

esej 19 WIELKA WOJNA 1914

Jan J. Tyszkiewicz

**NOWE
TEATRY DZIAŁAŃ**

— wojna pod wodami Atlantyku w 1914 roku



FRENCH INFANTRY ON MARCH

1914 WIELKA WOJNA



© BAIN



esej

19 WIELKA WOJNA 1914

NOWE TEATRY DZIAŁAŃ

– wojna pod wodami Atlantyku w 1914 roku

LUBIN 2022



Okręt podwodny w zanurzeniu, płynący z wysuniętym peryskopem. Choć przemieszczająca się w ten sposób jednostka pozostawała pod wodą, to jedyny sposób obserwacji otoczenia zdradzał jej pozycję przeciwnikowi, szczególnie jeśli tafla wody pozostawała spokojna

Źródło: Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, nr reprodukcji LC-DIG-ggbain-17779 (plik cyfrowy z oryginalnego negatywu)

Przełom XIX i XX wieku był świadkiem narodzin oraz zastosowania coraz większej liczby nowych wynalazków. Od nowych maszyn przeznaczonych do usprawnienia i poprawienia wydajności fabryk i robotników, przez nowe formy komunikacji i przekazu dźwięku, nowe formy napędu i transportu po coraz bardziej zabójczą broń przeznaczaną do zwalczania wroga – duch innowacyjności był nieustannie żywy. To, co jeszcze kilka dekad wcześniej wydawało się niemożliwością bądź snem szaleńca, z dnia na dzień stawało się rzeczywistością. Ludzka pomysłowość pozwalała docierać coraz dalej. Podobnie jak w przypadku nieba, które podbijano z pomocą balonów, sterowców i samolotów, człowiek od wieków marzył również o zdobyciu podwodnych głębin. Tak samo jak w przypadku przestworzy, wojskowi europejskich mocarstw także w działaniach pod wodą zaczęli szybko dostrzegać sposób na pozyskanie przewagi nad przeciwnikiem. Wybuch Wielkiej Wojny pozwolił na przetestowanie nowych technologii w praktyce. Jednym z najciekawszych obszarów działań w tym zakresie był północny Atlantyk oraz będące jego częścią Morze Północne okalające Wyspy Brytyjskie. Akwen ten stał się świadkiem pierwszej w historii wojny podwodnej z prawdziwego zdarzenia pomiędzy dwoma mocarstwami – Wielką Brytanią oraz Cesarstwem Niemieckim.

Wynalazcy podejmowali próby projektowania i budowy łodzi mogących pływać w zanurzeniu jeszcze w XVII i XVIII wieku. Eksperymenty te kończyły się niepowodzeniem z różnych względów. Problemy z napędem, balastem, dostępem do powietrza, szczelnością, czy efektywnym zastosowaniem w celach wojennych lub komercyjnych, zazwyczaj zabijały tego typu przedsięwzięcia w zarządku. W miarę czynienia kolejnych postępów technologicznych w XIX wieku podejmowano się następnym prób, które, choć bardziej udane, nie doprowadziły do powstania okrętów podwodnych z prawdziwego zdarzenia. Już w latach 60. XIX wieku zaprojektowane zostały pierwsze okręty wyposażone w silniki mogące ulec pełnemu zanurzeniu. W roku 1864 zbudowano hiszpański *Ictineo II* oraz francuski *Le Plongeur*. Miały one jednak poważne problemy konstrukcyjne grożące

zatonieniem oraz znikomy zasięg. Z tego względu nigdy nie podjęto się produkcji więcej niż jednej jednostki, a prototypy szybko wycofywano z użycia. Mimo to wydawało się, że z drogi prowadzącej do powstania efektywnych okrętów podwodnych nie dało się już zawrócić, pomimo oporu konserwatywnej w większości mocarstw admiralicji. Jeszcze w czasie amerykańskiej wojny domowej pojawił się pierwszy okręt podwodny, który wziął udział w walkach. Choć konfederacki H.L. Hunley, napędzany jeszcze siłą ludzkich mięśni, odniósł umiarkowane sukcesy, będąc nawet zatopionym, to pokazywał ogromne możliwości jakie dawało działanie pod powierzchnią wody.

