

wszystkich tych działań Royal Navy przystąpiła do wojny potężniejsza niż kiedykolwiek, ale też musiała mieć do czynienia z niemal równym sobie przeciwnikiem. Przeciwnikiem, dodajmy, który jeszcze kilkanaście lat wcześniej nie był nawet brany pod uwagę w oficjalnych planach wojennych brytyjskiej Admiralicji. Hochseeflotte, marynarka wojenna cesarskich Niemiec – bo o niej mowa – swój bujny rozkwit zawdzięczała przede wszystkim niepohamowanym aspiracjom czynników rządowych świeżo upieczonego kontynentalnego mocarstwa, którym marzyło się uczynić je także potęgą morską. Nie byłoby to jednak możliwe bez przełomu w konstrukcji okrętów liniowych, który miał miejsce dekadę wcześniej. Za jego sprawą wszystkie dotychczas istniejące flotylle pancerników, będące podówczas główną siłą uderzeniową każdej liczącej się marynarki wojennej, w krótkim czasie stały się właściwie bezużyteczne³. Tym sposobem zniwelowana została dotychczasowa zdecydowana przewaga Royal Navy nad konkurencją⁴; nagle okazało się, że zasada *two-power standard*, w myśl której brytyjska flota wojenna powinna być dostatecznie silna, aby sprostać połączonym flotom dowolnych dwóch najsilniejszych z kolei mocarstw, ma wątpliwe odzwierciedlenie w rzeczywistości. Rozpoczął się intensywny wyścig zbrojeń morskich, w którym wszyscy chętni do wydarcia marynarce wojennej Zjednoczonego Królestwa tytułu „Pani Mórz” startowali z tego samego niemal punktu.

Jeżeli zarysowany wyżej program kompleksowej reformy brytyjskiej marynarki wojennej, ze wszystkimi jego konsekwencjami, doczekał się w ogóle realizacji, stało się tak w zasadzie wyłącznie dzięki zażartemu uporowi i niebywałej woli walki jednego tylko człowieka. Admirał John Arbuthnot Fisher, określanym dziś niekiedy jako „największy admirał Anglii od czasów Nelsona”⁵, swą działalnością zyskał sobie tylu zaprzysięgłych protagonistów co zdeklarowanych adwersarzy. Pełniąc w latach 1904–1910 funkcję pierwszego lorda morskiego, najwyższą godność dostępną pozostającemu w czynnej służbie oficerowi Royal Navy, potrafił narzucić swą wolę nie tylko bezpośrednim podwładnym, ale – do pewnego stopnia – także cywilnym zwierzchnikom z Admiralicji. Urodzony na Cejlonie w roku 1841 służył w szeregach marynarki wojennej od trzy nastego roku życia (nie było to podówczas żadnym ewenementem⁶), systematycznie, choć nie bez trudności pokonując kolejne szczeble oficerskiej kariery.

³ J. A. Fisher, *Memories*, London–New York–Toronto 1919, s. 14–15; por. A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 56, 67.

⁴ R. K. Massie, *Dreadnought. Brytania, Niemcy i nadejście wielkiej wojny*, t. 1, Gdańsk 2004, s. 608.

⁵ *Ibid.*, s. 496.

⁶ *Ibid.*, s. 472.

