że Austrija dała tylko bazę dla niemieckich łodzi podwodnych w Poli, pozatem nic. Gdyby sojusznikiem była Rosja lub nawet Italja, byłoby zupełnie inaczej.

W tym czasie, gdy się przygotowywało podwaliny pod budowę niemieckiej siły zbrojnej na morzu, rozważania i udowodnienia Tirpitz, budującego przyszłość Niemiec na istnieniu silnej floty bojowej i na pozyskaniu przez prestige tej floty odpowiedniego sojusznika, zrobiły wreszcie to, że cesarz Wilhelm porzucił swoje krążow-

nicze plany. Tirpitz bowiem udowodnił mu, że Ojczyzny nie obroni brzegowymi armatami, ani też błakającymi się po dalekich morzach, bez punktów oparcia i baz — krążowniczymi eskadrami.

Dalszym ciągiem wysiłków Tirpitz'a było dążenie do przeprowadzenia „ustawy o rozbudowie floty“. Gdy czytamy o tych trudnościach, na jakie napotykała ta, tak zdaje się genialna w swej logiczności idea, uprzytamniamy sobie, że w Polsce mamy to samo. Brak nam też takiej ustawy i też zdajemy sobie sprawę z konieczności jej ukazania się i wprowadzenia w życie.

Tirpitz miał wiele zgryzot przy forsowaniu tej idei. Mówiono mu: „Poco ustawa, przecież wystarczą rok rocznie wstawiane do budżetu pozycje, obejmujące potrzeby floty“. „Nie było przecież roku, aby na flotę nie wyasygnowano potrzebnej kwoty i t. d.“. Tirpitz jednak nalegał. Jasne jest, że miał rację. Ustawa potrzebna była poto, aby stworzyć gruntowne, niczem niezachwiane podstawy do budowy floty. Aby kwestja ta nie ulegała wahaniom polityki każdorazowego zespołu — czy to rządu, czy parlamentu. Aby odgrodzić, jak mówi Tirpitz, rzeczywistą sprawę budowy floty od „ćwiczeń w debatowaniu“, do jakich tak skory jest parlament, porywający się do krytykowania na swem plenum każdego poszczególnego typu nowego okrętu.

Niestety Tirpitz, będąc sam przecież członkiem rządu, nie miał poparcia wśród kolegów ministrów. Nawet kanclerz, którym wówczas był Bismark, nie rozumiał dobrze Tirpitz'a. Nie zraża go to, lecz raczej zmusza do uporczywej zaciętej pracy i walki.

Odrzucił chwilowo wszystko, zagłębił się tylko w opracowywanie podstaw do przeprowadzenia ustawy. Pomocnikami i wiernymi towarzyszami jego byli Capelle (jego późniejszy następca) oraz Herringen.

Ten ostatni miał za zadanie przygotowanie opinii publicznej. Prowadził propagandę. Pod egidą naczelną Tirpitz'a i pod kierownictwem Herringena propaganda postępowała olbrzymimi krokami. Herringen objeżdżał wyższe uczelnie, zbierał opinie uczonych, polityków, ekonomistów. Wciągnięto do tej pracy wszystkich ksiąg państw związkowych. Pisma i gazety otrzymały z Ministerstwa materiały dla artykułów oraz wskazówki co do kierunku publicystycznego. Szeroki ogół starano się zainteresować sprawami morza i floty przez organizowanie wycieczek do portów i na okręty.

Rzucono się na propagandę nawet wśród młodzieży szkolnej, aby wyrobić w duchu morskich idei przyszłe, a kroczące już ku przyszlemu aktywnemu życiu pokolenie.

Pieniądze na te cele płynęły z dobrowolnych składek, których nie było brak. Nie trzeba zapominać, że w Niemczech istniała potężna instytucja, odpowiednikiem której jest u nas Liga Morska i Kolonialna. Nazywała się ona „Flottenverein“. Długoletnim jej prezesem był admirał Thomsen. Instytucja ta czasem przejawiała dyktatorską samowładzę. Nic więc dziwnego, że skutki były takie, jakich sobie życzyli kierownicy morskiego ruchu.

Wreszcie zaczęły pierzchać trudności, stojące na drodze do przeprowadzenia przez parlament ustawy. W jesieni roku 1897-ego

Tirpitz zreferował dokładny projekt ustawy kanclerzowi Hohenlohe. W miesiąc później już Rada Ministrów projekt ten przyjęła.

Ustawa przewidywała, jako pierwszy okres jej trwania — 6 lat, w ciągu których miałyby być asygnowane stałe kwoty na planowy i nienaruszalny przez nikogo rozwojowy użytek floty. Już w roku 1899-ym Tirpitz uzyskał zgodę Wilhelma na przygotowanie i zaproponowanie parlamentowi w roku 1901-ym noweli do ustawy. Nowela ta, zwiększająca preliminarz asygnowanych kwot, miała być motywowana podrożeniem budowy okrętów oraz nagłymi zmianami w politycznej sytuacji, jak i szybkim rozwojem wojennych flot we wszystkich europejskich państwach.

Chowano to wszystko w ścisłej tajemnicy, obawiając się, aby różne dane i alarmujące wieści nie poszły zagranicę. Najbardziej chodziło Tirpitzowi o to, aby publicznie nie komentowano wojenno-morskich przygotowań i nie łączono tego z możliwościami stwarzania pewnego rodzaju pogroźek w stronę Anglii.

Tirpitz zawsze miał wiele kłopotów z nadmiernem lubowaniem się cesarza w krasomówstwie. Poprostu obawiał się gadulstwa czasem dziecinnie nierozsądnego monarchy. To też gdy w październiku 1899-ego roku miało odbyć się uroczyste spuszczenie na wodę nowego okrętu „Kurfürst der Grosse“ w Hamburgu, prosił gorąco Wilhelma, aby absolutnie przy tej okazji nie poruszał sprawy planów przyszłości w dziedzinie morskiej.

Z goryczą wielką pisze Tirpitz, że ani jego prośby, ani też takie same posłuszne perswazje Bülowa nie poskutkowały. Krasomówczy cesarz zapalił się w swem przemówieniu i wygadał się, zdradzając plany dalszego zwiększania morskich sił zbrojnych Niemiec.