Mimo licznych eksperymentów pierwszy „prawdziwy” współczesny okręt podwodny powstał dopiero w latach 90. XIX wieku. Był on dziełem irlandzkiego inżyniera Johna Philipa Hollanda. Choć początkowo US Navy odrzuciło przyjęcie prototypu, to nieustanna praca nad jego ulepszeniem przyniosła efekty. W roku 1897 Holland zwodował swoją udoskonaloną maszynę. Chcąc udowodnić efektywność swojego projektu, konstruktor zaproponował nawet udział w walkach w czasie wojny hiszpańsko-amerykańskiej w 1898 roku i zatopienie okrętu przeciwnika. Amerykańska marynarka odrzuciła awanturniczą propozycję Hollanda, ale w 1900 roku zdecydowała się na nabycie maszyny. Wkrótce zamówiono kolejne 6 okrętów projektu Hollanda. Rozwiązania wykorzystane przez irlandzkiego inżyniera szybko stały się standardem. Wśród nich należy wymienić m.in.: dwa silniki (spalinowy do pływania po powierzchni, elektryczny pod powierzchnią), zbiorniki z balastem wypełniane wodą niemal do pełna dla większej stabilności (w przypadku innych konstruktorów wypełnienie było o wiele mniejsze), czy zanurzanie się z użyciem sterów głębokości.

Równoległe z projektami okrętów powstawały także nowe formy uzbrojenia, które wkrótce miały stać się podstawą dla działań podwodnych jednostek. W roku 1866 brytyjski inżynier Robert Whitehead opracował zasilaną skompresowanym powietrzem torpedę. Pod koniec wieku dopracowane wersje takich torped osiągały prędkość do 56 kilometrów

na godzinę. Na początku XX wieku były one już używane niemal we wszystkich większych marynarkach jako broń odpalana z pokładu okrętów. W miarę pojawiania się nowych modeli okrętów podwodnych dopracowywano także technikę ich używania pod powierzchnią. Początkowe podczepienie u boku kadłuba szybko zastąpiono wbudowanymi w kadłub wyrzutniami.

Podobnie jak w przypadku samolotów, okręty podwodne otwierały kompletnie nowe pole do działania i ich powstanie potencjalnie rewolucjonizowało sposób prowadzenia wojny. Mimo to pierwsze modele stwarzały wiele problemów, skwapliwie podnoszonych przez licznych sceptyków. Załoga okrętu po zanurzeniu się była efektywnie „ślepa”. Ewentualne namierzenie przeciwnika musiało często nastąpić przed zejściem pod powierzchnię (większość pierwszych modeli nie była jeszcze nawet wyposażonych w peryskopy). Okręty podwodne były także w porównaniu z innymi jednostkami wyjątkowo wolne. Nawet po wynurzeniu się były wolniejsze od niemal wszystkich okrętów nawodnych, a ich prędkość po zanurzeniu jeszcze bardziej spadała. Problemów przysparzała także komunikacja. Radia na początku XX stulecia były jeszcze prymitywne, a wysyłanie wiadomości pociągało za sobą ryzyko namierzenia przez przeciwnika.