Jego talent sprawnego organizatora ujawnił się w pełni, kiedy to – począwszy od drugiej połowy lat osiemdziesiątych, dzieląc swój czas pomiędzy ląd i morze – pełnił wiele odpowiedzialnych funkcji w Admiralicji na przemian ze sprawowaniem dowództwa nad taktycznymi związkami Royal Navy, z najbardziej prestiżową Flotą Śródziemnomorską na czele. W tym czasie został awansowany do stopnia kontradmirała (1890), wiceadmirała (1896), wreszcie admirała (1902), aby ostatecznie w grudniu 1905 roku, na krótko przed osiągnięciem wieku emerytalnego, specjalnym dekretem królewskim otrzymać stopień admirała floty⁷ (najwyższy w Królewskiej Marynarce Wojennej), który umożliwił mu pozostawanie w czynnej służbie przez dalszych pięć lat⁸. Niezależnie zresztą od pełnionego akurat stanowiska ideą przewodnią działalności Fishera było ciągłe umacnianie potęgi Royal Navy, przy czym szczególny nacisk admirał kładł na efektywność – zarówno w sensie sprawnego zarządzania i oszczędnego dysponowania środkami finansowymi, jak i ogólnej sprawności bojowej floty. Szczególnie dawało się to zauważać w czasie, gdy sprawował naczelne dowództwo na Morzu Śródziemnym (1899–1902) – podległe mu okręty płynęły szybciej i manewrowały sprawniej niż kiedykolwiek, zaś epizodyczne niegdyś ćwiczenia artyleryjskie szybko nabrały systematycznego charakteru⁹. Dla osiągnięcia tych celów Fisher nie przebierał w środkach. Każdy, kto nie wypełniał należycie swych obowiązków lub chociaż ośmielił się zakwestionować rozkazy głównodowodzącego, mógł mieć pewność, że są to jego ostatnie dni służby w najbardziej elitarnej flotylli Royal Navy¹⁰. Z drugiej strony, admirał był otwarty na

⁷ Terminologia stopni oficerskich w Royal Navy różni się istotnie od stosowanej w Polskiej Marynarce Wojennej, ponadto niektóre stopnie nie mają w ogóle odpowiedników. Dla przykładu, brytyjski *lieutenant commander* odpowiada polskiemu komandorowi podporucznikowi, zaś *commander* – komandorowi porucznikowi. Brak jest w Royal Navy odpowiednika polskiego stopnia kapitana marynarki – brytyjski *captain* to odpowiednik polskiego komandora, choć grzecznościowo przysługuje on każdemu dowódcy okrętu (niezależnie od jego faktycznej rangi). Z kolei w Polskiej Marynarce Wojennej nie istnieje stopień komodora (*commodore*), który w Royal Navy nosi oficer bez stopnia admirałskiego, czasowo dowodzący mniejszym zespołem okrętów. Częściowo odmienna jest również hierarchia stopni admirałskich w obydwu marynarkach: brytyjski *admiral* odpowiada polskiemu admirałowi floty, zaś *admiral of the fleet* – admirałowi. Zob. R. K. Massie, *op. cit.*, s. XXI (przypis).

⁸ G. Penn, *Infighting Admirals: Fisher's Feud With Beresford and the Reactionaries*, Barnsley 2000, s. 146; por. R. E. Mackay, *Fisher of Kilverstone*, Oxford 1973, s. 341, 344–347; zob. też R. K. Massie, *op. cit.*, s. 646.

⁹ A. E. M. Chatfield, *The Navy and Defence*, t. 1, London 1942, s. 36; por. R. K. Massie, *op. cit.*, s. 546–548; zob. też *Fear God and Dread Nought: the Correspondence of Admiral of the Fleet Lord Fisher of Kilverstone*, A. J. Marder (oprac.), t. 1, London 1952, s. 151–152.

¹⁰ R. H. Bacon, *The Life of Lord Fisher of Kilverstone*, t. 1, London 1929, s. 130; por. R. K. Massie, *op. cit.*, s. 541–542.

konstruktywne sugestie, nawet jeśli padały one z ust młodszych stopniem oficerów¹¹. Znamienne jednak, że tak przeczulony na punkcie niesubordynacji Fisher sam wielokrotnie okazywał ją względem swych bezpośrednich przełożonych z Admiralicji, którym (choć raczej niebezpośrednio...) nie szczędził ostrych wybieczek słownych¹². Nie sposób inaczej, niż właśnie mianem niesubordynacji, określić praktykowane – zresztą już wcześniej – przez admirała przekazywanie poufnych częstokroć informacji zaprzyjaźnionym dziennikarzom, tak aby ci mogli propagować jego poglądy...¹³ Za naganne musiały w Londynie uchodzić też nieustanne próby narzucenia przełożonym własnego punktu widzenia, że przywołamy tu choćby ciągle przez admirała Fishera wysuwane pretensje odnośnie do niewystarczającego – jego zdaniem – stanu liczebnego podległej mu floty¹⁴. Nic dziwnego, że już wówczas krewki admirał nie miał – oględnie rzecz ujmując – najlepszych notowań w konserwatywnie na ogół nastawionym korpusie wyższych oficerów marynarki. W opinii pierwszego lorda Admiralicji, którą to funkcję od 1900 roku pełnił William Waldegrave Palmer, drugi hrabia Selborne, niekwestionowane osiągnięcia Fishera przeważały jednak nad mankamentami jego charakteru i po zakończeniu trzyletniej tury dowodzenia na Morzu Śródziemnym ściągnął go do Londynu. Jako drugi lord morski admirał Fisher otrzymał zadanie opracowania i wprowadzenia w życie nowego systemu kształcenia kadr dla Królewskiej Marynarki Wojennej¹⁵. Sprawił się na tyle dobrze, że lord Selborne, w oczekiwaniu na zwolnienie się stanowiska pierwszego lorda morskiego, mianował wkrótce naszego bohatera dowódcą wielkiej bazy w Portsmouth, aby ostatecznie 21 października 1904 roku – dokładnie w 99. rocznicę zwycięstwa admirała Nelsona pod Trafalgarem – powołać go na najwyższe stanowisko dostępne oficerowi Royal Navy¹⁶.