To co było poruszone już powyżej, a dotyczy niechęci Tirpitz do niektórych przejawów wadliwej, jego zdaniem, organizacji wyższych władz marynarki, przebiega prawie przez całe jego dzieło, jako podstawowy motyw. Jak widzimy, wszelkie tarcia w łonie władz morskich utrudniały mu pracę. Tirpitz, jako sekretarz stanu, czyli minister, zależny był od parlamentu.

Był osobistością, którą mieli możność atakować z ukrycia i nękać różnemi intrygami wszyscy, kto tylko czuł się bezpiecznym za parawanem władzy cesarskiej i morskiego dowództwa lub morskiego gabinetu.

Główna komenda floty, czyli lepiej to nazwać Naczelne Dowództwo Floty, było tem, co było, zdaniem Tirpitz, demoralizującym personel marynarki i w dodatku absolutnie zbytecznem. Wreszcie zdołał on nakłonić Wilhelma do unicestwienia tej wysokiej a nieużytecznej komórki organizacyjnej. Funkcje jej zostały podzielone pomiędzy Ministerstwem, dowództwami mórz Północnego i Bałtyckiego oraz częściowo zostały oddane nowoutworzonemu Morskiemu Sztabowi Generalnemu.

Aczkolwiek Tirpitz odniósł pewne zwycięstwo, nie był jednak jeszcze zadowolony. Gabinet nadal istniał. Stworzono też nowe stanowisko Dowódcy Floty Otwartego Morza, którego kompetencje nie były określone zbyt wyraźnie. Nawet stworzenie Morskiego

Sztabu Generalnego uważał też Tirpitz za ślepe, niewolnicze i nieuzasadnione naśladownictwo organizacji Armji lądowej.

Dążył on do stworzenia takiej organizacji, przy której całość spraw morskich byłby absolutnie zcentralizowany i skupiony w jednym ręku. Najbardziej podobała mu się organizacja angielska z jedynym faktycznym organem zwierzchnim na czele — Admiralicją.

Z goryczą powtarza kilkakrotnie w swoich „Wspomnieniach“, że uczyniono tak, jak on doradzał przez całe niemal życie — dopiero wtedy, gdy wszystko już waliło się w gruzy. W roku 1918-ym sprawy morskie oddano w jedne ręce. Gabinet został zlikwidowany. Ale było już za późno, już przyszedł koniec istnienia potęgi niemieckiej.

Dokumentami, przytoczonymi w obu książkach, noszących ogólny tytuł „Politische Dokumente“, udowadnia Tirpitz, że jego dawne dążenia do stworzenia bardziej scentralizowanej organizacji były racjonalne i że później już, gdy nadchodziły ciężkie chwile, wiele było głosów za tem, aby stworzyć stanowisko Głównodowodzącego Admirala i w dodatku, aby to stanowisko zajął właśnie on — Admirał Tirpitz. Wymienia zdania różnych wyższych oficerów, swoich przyjaciół. Przytacza też prywatny list oficera, bardzo blisko stojącego przy nim, niejakiego Komandora podporucznika (Korvettenkapitän) Manna do Kapitana Schulze (strona 256 Deutsche Ohnmachtspolitik), w którym to liście Komandor Mann pisze: „Musimy mieć jednego Głównodowodzącego Admirala, Tirpitz jest jedynym, który mógłby nim być“.

Biorąc pod uwagę zdanie, umieszczone przez Tirpitz w tej samej książce na stronie 57-ej, w którym o Komandorze Mannie mówi jako o człowieku wiernym i oddanym mu, pogląd i opinię tego oficera, bezpośrednio podlegającego Admirałowi i ulegającego jego sugestji, można byłoby rozpatrywać z pewnem zastrzeżeniem. Nie ulega jednak wątpliwości, że było bardzo wielu ludzi, którzy uwielbiali Tirpitz i w nim tylko widzieli człowieka, zdolnego do najlepszego rozwiązania morskich powikłań i trudności niemieckiego imperjum.

Jak dalece kwestja objęcia wyłącznie i niepodzielnie prowadzącego i naczelnego w resorcie morskim stanowiska interesowała Tirpitz, widzimy z tego ogromu materiału, jaki on naokoło tej sprawy gromadzi i przytacza przy jej omawianiu.

Z goryczą i z „zaciśniętymi zębami“ lecz uczciwie i odważnie podaje też Tirpitz głosy tych, którzy stali mu na drodze do zrealizowania jego planu zcentralizowania całego kierownictwa i dowodzenia w jednym ręku.

Widać, że za największego wroga swojej idei uważa Tirpitz Szefa Gabinetu Morskiego, admirała Müllera.

Na stronie 206-ej książki „Deutsche Ohnmachtspolitik“ podaje Tirpitz wyciąg z pamiętnika Admirala Bachmana, sprawującego w tym czasie (rok 1915) funkcję Szefa Sztabu Generalnego. W pamiętniku tym Admirał Bachman opisuje dyskusję swoją z Szefem Gabinetu Morskiego, Admiralem Müllerem, który twierdzi, że Tirpitz, będąc w ciągu 18 lat zdala od praktycznego (linjowego) morskiego życia i służby, nie mógłby kierować tak wielkimi morskimi siłami,

jakie zmobilizowano podczas obecnej wojny światowej. W końcu dyskusji Admirał Müller miał podobno oświadczyć, że mianowanie Wielkiego Admirała (Grossadmiral) von Tirpitz na stanowisko Naczelnego Dowódcy Sił Morskich jest wykluczone. Wskazał on na to, że w trakcie toczącej się wojny Tirpitz, będąc ministrem podległym kanclerzowi, już tyle razy pozadzierał z różnemi urzędami, że w wypadku objęcia przez niego stanowiska Naczelnego Morskiego Dowódcy należałoby się spodziewać dalszych konfliktów. W dodatku Tirpitz, z powodu wadliwości materiałowej części floty, stracił rzekomo zaufanie morskiego korpusu oficerskiego.

Ostatnia uwaga rzeczywiście musi być dla Tirpitz bardzo bolesną, gdyż właśnie tą stroną materiałową on, jako twórca floty, szczylił się najbardziej.