Marynarki mocarstw szybko poszły w ślady US Navy. Wyścig zbrojeń na morzu obejmował odtąd nie tylko coraz potężniejsze pancerniki. Z dwóch potęg mających rywalizować w czasie Wielkiej Wojny o dominację nad Morzem Północnym tylko jedna wzięła sobie czynione w Stanach Zjednoczonych postępy do serca. Co ciekawe, nie były to wcale Niemcy, ugruntowane w kulturze popularnej jako podwodna potęga, lecz Wielka Brytania. Już w 1904 roku w Royal Navy służyło 5 okrętów projektu Hollanda, a w 1914 roku Zjednoczone Królestwo dysponowało 74 jednostkami. Kolejne 34 były w trakcie budowy. Admiralicja miała wciąż bardzo konserwatywne podejście do wojny na morzu. Wiara nadal pokładana była w rozwój coraz większych i cięższych uzbrojonych pancerników. Okręty podwodne miały być wykorzystane w defensywie do osłony portów. Wielu oficerów zdawało się nie zauważać, bądź po prostu ignorować

ich wyczyny podczas ćwiczeń, kiedy te niepostrzeżenie zakradały się do portów i ostrzeliwały stojące tam jednostki. Oporu tego nie dali rady przełamać także zwolennicy nowej broni, tacy jak admirał John Arbuthnot Fisher, czy wieszczący koniec ery pancerników admirał Percy Scott. Pomimo stosunkowo małych kosztów produkcji naczelne dowództwo pozostało przy dotychczasowej, o wiele droższej doktrynie opierającej się na potężnych okrętach nawodnych.

W przypadku Niemiec admiralicja wydawała się być jeszcze bardziej niechętna. Rywalizacja z Wielką Brytanią miała się opierać na rozbudowie floty pancerników, która miała przełamać brytyjską dominację na światowych akwenach. Choć potencjał bojowy i taniość okrętów podwodnych (koszt produkcji niższy niż w przypadku nawet niewielkich torpedowców) były niemal oczywiste, to nacisk kładziono na problemy w użyciu. Wielki admirał Tirpitz otwarcie stwierdził, że marynarka nie ma środków na zbędne eksperymenty. Efektem takiego podejścia była niewielka liczba U-Bootów. Do 1912 roku w należącej do Kruppa stoczni Germaniawerft wyprodukowano zaledwie 10 okrętów. Na początku wojny flota dysponowała tylko 26 okrętami, podczas gdy w budowie znajdowało się kolejne 25. Jedynie 21 jednostek było zdolnych do wyjścia na Morze Północne, z czego tylko 9 wyposażono w silniki Diesla umożliwiające dotarcie na północny Atlantyk. W tym samym czasie Francja, a nawet Rosja miały więcej okrętów (odpowiednio 77 i 33 jednostki). Niemieckie dowództwo czekało na dalsze dopracowanie technologii i projekty prawdziwie pełnomorskich okrętów. Argumentowano, że U-Booty o niższym zasięgu to wyrzucanie pieniędzy w błoto. Dodatkowo, ze względu na krótki czas od zwodowania najnowszych do wybuchu konfliktu, załogi były stosunkowo słabo przeszkolone. Problemów przysparzało także uzbrojenie. Jako, że admiralicja nie chciała zlecać produkcji torped prywatnym przedsiębiorcom, musiano utworzyć do tego celu państwowe zakłady. Paradoksalnie okręty podwodne znalazły jednego z największych zwolenników poza marynarką. Naczelny dowódca niemieckich sił zbrojnych cesarz Wilhelm II zdawał się być zafascynowany tym nowym rodzajem broni i po rejsie na jednym z U-Bootów, naciskał na dalsze inwestycje.

Choć Niemcy zdawały się pozostawać w tyle za konkurencją, to projektanci szybko przełamywali stojące przed nimi bariery. Już w 1903 roku firma Krupp zaprojektowała pierwszy prototypowy „pojazd podwodny” nazwany Forelle. Dwa lata później Rosjanie złożyli zamówienie na 3 jednostki. Wtedy też po raz pierwszy niemiecka admiralicja zainteresowała się nową bronią, zamawiając jeden prototyp projektu inżyniera Gustava Berlinga. Po licznych testach pierwsza jednostka, U-1, została wprowadzona do służby w grudniu 1906 roku. Od tego momentu prowadzone były kolejne eksperymenty, a nowsze modele miały coraz lepsze osiągi oraz większe rozmiary. W roku 1913 rozpoczęto pierwsze próby z silnikami Diesla (Amerykanie zaczęli wprowadzać tego typu napęd rok wcześniej). Te urządzenia napędowe, umożliwiające powstanie prawdziwie pełnomorskich okrętów podwodnych, miały zastąpić starsze silniki naftowe systemu Körtinga. Ich wycofanie miało okazać się kluczowe nie tylko ze względu na niewielki zasięg które dawały. Silniki Körtinga bardzo ułatwiały namierzenie okrętu. Były nie tylko głośne ale i wytwarzały duże ilości dymu oraz iskier. Wydłużały także czas zanurzenia. W dopracowaniu zastosowania nowego silnika brał udział sam Rudolf Diesel, a projekt był utrzymywany w ścisłej tajemnicy.