Nie wdając się nadmiernie w szczegóły, poświęcić należy słów kilka instytucji, w strukturze której (niepierwszy raz zresztą) przyszło admirałowi Fisherowi funkcjonować. Admiralicja była najwyższym organem zwierzchnim Królewskiej Marynarki Wojennej, łączącym kompetencje Ministerstwa Marynarki i Naczelnego Dowództwa Operacyjnego. Na jej czele stał pierwszy lord Admiralicji (z reguły cywil), pozostający członkiem gabinetu w randze ministra. Pierwszy lord

¹¹ R. H. Bacon, *op. cit.*, s. 130; zob. też. R. K. Massie, *op. cit.*, s. 543–544.

¹² A. E. M. Chatfield, *op. cit.*, s. 34.

¹³ Zob. np. R. Hough, *First Sea Lord*, London 1969, s. 81; R. F. Mackay, *op. cit.*, s. 180; por. R. K. Massie, *op. cit.*, s. 553–554.

¹⁴ R. Hough, *op. cit.*, s. 128; por. R. H. Bacon, *op. cit.*, s. 136.

¹⁵ J. A. Fisher, *Records*, s. 161, 265.

¹⁶ R. Hough, *op. cit.*, s. 157.

kierował Radą Admiralicji, której najważniejszymi członkami byli czterej lordowie morscy – wszyscy będący wyższymi oficerami marynarki w służbie czynnej. Ponadto w skład Rady wchodził lord cywilny (przejściowo dwóch) oraz dwaj sekretarze¹⁷. Zadania stojące przed poszczególnymi członkami Rady, przez dłuższy czas nie do końca określone, sprecyzowane zostały ostatecznie dopiero na początku XX wieku. W szczególności pierwszy lord morski odpowiadać miał odtąd za „sprawność bojową i dzielność morską floty”; jednocześnie był on głównym doradcą w sprawach fachowych pierwszego lorda Admiralicji, który – jako polityk – niekoniecznie musiał być ekspertem od spraw wojennomorskich¹⁸. W rzeczy samej silna osobowość admirała Fishera w wielkim stopniu zaważyła na funkcjonowaniu Admiralicji przez cały okres pełnienia przezeń funkcji pierwszego lorda morskiego, zapewniając mu pozycję zdecydowanie wyższą, niż wynikałoby to jedynie z kompetencji przypisanych temu urzędowi¹⁹.