Największym bólem Tirpitz było właśnie owe niedocenianie stworzonej przez niego floty. Zwlekanie z bojowem wykorzystaniem jej, ograniczanie działań łodzi podwodnych i wogóle całkowita indolencja w stosunku do spraw morskich.

Wielu ludzi, zdaniem Tirpitz, szkodziło dobrej sprawie, lecz najbardziej chyba winnym nieładu był w oczach jego Szef Gabinetu Morskiego, Admirał Müller. Tak bardzo charakterystycznym jest jeden zwrot, użyty w liście Tirpitz do Komandora von Trotha. Píše on: „Bywałem przecież przez Admirała von Müllera czasem tak zlekceważony i nigdy w niczem nie wysłuchany“... I dalej píše z goryczą: „Cała rzecz polega na tem, że Admirał von Müller i jego „pan“ (ironiczne odezwanie się o cesarzu) w rzeczywistości sami prowadzą całą morską wojnę...“

Przez wszystkie dzieła Tirpitz przechodzi jaskrawą nicią wyraz żalu do swego cesarza oraz pewnej grupy ludzi, do której w pierwszym rzędzie trzeba też zaliczyć kanclerza Bethmana Holwega. O ile dla cesarza znajduje jednak czasem słowa uznania lub wytłumaczenia, o tyle pod adresem Bethmana sypią się tylko same ciężkie zarzuty. Naprzykład w części pierwszej rozdziału XIII-ego pisać o swej ciężkiej sytuacji, o częstych swych „niełaskach“ u Wilhelma i o rzeczy rzeczywiście bardzo charakterystycznej — o grubiańskich, czasem wprost nieprzyzwoitych uwagach cesarza na marginesach raportów swoich wysokich poddanych, zaznacza Tirpitz, że jednak bez wpływu Wilhelma nie dałoby się przemóc bezwładu i obojętności narodu niemieckiego do morza i spraw morskich.

Nazywa on to historyczną zasługą cesarza. Bardzo też ostro krytykuje Tirpitz szczegóły konstytucyjnego ustroju imperjum niemieckiego. Mówi, że imperjum kierowane było w życiu politycznem i administracyjnem nie przez radę ministrów, jako przez jednolity organ, składający się tylko z fachowych i kompetentnych czynników, lecz tylko przez samego kanclerza, wobec którego ministrowie znajdowali się nie w stosunku kolegjalnym lecz tylko jako podwładni. Organizacja, w której nie było zasady kolegjalności, stwarzała takie możliwości, że kanclerz samodzielnie, nie pytając o zdanie Tirpitz, mógł decydować w sprawach morskiej polityki.

I rzeczywiście — pisze Tirpitz, Bethman czasem referował samodzielnie i bez jego nawet wiedzy morskie sprawy bezpośrednio cesarzowi, uzyskując przytem sankcje na rzeczy niewykonalne.

Przy okazji krytykowania i ostrego napadania na Bethmana, zdradza się Tirpitz, jako wróg Polski.

Trzeba powiedzieć przy tej sposobności, że w wielu miejscach dzieł Tirpitz znajdujemy stałe ubolewanie nad tem, że Niemcy zostały wciągnięte do wojny z Rosją, z którą właśnie należało, zdaniem autora, być w jak najściślejszym sojuszu.

Skoro zaś popełniono ten błąd, to należało go jak najprędzej poprawić. To też stale marzy Tirpitz o jak najrychlejszem zawarciu odrębnego pokoju z Rosją.

Na tem tle ma też okazję do ostrego ganienia różnych polityków i różnych posunięć rządzących sfer w Niemczech. Otóż twierdzi, że już raz zerwana została nić nadziei na zawarcie z Rosją pokoju, po niepotrzebnem przyłączeniu się do państw centralnych Turcji. Potem w roku 1916-ym zaczęły się znów układać konjunktury pomyślne, wróżące ewentualność dojścia do porozumienia z Rosją. Car rosyjski gotów był pojednać się z Niemcami i zawrzeć z nimi pokój. Dlatego też rzekomo wysunął na czoło rządu Stürmmera, jako człowieka, który miałby zrobić tę robotę.

I oto Bethman wszystko zniweczył swoją „Polską proklamacją”. Inna rzecz, pisze Tirpitz, że Bethman po przekonaniu się, iż jest źle — zwałił całą tę sprawę na Ludendorfa. Ale to tylko próby wykręcania się — o proklamowaniu Polski, twierdzi Tirpitz, mówił Bethman już w zimie 1915-ego roku.

Owe wskrzeszanie Polski, zdaniem Tirpitz, „zabiło pokój”, gdyż car rosyjski poczynania te uważał za osobistą zniewagę i za policzek, wymierzony jemu i całej Rosji.

Te same biadania na temat proklamowania Polski powtarza znów Tirpitz w końcowej części swych pamiętników. W części piątej rozdziału 19-go, gdzie pisze o swojej dymisji (która nareszcie została przyjęta przez Wilhelma), mówi on: „Gdybym mógł przewidzieć, że będzie bitwa pod Skagerrakiem*), która polepszy moją sytuację, gdybym wiedział, że na czele armji staną wreszcie tacy ludzie, jak Hindenburg i Ludendorf — to może, połykając wszelkie zniewagi i nieprzyjemności, pozostałbym na stanowisku. A wówczas, w jesieni 1916-go roku, przy zachwianej pozycji kanclerza Bethmana, ułożyłoby się wszystko inaczej. Nie byłoby naszej polskiej proklamacji. Poszukiwania możliwości zawarcia pokoju z carem mogłyby być prowadzone energiczniej i ze skutkiem. Ale któż może przewidywać i przepowiadać przyszłość”.

Zresztą nieżywcze i jakby nadąsane ustosunkowanie się Tirpitz do Polski może być podyktowane nie czemś innem, jak

*) Bitwa pod Skagerrakiem wykazała wielkie zalety budowy niemieckich wojennych okrętów, posiadających znacznie większą niezatapialność od okrętów angielskich.