Zmianom ulegało także uzbrojenie. W momencie wybuchu wojny U-Booty (od modelu U-19) uzbrajane były w cztery wyrzutnie torped. Jedynie dwa nowsze, U-21 i U-25, wyposażono w działa pokładowe (pozostałe okręty uzbrajano w działa dopiero w 1915 roku). Dużą przewagę nad zagranicznymi rywalami dawały najlepsze na świecie peryskopy oraz wyposażenie wszystkich jednostek w radia umożliwiające szybki kontakt z dowództwem. Torpedy opracowywane przez państwowe zakłady miały coraz większy zasięg. W roku 1914 wynosił on do 3,6 km (torpeda kalibru 450 mm) lub 8,4 km (500 mm). Ładunek wybuchowy niesiony przez torpedy także wzrastał. Na początku Wielkiej Wojny był on już przeszło dwukrotnie większy niż w modelach wykorzystywanych podczas wojny rosyjsko-japońskiej. Torpedy kalibru 500 mm miały okazać się zabójcze, szczególnie dla starszych jednostek. Dla każdego okrętu wy-

budowanego przed 1905 rokiem trafienie takim pociskiem było pewnym wyrokiem śmierci.

Pomimo szybkiego rozwoju technologicznego, podejście zarówno brytyjskiej, jak i niemieckiej admiralicji pozostawało niezmiennie. W ogólnej strategii Wielkiej Brytanii – zakładającej zagłódzenie i gospodarcze wyczerpanie państw centralnych, fizyczne zniszczenie floty oraz zagarnięcie kolonii – okręty podwodne nie miały pełnić ważnej roli. Ich główną funkcją miała pozostać obrona wybrzeży i portów. Ofensywnie mogły one co najwyżej wspomagać flotę zwiadem oraz unieszkodliwianiem już uszkodzonych okrętów, ściśle współdziałając z pancernikami. W Niemczech przyjmowano podobne podejście. U-Booty miały wykonywać zadania rozpoznawcze w ramach systemu obrony wybrzeża. Wynikało to w dużej mierze z założenia, że przyszła wojna nie potrwa długo. Dwie flotyle okrętów podwodnych przyporządkowane zostały Hochseeflotte, podczas gdy pozostałe jednostki stacjonowały na Bałtyku.

Wybuch wojny i jej szybka eskalacja sprawiły, że U-Booty okazały się o wiele ważniejsze, niż to wcześniej zakładano. Początkowo faktycznie okręty podwodne miały zająć się jedynie działaniami defensywnymi. Dzień przed wypowiedzeniem wojny Francji przez Niemcy, dwa dni przed dołączeniem do konfliktu Zjednoczonego Królestwa, 2 sierpnia, wyszły one w morze, by osłaniać Zatokę Helgolandzką. Szybko miały jednak przyjąć bardziej ofensywną rolę. W niemieckiej admiralicji miał miejsce rozłam co do tego, jak rozwiązać problem brytyjskiej dominacji na morzu. Minister marynarki, wielki admirał von Tirpitz oraz liczni wysocy rangą oficerowie obstawali przy użyciu Hochseeflotte z całą jej potęgą. Podjęcie zdecydowanych kroków miało rozbić brytyjską hegemonię. Było to jednak ryzykowne podejście, a potencjalne straty mogły okazać się bardzo duże. Dowództwo marynarki było zwolennikiem tzw. małej wojny. Zgodnie z tym założeniem flota powinna skupić się na ograniczonych działaniach, z użyciem niewielkich jednostek, w tym stawiaczy min oraz okrętów podwodnych. Ostatecznie, w wyniku decyzji podjętej przez cesarza Wilhelma II,