Obejmując nowe stanowisko, Fisher miał szczegółowy i spójny plan działania oraz ludzi, którzy mieli go realizować. Byli wśród nich oficerowie tej miary co choćby późniejszy admirał floty John Rushworth Jellicoe – w przyszłości naczelnym dowódcą głównych sił floty brytyjskiej w bitwie jutlandzkiej i pierwszy lord morski, jak również uznani cywilni specjaliści w dziedzinie budownictwa okrętowego – że wymienimy tu Williama Henry’ego Garda, podówczas głównego konstruktora stoczni w Portsmouth. Od pierwszych dni urzędowania admirał Fisher z niesamowitą energią przystąpił do wprowadzania w życie swych planów, których realizacja miała w jego intencji zapewnić brytyjskiej marynarce wojennej absolutną supremację. Zakrawać to może na paradoks, bo przecież właśnie na przełomie XIX i XX stulecia Royal Navy wydawała się nie mieć równych sobie pośród ówczesnych potęg morskich. Za tą imponującą fasadą kryła się jednak przysłowiowa „skrzeczająca rzeczywistość”. Wydatki budżetowe Admiralicji były wysoce nieracjonalne – sporą ich część pochłaniało utrzymywanie całego roju drobnych, przestarzałych, pozbawionych praktycznie wartości bojowej okręciaków, rozrzuconych po wszystkich niemal morzach i oceanach świata. Znaczne sumy tonęły także w przestarzałym i nieefektywnym systemie rezerwy floty, w którym było nawet miejsce dla pewnej liczby okrętów o drewnianych kadłubach, z masztami i żaglami. Mało tego – w budżecie marynarki po stronie wydatków było sporo pozycji co

¹⁷ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 19; por. J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka-Prekurat, *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Warszawa 1994, s. 26; R. K. Massie, *op. cit.*, s. XIX (przypis).

¹⁸ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 22.

¹⁹ *Fear God and Dread Nought...*, t. 2, London 1956, s. 17.

najmniej zaskakujących. Swego czasu zakupiono „zadziwiającą kolekcję kubków: chirurg miał swój szczególny wzór kubka, płatnik swój; musiały być one składowane w olbrzymich ilościach, ażeby ani chirurg, ani płatnik nie naraził się na straszne ryzyko braku jego własnego, szczególnego kubka”. Jak wspominał Fisher, „wszyscy osłupieli, gdy zasugerowałem, że i chirurg, i płatnik mogliby używać kubków tego samego rodzaju!”²⁰. Do furii doprowadziło go odkrycie w magazynach marynarki dziesięciu tysięcy krzeseł, składowanych tam bez wyraźnego powodu:

Jest tylko określona suma pieniędzy dostępna dla floty; jeśli przeznaczy się je na krzesła, które nie mogą walczyć, zabierze się je okrętom i marynarzom, którzy mogą²¹.

Dziwić nie powinien zatem fakt, iż w piętnastoleciu poprzedzającym objęcie przez Fishera stanowiska pierwszego lorda morskiego roczne wydatki budżetu marynarki niemalże potrojiły się, niezależnie od tego, która partia – liberałowie czy konserwatyści – była aktualnie u władzy. Tylko w latach 1900–1905 wzrosły one równo o jedną trzecią – rzecz o tyle zastanawiająca, że inne potęgi morskie zachowywały podówczas fundusze na utrzymanie swych flot wojennych na względnie stałym poziomie. Tymczasem nie dawało się jakoś zauważyć, ażeby przewaga Royal Navy nad konkurencją miała się w tym czasie istotnie zwiększyć²².

Potrzeba redukcji wydatków budżetu Admiralicji była zatem nagląca, tym bardziej że ciągle rosnąca w siłę liberalna opozycja uczyniła ten postulat jednym ze swych haseł programowych; podobny punkt widzenia podzielała zresztą i wielu konserwatystów²³. Co rozumiało, korpus oficerski Royal Navy w swej zdecydowanej większości nie chciał nawet słyszeć o żadnych cięciach, jednak głos decydujący należał teraz do nowego pierwszego lorda morskiego. A jego poglądy w tej sprawie najlepiej chyba odzwierciedlały słowa:

Rozrzutne wydatki na flotę, tak jak ludzkie życie na wysokiej stopie, prowadzi do rozwoju utajonych, pasożytniczych zarazków, które, żerując, obniżają siłę czynnika walki czy to w ludzkim ciele, czy w walczącym okręcie! [...] Pasożyty w postaci okrętów niezdatnych do boju, niewalczącego personelu i bezproduktywnych wydatków na lądzie muszą być wykorzenione niczym rak – wycięte do czysta!²⁴

²⁰ *The Papers of Admiral Sir John Fisher*, P. K. Kemp (oprac.), t. 2, London 1964, s. 149; por. R. K. Massie, *op. cit.*, s. 582.

²¹ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 25.

²² *Ibid.*, s. 23.