Bitwę tę Tirpitz uważa za rehabilitację dla siebie i za czynnik, odpierający stawiane mu zarzuty, twierdzące o niskiej wartości części materiałowej floty niemieckiej, którą on stworzył.

tylko krytycznym zapatrywaniem się na całość polityki Niemiec, prowadzonej nie po jego myśli. Przez cały przecież przeciąg pamiętników jego przeziiera pogląd, przekonywujący czytelnika o tem, że bardzo wiele zasadniczych posunięć było zrobione takich, jakie uważa on za bezsensowne, głupie lub wręcz karygodne. Nawet rozpoczęcie wojny wogóle uważa Tirpitz za przedwczesne twierdząc, że odwołanie momentu wybuchu jej byłoby korzystnym dla Niemiec, których gotowość zbrojną określa na rok 1920-ty.

Zarzucając własnym rodzimym sferom rządzącym wszelkie błędy, godzi się Tirpitz z tem, że Niemcy zostały „wciągnięte do wojny”. Uważa on, że wojna światowa była może „ostatnią próbą Europy wybawienia się od tyranji anglo-saskiego światowego kapitalizmu”. Piszcie dalej, że krajowi socjaliści niemieccy zniszczyli kapitał niemiecki, lecz oddali niemieckich ludzi pracy w ręce i w niewole kapitalizmu angielskiego. „The world is rapidly becomming english”, miało być rzekomo ówczesnym straszakiem Europy.

Tirpitz uważa za ogromny błąd lub nieszczęście to, że Niemcy nie zdążyły się tak uzbroić, aby stworzyć dla Anglii warunki zbyt wielkiego ryzyka współzawodniczenia na morzu. (Mniej więcej w ten sam sposób mówił w 1929 roku będący w tym czasie ministrem wojny generał Groener. Odnosiło się już to do Polski, o morskie zbrojenie się przeciw której wołał Groener swoim słynnym memorjałem).

Przy okazji omawiania stosunku do Anglii, wspomina Tirpitz, jak w latach 1905—1906 przejawiała się rywalizacja w budownictwie flot angielskiej i niemieckiej. Właściwie o rywalizacji nie mogło być mowy. Anglja poprostu, widząc zbrojenie się Niemiec, postanowiła je zastraszyć. Podjęto budowę dreadnoughtów w mniemaniu, że Niemcy będą miały trudności z budową tego typu okrętów w związku z ich terenowymi warunkami. Nie przypuszczano, że Niemcy dadzą sobie radę z rozwiązaniem sprawy kanału Kilońskiego. W Niemczech natychmiast wydano nowelę do ustawy morskiej. Nowela ta przewidywała budowę krążowników, które w programie z 1900-go roku zostały skreślone. No i dodano dreadnoughty, a w związku z zamiarem budowy tak wielkich okrętów, postanowiono niezwłocznie przystąpić do poszerzania kanału Kilońskiego.

W tych też latach zaczęły się przetargi z Anglją. Zaczęto ustalać parytety, określające stosunek ilościowy flot — niemieckiej i angielskiej. Było z tem wiele kłopotu, trudności i targowania się. A więc godzono się na początku na stosunek 3 do 4-ch, potem 2 do 3-ch. Lecz potem Niemcy, coraz bardziej nabierając przekonania o konieczności dalszego zbrojenia się, zaczęły określać konieczność wzajemnego stosunku cyframi, coraz bardziej zbliżającymi się do równości.

Te przetargi same przez się stanowiły już podłoże do stwarzania warunków wzajemnego boczenia się i wytwarzania atmosfery nieufności.

Z wyrazem wielkiego niezadowolenia i żalu nadmienia Tirpitz, że było wielu polityków, przypuszczających, że gdyby Niemcy całkiem nie miały wojennej floty, to Anglja byłaby z nimi połączona wiecznymi więzami przyjaźni.

W kilku miejscach „Wspomnień“ wystawia Tirpitz swemu cesarzowi świadectwo niedołęstwa w dziedzinie przewidywań politycznych. Niektóre momenty poprostu jakby miały wykazać dziecinną słabowość rozumowania Wilhelma. Zastanawiając się w rozdziale 16-ym nad wypadkami, które zapaliły iskrę pożaru wojennego, wyjawia Tirpitz, że to, co się stało w Serajewie (zabójstwo austriackiego następcy tronu), było przewidywane przez polityków Austrii, poinformowanych o wrzeniach politycznych przez wywiad. Na rządowych platformach niemieckiego imperjum też dużo mówiono o możliwościach zamachu. Wyrażano przy tem mniemanie, że mogą nastąpić powikłania wojenne, które ewentualnie wciągną do wojny Rosję, jako protektorkę i obrończynię Serbji. Gdy na ten temat rozmawiano z Wilhelmem, ten ostatni, opierając swoje wywody na wyłącznie sentymentalno-prestige'owych motywach, twierdził z dziecinną naiwnością, że Rosja nigdy nie ruszy się w celu brania w obronę... królobójców!

Tak samo przewidującym był Wilhelm w odniesieniu do ostatecznego ułożenia się stosunków z Anglią. Do ostatniej chwili — bo jeszcze niemal w przeddzień wybuchu wojny pomiędzy Anglią i Niemcami, nie wierzył Wilhelm w jej możliwość.

Gdy Tirpitz pozwolił sobie na wyrażenie powątpiewania w ewentualną neutralność Anglii, cesarz Wilhelm wykrzyknął: — „Ja mam słowo króla — to mi wystarcza“.

A więc do ostatniego momentu Wilhelm tak kształtował swój wpływ na politykę, jakby wojna z Anglią nie wchodziła wcale w rachubę. Gdy jednak po kilku już dniach zagrzmiały grzmoty wojny pomiędzy Niemcami i Anglią — Niemcy wprowadzili do codziennego użytku wyraz, streszczający się w trzech słowach, lecz nie zapobiegający już złemu. Było to hasło: „Gott straffe England!“.

Wilhelm był bardzo rozgoryczony. Gdy Tirpitz opowiada w swoich pamiętnikach o wszystkim, co się odnosi do pierwszych dni wojny światowej, porusza też kwestję gwałtu i bezprawia, jakim był przemarsz wojsk niemieckich przez neutralną i nieprzygotowaną do wojny Belgję. Ciekawem jest, że znajdujemy przytem pewne sprzeczności w twierdzeniach autora „Wspomnień“. Tak naprzykład w 4-ej części rozdziału 16-go, w której narzeka znów na zbytnią samodzielność kanclerza, nie zasięgającego ani rad ani opinii ministrów, pisze, że nawet o ofensywie, która łączyła się z tym bezprawnym przemarszem przez Belgję, nic nie wiedział. A przecież ta akcja tak bardzo się łączyła, tak się wiązała z zagadnieniami wojennomorskimi.