zwyciężyło to drugie podejście. U-Booty miały zostać skierowane w stronę wybrzeży brytyjskich, patrolując rejony wyjść z angielskich portów. Co ciekawe, Brytyjczycy ostatecznie przyjęli podobną strategię, a ich okręty podwodne czatowały przed Helgolandem, utrudniając niemieckiej marynarce wychodzenie na pełne morze.

We wrześniu 1914 roku U-Booty rozpoczęły łowy na wodach okalających Wielką Brytanię. Pierwsze starcia okazały się ogromnym szokiem dla obu stron. Już 5 września U-21 zatopił na wodach zatoki Firth of Forth krążownik Pathfinder. Atak trwał krótko. Kompletnie zaskoczony brytyjski okręt został storpedowany z niewielkiej odległości i zatonął po około 3 minutach. Półtora tygodnia później, 16 września, U-Booty skierowano w rejon Cieśniny Kaletańskiej, ze względu na nasilający się ruch przez kanał La Manche. W rezultacie Royal Navy poniosła 22 września spektakularną klęskę, bo dowodzony przez Ottona Weddigena U-9 zatopił 3 jej krążowniki u wybrzeży Holandii. Ten ogromny sukces wynagrodzony został Krzyżami Żelaznymi dla całej załogi oraz Krzyżem Żelaznym I i II klasy dla dowódcy.

Wrześniowe starcia były dużym zaskoczeniem dla brytyjskiej admiralicji. Dotychczasowe opinie o niewielkim zasięgu i nieskuteczności niemieckich okrętów podwodnych można było wyrzucić za burtę. Brytyjczycy, do tej pory ignorujący konieczność zabezpieczenia własnych portów (brakowało pod nimi zagród minowych, sieci i bombów) zaczęli szybko organizować obronę. W niektórych przejściach tworzono improwizowane przeszkody (np. zatapiano stare statki) uniemożliwiające podejście U-Bootom. W kluczowych pozycjach lokowano naprędce ściągnięte ze starych okrętów działa. Były to jednak rozwiązania tymczasowe, nie wypracowano praktyki obrony przed U-Bootami. Brakowało także sprzętu, który mógł posłużyć do ich wykrywania oraz efektywnej broni, którą można by było je zwalczać. Niemcy z powodzeniem wykorzystywali te bolączki. Atak z zaskoczenia, z pomocą torped generalnie kończył się zatopieniem wrogiej jednostki i udaną ucieczką. Jako że większość brytyjskich okrętów nie było zabezpieczonych poniżej linii wody, to do ich unieszkodliwienia zazwyczaj wystarczyło

jedno trafienie. Jedynym co ograniczało niemieckie okręty podwodne na początku wojny był niewielki zasięg. Problem ten częściowo złagodziło zajęcie Belgii i przebazowanie tam najlepszych U-Bootów.

Początkowa panika wywołana niespodziewanymi atakami zaczęła ustępować dopiero w październiku. Do tego czasu, nagminne było ostrzeliwanie domniemanych peryskopów, spostrzeganych pośród fal. Tymczasem U-Booty (U-20, U-28 i U-30) z powodzeniem grasowały po kanale La Manche.