²³ *Ibid.*, s. 23–24.

²⁴ *Fear God and Dread Nought...*, t. 2, s. 124; por. R. K. Massie, *op. cit.*, s. 581–582.

Słowem, nie dostrzegał Fisher żadnej sprzeczności pomiędzy znaczącym obciążeniem wydatków na utrzymanie floty wojennej a zapewnieniem tej ostatniej należytej siły i sprawności bojowej oraz utrzymaniem jej w stanie natychmiastowej gotowości do akcji²⁵. Środkami, które w intencji Fishera zapewniłyby realizację celów jego polityki, miały być: wprowadzenie systemu załóg szkieletowych na okrętach rezerwy marynarki, wycofanie z czynnej służby przestarzałych jednostek, rewizja systemu rozmieszczenia floty, a wreszcie skonstruowanie i wcielenie do służby nowych klas okrętów wojennych – przede wszystkim pancerników o zunifikowanej artylerii głównej²⁶.

Jak już zaznaczono na wstępie, dzieło reformowania Royal Navy rozpoczęło się, zanim jeszcze admirałowi przypadło w udziale najwyższe ze stanowisk dostępnych oficerowi marynarki. Powodzenie programu przemian zależało od wielu czynników, bodaj najważniejsze było jednak wykształcenie zupełnie nowego korpusu oficerów marynarki, wolnych od uprzedzeń rodem z minionego stulecia i nieprzejawiających typowego dla starej kadry lęku przed postępem – czy to technicznym, czy też w dziedzinie morskiej taktyki i strategii. Jeszcze jako drugi lord morski, z urzędu zobowiązany do sprawowania nadzoru nad szkoleniem kadr, Fisher – za pełną aprobatą pierwszego lorda Admiralicji – walnie przyczynił się do utworzenia w grudniu 1902 roku kolegiów w Osborne i Dartmouth, gdzie kandydaci na oficerów przechodzić mieli czteroletni cykl nauczania wedle zupełnie nowych wzorców²⁷. Najważniejszą, wręcz rewolucyjną innowacją było odejście od dotychczasowej praktyki oddzielnego kształcenia kandydatów na oficerów różnych specjalności. Do tej pory każda z gałęzi korpusu oficerskiego szkolona była osobno i na różnych poziomach; w szczególności jedynie oficerom pokładowym (*executive officers*) dane było nabyć wiedzy i umiejętności niezbędnych do zajmowania w przyszłości stanowisk dowódczych. Na wszystko to nakładały się: cały bagaż przesądów i uprzedzeń klasowych (oficerowie pokładowi rekrutowali się dotąd na ogół z szeregów arystokracji) oraz realia służby, przejawiające się w różnym statusie poszczególnych gałęzi korpusu oficerskiego, czego szczególnie rzucającym się w oczy przykładem było choćby odrębne umundurowanie²⁸.

Wraz z wejściem w życie nowego systemu (od nazwiska, a właściwie arystokratycznego tytułu ówczesnego zwierzchnika Admiralicji, zwanego „schematem Selborne’a”), co ostatecznie nastąpiło w latach 1903–1905, proces kształ-

²⁵ J. A. Fisher, *Records*, s. 133.

²⁶ *Ibid.*, s. 129–131; por. A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 27.

²⁷ *The Papers of Admiral...*, t. 2, s. 176.

²⁸ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 28–29.