I oto w części 6-ej tegoż rozdziału, ten sam Tirpitz pisze w sprawie tego samego przemarszu przez Belgję wręcz coś przeciwnego. Opisuje on przebieg ostatnich dni przed wybuchem wielkiej, niemal że powszechnej wojny. Opowiada o różnych dysputach, debatach i sporach, jakie toczyły w sprawie sposobu rozpoczęcia pierwszych wojennych kroków. I wreszcie mówi. „Powołując się (wskazując) na meldunki i opinie naszego ambasadora w Londynie, twierdziłem, że nasz ewentualny przemarsz przez Belgję spowoduje natychmiastowe wystąpienie Anglii“.

(A więc na stronie 228 oryginalne słowa Tirpitz brzmią: „Auch über den Einmarsch in Belgien, der, wenn er geschah, sofort maritime Fragen aufwarf, bin ich niemals unterrichtet worden“. Na stronie zaś 242, „Ich verwies auf Berichte des Botschafters in London, nach denen der Durchmarsch durch Belgien den Krieg mit England unmittelbar zur Folge haben müsste, i t. d.“...).

Na to miał odpowiedzieć Moltke (szef sztabu generalnego), że innego wyjścia (innej drogi) niema. Wówczas Tirpitz oświadczył, że należy w takim razie natychmiast przygotowywać flotę do boju z Anglią.

A więc, czy Tirpitz wiedział o planie pogwałcenia neutralności Belgji czy nie? Niech zresztą to pozostanie tajemnicą nieżyjącego już dzisiaj admirała. Szczegół ten nic nam już dzisiaj nie wyjaśni. Ciekawem tylko jest to wszystko ze względu na rzeczywiście bardzo doniosłe i ważne momenty, jakimi były niemieckie dążenia do opanowania obcych brzegów nadmorskich (poza, ma się rozumieć, skróceniem sobie drogi w marszu na Francję).

Jakkolwiek zdawałoby się dużo było zrobione w tym kierunku — bo przecież Flandrja została opanowana, uzyskano pewne ważne punkty nad morzem Północnem, stworzono tam wypadową bazę dla łodzi podwodnych (Zeebrugge) i t. p. a jednak Tirpitz był niezadowolony i stale narzeka na to, że najwyższe rządowe sfery Niemiec nie mogą się nauczyć myśleć kategorjami morskimi.

W rozdziale 17-ym opowiada o tem, jak przewidując wystąpienie Anglii, przestrzegał wszystkich przed groźnemi konsekwencjami nieliczenia się z tą możliwością. Gdy podobno miał wypowiedzieć Szefowi Sztabu Generalnego swoje zdanie o armji angielskiej, którą uważał za bardzo dobrą, gdyż złożoną prawie wyłącznie z sierżantów (kadrowość i zawodowość armji), Moltke miał mu odpowiedzieć: „A więc my ich zaaresztujemy“.

Mocno ubolewa Tirpitz nad takim lekceważeniem przeciwnika, dla ewentualnego późniejszego zmagania się z którym należało bardziej wgłębiać się w zagadnienia morskie.

Wspomina Tirpitz swoje przestrogi, których nikt nie chciał słuchać, nadmienia o swoich radach natychmiastowego uderzenia w kierunku Calais, którego opanowanie uważał za składową część ogólnego planu wojny przeciw Anglii.

Powołuje się wreszcie na powojenne już rozważania angielskiego męża stanu i znakomitego polityka, Haldena, który uważał za ogromny błąd Niemców, że już w dniu 3 sierpnia 1914 nie zaatakowali łodziami podwodnemi angielskich wojskowych transportów, przeprawiających się morzem na kontynent.

Wreszcie, skoro przegląd dzieł admirała Tirpitz czynimy ze specjalnem nastawieniem się na badanie ich i studjowanie pod kątem widzenia spraw morskich, mających dziś i dla Polski pierwszorzędne znaczenie — musimy ze szczególną powagą odnieść się do następującej uwagi sędziwego i tak doświadczonego człowieka, jakim był ten niemiecki admirał.

Otóż pisze on: „Z chwilą ustalenia się warunków trwałej, a przeciągającej się wojny okopowej, sytuacja naszych przeciwników z każdym dniem się polepszała, a to ze względu na ich morską potęgę. Wszystkie nasze zwycięstwa na lądzie zatracaly się, dzięki naszej ogólnej niekorzystnej sytuacji. Nie mogliśmy się uratować, pomimo żeśmy się najeżyli i nasrożyli na wszystkich lądowych frontach. Wszystkie bowiem żywotne nerwy nasze przeciągały się przez morza”.

Powyżej podane słowa Tirpitz, jak i nadzwyczaj trafne jego powiedzenie: „*Entente'a zwyciężyła nas zapomocą angielskich linjowych okrętów*“, — są prawdami, winnymi być wyrytymi w pamięci ludzi, biorących na siebie odpowiedzialność za prowadzenie polityki jakiegoś kraju, mającego dostęp do morza i posiadającego jakiegoś mocarstwowe ambicje, lub nawet pragnącego tylko być spokojnym o swoją wolność i niepodległość. Zresztą dziś już tylko zacytowani ludzie mogą przypuszczać, że wojna światowa została zakończona zwycięstwem sojuszników przez pomyślne wyniki bojów lądowych. Tak nie jest. Niemcy rzeczywiście, jak mówi Tirpitz, „najeżyli się“ na lądzie. Byli przecież tak mocni, mieli tak dobrze zorganizowaną, wyszkoloną i uzbrojoną armję. Bili wszystkich na wszystkich frontach. Na wschodzie przecież przeszli niemal przez cały europejski kontynent, pochłaniając ogromny szmat ziemi polskiej, będącej wówczas „Priwiślańskim Krajem“ dla Rosji.

Zgnębieni zostali przez nieprzyjacielskie floty... Morskie trudności, poszarpane „morskie nerwy“, jak mówi Tirpitz, poderwały siły walczących przeciw całemu niemal światu „Państw centralnych“ z niemieckim imperjum na czele.