Po wyjściu z szoku Brytyjczycy zdołali jednak wkrótce wyzyskać jedną z wielkich słabości ówczesnych okrętów podwodnych – komunikację. Niemcy, m.in. ze względu na przecięcie kabli telegraficznych jeszcze na początku wojny, zmuszeni byli do kontaktowania się za pomocą radia. Choć U-Bootom zalecano jedynie odbiór wiadomości, by utrudnić namierzenie, to depesze takie nadal można było przechwycić. Pod koniec października Royal Navy pozyskała niemiecką księgę szyfrów używanych do kontaktu nie tylko ze statkami handlowymi, lecz także niektórymi sterowcami oraz niewielkimi okrętami, w tym podwodnymi. W połowie miesiąca Brytyjczycy otrzymali także od Rosjan kopię zdobytych w sierpniu szyfrów i siatek kartograficznych. Pod koniec listopada odnaleziono również skrzynię zawierającą szyfry używane w kontakcie z ataszatami wojskowymi oraz okrętami stacjonującymi na dalej położonych akwenach. Brytyjski wywiad dysponował także ogromną przewagą w postaci sieci stacji radiogoniometrycznych. Nabrzeżne stacje (było ich około 30) przechwytywały depesze oraz namierzały niemieckie okręty, określając pozycję, drogę, a nawet prędkość osiąganą przez wrogie jednostki. Z tygodnia na tydzień, wraz z rosnącą wprawą ich załóg, były one coraz bardziej efektywne. Pozycję przeciwnika można było określić w przeciągu zaledwie kilku minut po przechwyceniu sygnału.

Zgodnie z prawem morskim, U-Booty polowały na wrogie okręty wojenne pozostawiając w spokoju jednostki handlowe. Miały jednak miejsce incydenty, w wyniku których niszczone jednostki cywilne. Pierwszy taki przypadek zdarzył się 20 października, U-17 zatopił handlowy parowiec Glitra. Po wynurzeniu się niemieccy marynarze weszli na pokład



Reprodukcja obrazu Willy'ego Stöwera, przedstawiająca zatopienie statku handlowego przez wynurzony niemiecki okręt podwodny

Źródło: Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, nr reprodukcji LC-DIG-ds-09934 (kopia z kolorowego filmu)

i posłali statek na dno otwierając zawory denne. Sześć dni później pierwszy statek cywilny został ostrzelany za pomocą torped. Choć storpedowany przez U-24 francuski Amiral Ganteaume nie zatonął, to incydent ten był złowieszczym zwiastunem tego, co miało stać się codziennością w kolejnych latach wojny. Do lutego 1915 roku Wielka Brytania utraciła zaledwie 10 statków handlowych w wyniku działań U-Bootów. Niemieckie okręty generalnie nie atakowały ich spod powierzchni wody, ale storpedowany przez U-20 jako pierwszy zatonął z całą załogą.

Wkrótce niszczenie jednostek handlowych miało stać się jednak kluczowym elementem niemieckiej strategii. Użycie okrętów podwodnych do blokady całego wybrzeża obu brytyjskich wysp rozważano już w październiku. Atak U-17 na statek Glitra spotkał się z pełnym uznaniem dowództwa floty. W listopadzie oficerowie Hochseeflotte wystosowali postulat podjęcia wojny z brytyjskim handlem, a 15 grudnia admirał Hugo von Pohl zaprezentował von Tirpitzowi szkic pisma mającego trafić do Ministerstwa Spraw Zagranicznych. W jego treści zawarta została prośba o rozpoczęcie nieograniczonej wojny podwodnej w końcu stycznia 1915 roku. Terenem działań miały stać się wszystkie wody okalające Zjednoczone Królestwo, w tym także kanał La Manche, na którym ruch nasilał się z tygodnia na tydzień. Brutalna blokada była uznawana za jeden z kluczy sukcesu w coraz bardziej przedłużającej się wojnie. Import był bardzo ważny dla Wielkiej Brytanii, a kampania prowadzona przez okręty podwodne miała zdusić brytyjską gospodarkę, prowadząc do społecznych niepokojów. Podobnie, jak w przypadku sterowców, które miały bombardować naziemne cele cywilne, okręt podwodny był w oczach dowództwa sposobem na to, by w cudowny i szybki sposób przybliżyć koniec wojny, rekompensując utknięcie w miejscu frontu zachodniego.