cenia kadry oficerskiej dla Royal Navy uległ diametralnej zmianie. Od tej pory każdy potencjalny wilk morski przez dwa lata nauki w kolegium Osborne i tyleż w Dartmouth przechodził dokładnie takie samo szkolenie, niezależnie od tego, jakiej specjalności pragnąłby się w przyszłości poświęcić²⁹. Potem następowała trwająca cztery do pięciu lat służba kolejno w roli: kadetów, tzw. midshipmanów (aspirantów*), wreszcie podporuczników – początkowo na jednostkach szkolnych, później na pełnowartościowych okrętach bojowych. Po jej zakończeniu liczący sobie około dwudziestu dwóch lat świeżo upieczony oficer marynarki przystępował do końcowego etapu swej edukacji, którego istotą była specjalizacja w określonej dziedzinie. W ten sposób posiadający ogólne wykształcenie porucznik mógł zostać bądź to oficerem pokładowym, bądź specjalistą od nawigacji, artylerii, broni torpedowej czy maszyn okrętowych lub też mógł zasilić szeregi korpusu oficerskiego Królewskiej Piechoty Morskiej³⁰. Dopiero po ewentualnym osiągnięciu stopnia komandora porucznika (*commander*) oficerowie mieli (w większości przypadków) porzucać swe specjalizacje, tak aby móc pełnić stanowiska dowódcze³¹. W intencji twórców opisywanego systemu miał on zlikwidować tradycyjne podziały wewnątrz korpusu oficerskiego, a w szczególności przepaść pomiędzy oficerami pokładowymi, tradycyjnie predestynowanymi do pełnienia stanowisk dowódczych, a pozostałymi gałęziami korpusu. Niedaleka przyszłość pokazała miała wszakże, iż praktyka wciąż pozostawała nader odległa od założeń teoretycznych³². Już na samym starcie barierą nie do przebicia dla wielu chętnych okazało się zbyt wysokie czesne pobierane przez wspomniane kolegia. Fisher z głębokim zaangażowaniem usiłował zmienić ten stan rzeczy; w końcu sam rozpoczął ongiś karierę z bardzo niskiego pułapu, czemu przy każdej okazji dawał wyraz, powtarzając: „wstąpiłem do marynarki bez grosza, bez przyjaciół, spisany na straty”³³. Pierwszy lord morski rozpoczął szeroko zakrojoną agitację na rzecz pełnego finansowania przez państwo edukacji w Osborne i Dartmouth, argumentując w typowy dla siebie sposób:

Umysł, charakter i dobre maniery nie są wyłączną własnością tych, których rodziców stać na wydatek tysiąca funtów na ich edukację. [...] Nie wykluczajmy z powodu samego tylko ubóstwa

²⁹ *The Papers of Admiral...*, t. 2, s. 175; por. R. F. Mackay, *op. cit.*, s. 279.

* Jest to określenie słownikowe, lecz w tym wypadku dość nieprecyzyjne.

³⁰ *The Papers of Admiral...*, t. 2, s. 181–182; w praktyce Królewska Piechota Morska została wyłączona z tego systemu, por. R. F. Mackay, *op. cit.*, s. 279 (przypis).

³¹ *The Papers of Admiral...*, t. 2, s. 177.

³² R. K. Massie, *op. cit.*, s. 560.

³³ J. A. Fisher, *Records*, s. 10.

czy to na wstępie, czy później. Dajmy szansę każdemu zdolnemu chłopcu bez względu na zasobność portfela jego rodziców³⁴.

Jakkolwiek spotkał się z twardą opozycją, udało się przecież Fisherowi po kilku latach częściowo przeforsować ten postulat, choć na pełne finansowanie edukacji w szkołach oficerskich Royal Navy przyszło czekać aż do okresu po II wojnie światowej³⁵. Podkreślić tutaj należy, że pierwszy lord morski stanowczo sprzeciwiał się pomysłom finansowania nauki jedynie najuboższych kadetów: takie rozwiązanie – jego zdaniem – wprowadziłoby tylko dodatkowe podziały³⁶. Te ostatnie trwały zresztą w najlepsze i jeszcze wiele lat później oficerowie pokładowi unikali towarzystwa równych im stopniem oficerów – mechaników, określając tych ostatnich mianem maziarzy (*greasers*), względnie hydraulików (*plumbers*). Takim samym ostracyzmem dotknięci byli zresztą i oficerowie innych specjalności, jak płatnicy czy instruktorzy marynarki³⁷. Oczywiście głównym obiektem niechęci ze strony wszelkiego rodzaju konserwatywnych żywiołów pozostawał sam Fisher, i bez tego cieszący się opinią niebezpiecznego wichrzyciela, względnie rewolucjonisty (co w owych kręgach wychodziło zresztą na jedno)³⁸. Nie zamierzał bynajmniej brać sobie podobnych sądów zanadto do serca, przedkładając nad nie pozytywne sygnały napływające ze strony młodej kadry³⁹.