Ogromnie ubolewa Tirpitz nad niewiarą Niemców we własne siły, we własne zdolności morskie i w wartość własnej floty bojowej. Stałe wytyka swoim przeciwnikom politycznym (z Wilhelmem na czele) ich bierność, ich ślamazarność i hipnotyczny stan załężnienia, gdy chodzi o ustosunkowanie się do floty brytyjskiej, której, jak pisze, „nieuzasadniony prestige zmuszał ich do przechowywania w wacie własnej silnej floty, zamiast ją wykorzystać i rozwiązać legendę o niezwyciężalności floty angielskiej.

Pisze naprzykład, że kanclerz uważał, iż ze względów politycznych (!) „nie należy zbytnio naciskać (dusić) na Anglję“. Poza tem stałe niewiedomo dlaczego twierdził, że flotę należy zachować możliwie w jak najkompletniejszym stanie do czasu zawierania pokoju! Tirpitz nie mógł ani jednej, ani drugiej z obu tych Bethmanowskich racji zrozumieć. Miotał się i szarpał się, jak lew w klatce, lecz był bezsilnym wobec zaślepienia i bezmyślnego, lub raczej ciężkiego rozumowania innych, wpływowych lub zagarniających w swe ręce wpływy — członków rządu i sfer rządzących.

Tak naprzykład niejaki Albert Ballin*), wpływowy działacz niemiecki, pisał do Tirpitz i do Szefa Gabinetu Morskiego listy z ostrzeżeniami przed niewłaściwością używania w chwili obecnej

*) A. Ballin był generalnym dyrektorem Hambursko-Amerykańskiej linji okrętowej.

bojowej floty niemieckiej. Zdaniem jego flota ta musiałaby być tak, jak flota angielska „in beeing“ (Fleet in being).

Pod wpływami Ballina i szczególnie kanclerza znajdował się też admirał Pohl, który w rozmowie z Tirpitzem przejawiał swoją zgodność ze zdaniem kanclerza, że flota musi być zachowana *nie-naruszona* (!) do czasu zawierania pokoju.

Ten admirał Pohl, który zajmował w czasie wojny wysokie stanowisko Szefa Generalnego Sztabu sił morskich, nie był zbyt lubiany przez Tirpitz. Zresztą wielu ludzi z wojenno-morskiego środowiska oceniał Tirpitz bardzo krytycznie. Byli to, ma się rozumieć, „ideowi“ przeciwnicy, którzy nie godzili się z jego poglądami i planami.

Trzeba wziąć pod uwagę, że dla ludzi, stojących na tak wysokim szczeblu, różne spory i niezgodnienia jakichś poglądów, decydujących czasem o sprawach doniosłej wagi dla państwa, bywają też decydującymi o ich stanowiskach lub o całej karierze życiowej. Zrozumiałem więc jest, że niezgoda pomiędzy takimi ludźmi przybiera czasem cechy wzajemnej ostrej nienawiści. Jeśli jednak o admirałe Pohl mówi Tirpitz tylko jako o człowieku, któremu żadną miarą nie można byłoby powierzyć stanowiska koncentrującego w jego ręku całą władzę i kompetencje w sprawach morskich (wymieniając zresztą jego zalety jako linowego morskiego dowódcy), — to o innych swoich przeciwnikach wyraża się z taką goryczą, że graniczy ona poprostu z pogardą.

W części 5-ej rozdziału 18-go pisze on, że już w jesieni 1914 roku wytworzyli niektórzy ludzie naokoło niego taką atmosferę, że nawet ludzie dobrze do niego usposobieni (ale należący do bliskiego otoczenia Wilhelma), — chcąc pogawędzić z nim, przychodzili do niego dopiero o zmroku, kryjąc się w ciemności nocnej, aby nie być przez kogoś rozpoznanymi.

Rozdział ten (18-ty) rozpoczyna Tirpitz bardzo ciekawymi rozważaniami nad smutnym i haniebnym końcem istnienia niemieckiej floty. Pisze on dosłownie: „Stoję obecnie przed najtrudniejszym (najboleśniejším) zadaniem rozważania nad kwestją: dlaczego flota nasza, tak jak potem polityka, nie zdołała zapobiec wybuchowi wojny — nie potrafiła zapewnić nam sprawiedliwego możliwego pokoju (zawarcia pokoju), lecz odwrotnie sama flota znalazła haniebną koniec.“

I dalej rozważa. Pomimo to, że przeciw nam wystąpiło 5 najsilniejszych państw, do których w roku 1917 przyłączyła się jeszcze i Ameryka, napewno moglibyśmy pomyślnie zakończyć wojnę, gdyby flota nasza była w swoim czasie i właściwie wykorzystana. Na innym miejscu mówi Tirpitz, że dwa najkardynalne błędy są: niewykorzystanie całości bojowej floty w roku 1914-ym, kiedy trzeba było rzucić ją na Anglików, oraz niedołężne i chwiejne postępowanie na przestrzeni czasu od roku 1916 do 1918, kiedy rozpoczętą z dobrymi wynikami wojnę podwodną kilkakrotnie tchórzliwie przerywano, nieważąc osiągnięte sukcesy i dając poznać swoją moralną słabość przeciwnikowi.

Pomimo wszystko nawet przy tak niedoleżnym wykorzystaniu takiego potężnego oręża, jakim była flota, zrobiła ona bardzo dużo. Flota bowiem, jak mówi Tirpitz, i tylko wyłącznie flota ochraniała całe niemieckie pobrzeże od Kłajpedy aż do Emsu. Na całej przestrzeni tego wybrzeża nie upadł podczas całej wojny ani jeden nieprzyjacielski pocisk. Flota niemiecka, jak twierdzi on, faktycznie władała Bałtykiem. Flota przecież umożliwiała otrzymywanie z krajów neutralnych (przyjaznej neutralności) potrzebnych dla wojennego przemysłu surowców. Flota ochraniała całe lewe skrzydło niemieckiej armji, operującej na rosyjskim froncie. Wreszcie flota przez swoje współdziałanie umożliwiła przeprowadzenie operacji na wyspie Ösel. Operacja na Ösel i w Monsundzie była właściwie tem, co ostatecznie złamało rosyjski opór.