Tak samo, jak w przypadku wykorzystania sterowców do ataku na cele cywilne, cesarz Wilhelm II nie był do końca przekonany. Przeciwnicy nieograniczonej wojny podwodnej, w tym kanclerz Theobald von Bethmann Hollweg dysponowali solidnymi argumentami. Przede wszystkim obawiano się zrażenia państw neutralnych, w tym Stanów Zjednoczo-

nych, które miały silne powiązania gospodarcze z Wielką Brytanią. Wepchnięcie kolejnych państw w objęcia ententy było ostatnią rzeczą potrzebną Niemcom. Zwolennicy nieograniczonej wojny podwodnej twierdzili z kolei, że jest ona konieczna jako odpowiedź na działania Brytyjczyków.

Od początku konfliktu Cesarstwo Niemieckie zostało poddane brytyjskiej blokadzie. Statki płynące do Niemiec były zatrzymywane i zawracane do brytyjskich portów w celu przeszukania. Rozszerzono i zaostrzono pojęcie kontrabandy. Odtąd za taką uznawana była nawet żywność. Brytyjczycy wymuszali również zatrzymywanie się w portach w celu pozyskania specjalnych „listów żelaznych”. Zaminowano także Morze Północne ogłoszone 2 listopada strefą działań wojennych. Wymienione wyżej działania były niezgodne z Deklaracją londyńską o prawach wojny morskiej z 1909 roku, co było kluczowe w oczach niemieckiej admiralicji. Jeśli Wielka Brytania nie przestrzegała prawa, konieczne były działania, które odpowiednio by ją ukarały, wyrównując zarazem szanse. Jednocześnie zakładano, że nie powinno się to spotkać z oburzeniem społeczności międzynarodowej.

Ostatecznie, uwagi wysuwane przez kanclerza Hollwega, zostały zignorowane, a przedstawiciele admiralicji, w tym admirał Hugo von Pohl, przekonali cesarza Wilhelma II do wyrażenia zgody na rozpoczęcie nieograniczonej wojny podwodnej z początkiem lutego. Do tego czasu nawet minister von Tirpitz przekonał się do U-Bootów, nalegając na intensyfikację ich wykorzystania. Pierwszy atak na statek handlowy z zanurzenia i bez ostrzeżenia załogi miał miejsce już 30 stycznia 1915 roku. Dokonał go okręt U-20 dowodzony przez kapitana Walthera Schwiegera. Zatopił on najpierw statek Tokomaru, następnie Ikaria, a w nocy z 30 na 31 stycznia także parowiec przewożący amunicję do Francji Oriole. Na wodach otaczających Wielką Brytanię żaden statek handlowy nie miał już czuć się bezpieczny. Jednostki płynące do brytyjskich portów miały być zatapiane bez względu na swoją banderę (Brytyjczycy w tajnym komunikacie zalecali podnoszenie bandery neutralnej, bądź niepodnoszenie jakiegokolwiek). Nie gwarantowano bezpieczeństwa ani załodze, ani pasażerom. Wielka Brytania odpowiedzia-

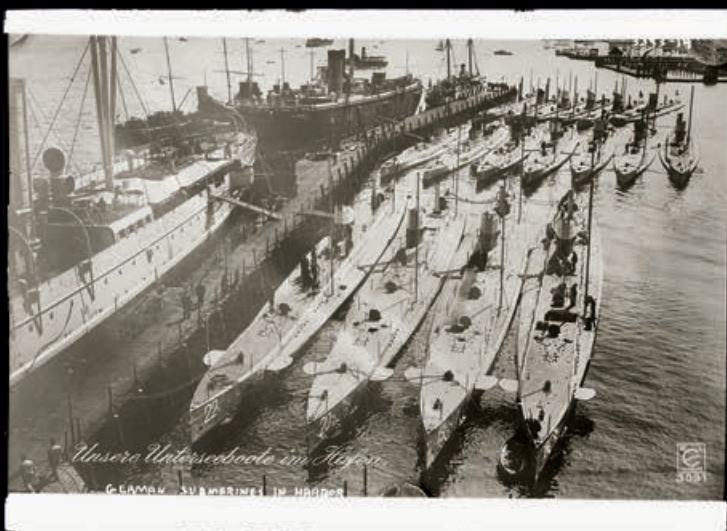


Niemiecki okręt podwodny U-14 zwodowany w 1911 roku. Jednostka brała udział w walkach na wodach Atlantyku przez prawie całe dwa pierwsze lata Wielkiej Wojny i była typowym przykładem wczesnego, wciąż dość niewielkiego U-Boota

Źródło: Library of Congress Prints and Photographs Division Washington,
nr reprodukcji LC-DIG-ggbain-17779 (plik cyfrowy z oryginalnego negatywu)



Westl. Kriegsschaupl. Karte III. Die Gewässer um Großbritannien und Irland werden als Kriegsgebiet erklärt.
Serie 47/4



Niemiecka mapa pokazująca zasięg strefy wojennej na morzu okalający Wyspy Brytyjskie

Źródło: Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, nr reprodukcji LC-USZ62-22668 (plik cyfrowy z oryginalnej reprodukcji)

Niemieckie okręty podwodne w porcie. Początkowo mała flota podwodna szybko rozrosła się w czasie wojny

Źródło: Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, nr reprodukcji LC-DIG-ggbain-18518 (plik cyfrowy z oryginalnego negatywu)

ła nasileniem blokady. Odtąd zatrzymywane miały być nie tylko statki płynące do Niemiec, lecz także te, w przypadku których istniało nawet niewielkie podejrzenie, że przewoziły towary mające trafić na niemiecki rynek.

Na przełomie 1914 i 1915 roku eskalacja konfliktu pod wodami Atlantyku była faktem. Wyścig zbrojeń na zupełnie nowym polu nabierał rozpędu. Rosła także produkcja okrętów podwodnych. Niemcy zaniedbujące dotychczas ten aspekt, kompletnie zmieniły swoje podejście. Przed 1914 rokiem w Niemczech wyprodukowano przez lata zaledwie 35 okrętów. Tylko w 1915 roku do służby weszły 54 nowe jednostki. Nieustannie dopracowywano nowe modele, a stare przebrano. Rosły rozmiary i zasięg. Także Wielka Brytania podejmowała kolejne próby zwalczania nowego zagrożenia, wykorzystując wszelkie dostępne środki, z czasem nawet samoloty. Po stosunkowo spokojnym początku, wojna podwodna miała stać się brutalna i bezpardonowa. Jej ofiarami mieli być nie tylko wojskowi, lecz także bezbronni cywile.

BIBLIOGRAFIA

Compton-Hall Richard, *Submarine Boats, The beginnings of underwater warfare*, Arco Publishing Inc., New York 1984.

Fijałkowski Tomasz, *Północny Atlantyk 1914–1918*, Bellona, Warszawa 2017.

Friedman Norman, *Fighting the Great War at Sea*, Seaforth Publishing, Barnsley 2014.



Muzeum Historyczne w Lubinie

Teksty

Jan J. Tyszkiewicz

Korekta

Wojciech Holicki, Maria Szwed

Projekt graficzny i skład

Jacek Świerad

Wydawca

Muzeum Historyczne w Lubinie

Dyrektor

dr Marek Zawadka

ISBN 978-83-66574-49-6

© Copyright by Muzeum Historyczne w Lubinie, 2022

Zdjęcie na okładce: Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, numer reprodukcji: LC-DIG-ggbain-18694

Zdjęcie na stronie tytułowej: Library of Congress Prints and Photographs Division Washington, numer reprodukcji: LC-DIG-ggbain-17034

Lubin 2022

1914