Flota niemiecka uniemożliwiła jednak Anglikom przeprowadzenie ścisłej, głodowej blokady. A to w konsekwencji zdecydowało o tem, że sąsiedzi Niemiec od strony północnej zostali neutralnymi. Ani Holandia, ani Danja nie były przez niemieckich przeciwników wykorzystane tak, jak było z Grecją.

Wreszcie mówi Tirpitz, istnienie naszej floty zmusiło Anglików powiększyć składy osobowe swojej floty o jakieś blisko 2 miliony ludzi. Gdyby nie to, ludzie ci byłiby żołnierzami na froncie lądowym i walczyliby na kontynencie przeciw państwom centralnym.

I znów biada Tirpitz nad tem, że nie usłuchano go i nie dłożono sił do posunięcia się na lądzie aż do samego La Manche (Calais). Gdyby tak było, znaczenie floty byłoby znacznie większe i dla przeciwników groźniejsze; ale nawet i to, że siedzielśmy we Flandrji, było nadzwyczajnie korzystne. Przecież okoliczność ta skracala drogę do Anglii czterokrotnie. Przez to mieliśmy możność operowania małemi łodziami podwodnemi, których budowa uskuteczniانا była w czasie znacznie krótszym niż budowa łodzi dużych, potrzebnych dla dalszych rejsów.

Dalej omawia Tirpitz różne bitwy morskie i drobniejsze operacje niemieckich okrętów. Parę słów poświęca też krążownikom pomocniczym. Jeśli o nich wspomina, mówiąc o tych okrętach, jako o zgóry skazanych na zagładę, to poto, aby zaznaczyć, że wszystkie okręty ginęły dopiero przy zetknięciu się z brzegami — nigdy zaś w otwartem morzu.

Z dumą, zresztą zrozumiałą i chwalebną, mówi wreszcie: „Nie znany mi jest żaden wypadek, aby kiedyś i gdzieś personel naszej floty nie byłby na wysokości zadania i aby nie przejawiał w dostatecznej mierze swej odwagi lub oddania“. Jeśli jednak, jako całość, w ogólności była flota niewykorzystaną i bezczynną oraz w końcu skazaną została przez to właśnie na bezsławną zagładę — tłumaczy się tylko temi przeszkodami, jakie stawiane były na jej drodze przez niewłaściwe politykowanie i przez brak właściwego skoncentrowanego w jednym ręku kierownictwa.

Gdy Tirpitz powraca do kwestji niewykorzystywania floty i jak się to on wyraził — „opatulania floty w wacie“ — przytacza argumenty tak słuszne, iż trudno nie zgodzić się z tem, że jednak

widocznie stary admirał więcej miał racji, niż jego rodziimi przeciwnicy. Mówi on. „Bój był jedynym naszym widokiem na sukces ogólny (szanse). Anglicy i bez boju osiągnęli swój cel (straszenie swoją flotą i szachowanie tym postrachem przeciwników). Dlatego musieliśmy Anglików zmusić do boju.

Byłoby postępowanie prawidłowem, gdybyśmy działali w dziedzinie polityki i strategii ofensywnie”.

Dalej wyraża zdanie, na którym opierają się (gdyż inaczej poprostu nie mogłoby być) nadzieje państw słabszych na morzu. Mianowicie mówi: „Przy rozpatrywaniu możliwości morskiej bitwy, często rozumują ludzie zbyt schematycznie. Często porównują siły dwóch przeciwników, patrząc tylko na wykazy posiadanych przez nich jednostek. Kładą przytem jednakowe liczby na przewidywane straty. Zapominają absolutnie, że w czym ręką będzie inicjatywa, ten będzie mógł wykorzystać wygodne dla siebie i niewygodne dla przeciwnika momenty. Ma się rozumieć — mówi dalej — liczbowa przewaga ma swoją wartość, lecz gdy ona nie jest przytłaczająca, to w rachubę wchodzi jeszcze wartość i wysoki stopień wyszkolenia. Wreszcie wartość wodza”.

Któż nie przyzna racji takiemu rozważaniu. I czyż nie jest to budząca zdrowy optymizm i wiarę w swoje siły nauką dla każdej jednostki ludzkiej, mającej zaszczyt zaliczać się do składu osobowego jakiej siły zbrojnej? Zresztą dalej zwraca Tirpitz uwagę na fakt, że większość zwycięstw morskich odniesiono przez floty mniejsze nad większemi i że w morskiej bitwie znacznie większą rolę odgrywa bój pojedynczego okrętu z innym okrętem, przyczem liczba ich odgrywa mniejszą rolę, niż rola większej lub mniejszej ilości „największych bataljonów“ na lądzie (grössten bataillone). Jednoczesne bowiem strzelanie z kilku okrętów do jednego celu, przy dzisiejszych odległościach, na jakich toczy się bój — daje wątpliwe rezultaty. Utrudnione bowiem jest korygowanie ognia i pociąga zbyt wielki rozchód pocisków, których w morzu uzupełnić okręt przecieź nie może.

I wreszcie znów bardzo a bardzo pouczająca uwaga Tirpitz, przytaczającego prawdę, obserwowaną jeszcze od czasów nelsonowskich. Otóż w każdej morskiej bitwie przychodzi moment kryzysu, który charakteryzuje się tem, że jak tylko jedna strona osiągnęła przewagę w skuteczności ognia — to można z matematyczną ścisłością powiedzieć, że druga strona zaczyna niechybnie i ze wzrastającą szybkością tracić wszelkie szanse, które wreszcie spadają do wartości zera.

Morskie bitwy ostatnich czasów wykazały tę prawdę, że zwyciężony traci wszystko — zwycięzca zaś ma zadziwiająco mało strat i uszkodzeń.

I oto otrzymujemy poprostu bezcennej wartości uwagę staro, doświadczonego admirała. Uwaga ta, będąca jakby aksjomatem, może być podstawą dla tworzenia każdej powstającej floty, mającej w przyszłości szczytne i święte cele bronięcia bezpieczeństwa swego kraju. Wypowiedziane przez Tirpitz zdanie, abstrahując od kwestji jego narodowości — mogłoby być wzięte jako dewiza i honorowe hasło dla każdego okrętu, każdej szanującej się, ambitnej

i dążącej do doskonałości floty. „*Duch przewagi każdego poszczególnego okrętu jest podstawą ducha całej floty*”. (Das Bewusstsein der Ueberlegenheit im einzelnen Schiff ist deshalb die Grundlage für den Geist der ganzen Flotte — strona 322).

Czyż nie jest to tem, co dzisiaj staje się niezaprzeczoną prawdą -- prawdą o *morale* żołnierza-bojownika. Czyż świadomość załogi jakiegoś okrętu, będącego rzeczywiście wyrazem skończonej doskonałości, nie będzie czynnikiem, potrającym wartość bojową tego okrętu? Stanowczo tak.

A więc jasnem jest, że flota, składająca się z takich pewnych swej siły i przewagi okrętów, będzie bardzo wartościową i *silną* flotą. W takich więc warunkach, pisze Tirpitz — flota mniej silna liczbowo, lecz posiadająca poszczególne okręty lepiej przystosowane do boju, nie powinna i nie może nie mieć nadziei na sukces i zwycięstwo.

W dalszych dwóch rozdziałach pracy Tirpitzza znajdujemy opisy wszelkich trudności, jakie stały mu na drodze do tego, aby spełnić swój obowiązek względem niemieckiej ojczyzny tak, jak on uważał za jedynie możliwe, uczciwe i poprostu konieczne.

Wielki ból i rozgoryczenie miało sędziwym starem i zasłużonym dla Niemiec admirałem. Widząc, jak często bezskuteczne są jego prośby, skierowywane do cesarza, i jak zaniedbywane bywają jego rady, coraz częściej myślał o dymisji.

Kilkakrotnie też formalnie o dymisję prosił. Zawsze jednak Wilhelm rozkazywał mu pozostać w służbie. Obiecywał zazwyczaj, że będzie się z nim naradzał, wydając jakieś decydujące zarządzenia.

Ostatnie utarczki Tirpitzza z Wilhelmem i z kanclerzem opierały się na sprawie rozbieżności w poglądach na sposób prowadzenia wojny podwodnej. Tirpitz nie chciał już więcej słyszeć o polityce, o kombinacjach ugodowych i jak je nazywa „tchórzowskich” wobec państw, przeciw którym przecież się prowadzi *wojnę*.

Polityka chwiejności jego przeciwników jednak zwyciężała. Niemcy, czasem butni ponad miarę, miękli w pewnych momentach. Zbyt zastraszala ich opinia całego świata. Łodzie podwodne otrzymywały coraz to inne rozkazy. Po zarządzeniu prowadzenia bezwzględnej niszczycielskiej akcji, przychodziły rozkazy, ograniczające działania tych podwodnych drapieżców. Po pewnym czasie następowały dalsze zmiany rozkazów i zarządzeń. Tirpitz, widzący jedyny ratunek dla chwiejącej się już nieco potęgi Niemiec w bezwzględności graniczącej z zastraszającym okrucieństwem akcji podwodnych łodzi, miał już tego wszystkiego dość.

Jego silne stalowe dotąd nerwy nie wytrzymały. Krytycznym dla pozycji Tirpitzza dniem był dzień 6 marca 1916 roku, kiedy u cesarza Wilhelma odbyła się narada w sprawach wojny morskiej. Wbrew obietnicom cesarza, który zapewniał Tirpitzza, że będzie się z nim naradzał, referat i rozmowy w sprawach nadzwyczajnej wagi odbyły się bez zaproszenia jego do cesarskiej kwatery.

W dniu 8 marca Tirpitz składa cesarzowi meldunek o chorobie i prosi o zwolnienie od obowiązku pełnienia służby.

W książce „Niemiecka polityka niemocy”, znajdujemy całą korespondencję, związaną z ostatnimi dniami służby Tirpitzza. Cie-

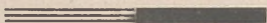
kawemi są nadzwyczaj ostre marginesowe uwagi Wilhelma. Na podaniu Tirpitz napisał na takie słowa: „Das dritte Abschiedsgesuch vor dem Feinde!!! Am Todestage meines Grossvaters, Sehr taktvoll!!!“ (Trzecie podanie o zwolnienie w obliczu wroga! W rocznicę śmierci mego dziadka! Bardzo taktownie!!).

Jednak na ten raz udzielił cesarz Tirpitzowi zwolnienia. Ten jednak w międzyczasie napisał list, datowany 12. III., w którym prosi ostatecznie o dymisję, wyjawiając cesarzowi niektóre rzeczy od serca. Na tem piśmie Wilhelm, oburzony tonem Tirpitz, uznając widocznie go za zbyt mało uniżony, napisał: „Nicht gerade sehr ehrerbietig!“ A w odniesieniu do miejsca, w którym Tirpitz prosi o dymisję, ze złością i okrucieństwem nakreślił: „Er verlässt das sinkende Schiff!!“ (on opuszcza tonący okręt). Te słowa Wilhelma były proroczymi dla niemieckiego imperjum. Rzeczywiście Germanja była już tonącym zwolna okrętem.

I nawet, jak pisze jeszcze Tirpitz, wszystko to, co było zrobione dla polepszenia sytuacji, a więc oddanie dzieła prowadzenia wojny w ręce tak wybitnych mężów, jakimi byli Hindenburg i Ludendorff, ani też przekonanie się wreszcie o konieczności prowadzenia bezwzględnej i nieograniczonej wojny podwodnej — nic już nie pomogło. Niemieckie imperjum było w gruzach, a wewnątrz kraju rozgorzała rewolucja, wypędzająca niemieckiego cesarza i zmieniająca państwowy ustrój.

Kończąc swoje wspomnienia, wyraża Tirpitz gorące życzenie, aby ta jego praca posłużyła ożywieniu się wiary Niemiec w siebie same. Byłoby to jego ostatnią usługą, oddaną ojczyźnie.

Trzeba powiedzieć, że wyznawcy ideologii tirpitzowskiej, jego dzisiejsi następcy, pracują. Widzimy na własne oczy, że Niemcy znów budują flotę, znów marzą o potędze morskiej, o kolonjach i o przodującym stanowisku na morzach. A przez morza w całym świecie.



21. —
10815/8265 —





47474/

12