Nowy wymiar uzyskał zaniebdywany przez całe lata system wyższego kształcenia oficerów. Jeszcze jako drugi lord morski przyczynił się Fisher do tego, by w prowadzonych od 1900 roku, a przeznaczonych dla starszych stopniem oficerów, kursach z zakresu historii wojen morskich, strategii, taktyki oraz elementów prawa międzynarodowego mogła jednocześnie uczestniczyć jak największa liczba słuchaczy. Kursom tym nadano organizacyjną formę kolegium; od 1907 roku nosiło nazwę Królewskiego Kolegium Wojennomorskiego (Royal Naval War College) – w odróżnieniu od istniejącego równolegle Królewskiego Kolegium Marynarki Wojennej (Royal Naval College). Z czasem tematyka zajęć uległa istotnemu rozszerzeniu – niezależnie od ćwiczeń teoretycznych słuchaczom zlecano m.in. opracowywanie materiałów przesyłanych z Wydziału Wywiadu Marynarki (Naval Intelligence Department)⁴⁰. Tym innowacjom towarzyszyła zmiana po-

³⁴ *Ibid.*, s. 161.

³⁵ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 32.

³⁶ J. A. Fisher, *Records*, s. 161–162; por. A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 32.

³⁷ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 29.

³⁸ *Fear God and Dread Nought...*, t. 1, s. 266.

³⁹ R. K. Massie, *op. cit.*, s. 560–561.

⁴⁰ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 32–33; por. J. A. Fisher, *Records*, s. 256.

lityki awansów na wyższe stopnie oficerskie – o trzy do pięciu lat zmniejszono limit wieku, którego osiągnięcie niezbędne było do uzyskania awansu na dany stopień; ograniczeń tych nie przestrzegano zresztą w sposób ścisły, udostępniając tym samym przyspieszoną ścieżkę kariery szczególnie wyróżniającym się oficerom. Dzięki temu na przykład William Beatty, późniejszy kontrowersyjny dowódca Flotyli Krążowników Liniowych, naczelny dowódca Royal Navy i wreszcie – już po wojnie – pierwszy lord morski, mógł w 1910 roku awansować do stopnia kontradmirała w wieku zaledwie trzydziestu dziewięciu lat, o dwa lata wcześniej, niż pozwalały na to przepisy. Jednocześnie przyspieszono przenoszenie na emeryturę oficerów pozostających przez dłuższy czas bez przydziału⁴¹.

Niejako na marginesie wspomnieć też należy o istotnej poprawie warunków bytowych i szeroko rozumianych perspektyw szeregowych marynarzy i podoficerów, która również miała miejsce w opisywanym czasie. Choć z jednej strony wzrosło obciążenie związane ze zwiększeniem tempa oraz intensywności ćwiczeń bojowych, poczynił Fisher ważne kroki ku usunięciu przyczyn wieloletnich skarg napływających z tego środowiska. Zdecydowanie poprawiła się jakość żywienia – na wszystkich praktycznie okrętach zainstalowano piekarnie, co z miejsca wyeliminowało z codziennego menu zarobaczone suchary; istotnie wzrosły również same racje żywnościowe. Jako niebywałą ekstrawagancję potraktowano w pewnych kręgach zaopatrzenie każdego marynarza w nóż i widelec...⁴² Jednocześnie na szeroką skalę rozpoczęto modernizację instalacji sanitarnych, wentylacyjnych i grzewczych na poszczególnych jednostkach. Towarzyszyła temu pewna liberalizacja surowej dotychczas dyscypliny: kary wymierzano rzadziej i były mniej dotkliwe. Podwyższono żołąd wypłacany marynarzom i podoficerom, utrzymujący się przez całe dziesięciolecie na stałym, niskim poziomie⁴³. Wreszcie – rzecz bez precedensu w dotychczasowych dziejach Royal Navy – wprowadzono formalną możliwość awansowania w szeregi korpusu oficerskiego szczególnie wybijających się podoficerów⁴⁴. Reakcja „dolnego pokładu” (*Lower Deck*), jak zbiorczo określano podoficerów i marynarzy, była jednoznaczna: „Podoficerowie [...] prosili mnie, czy nie mógłbym przekazać ich serdecznych podziękowań za wszystko, co

⁴¹ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 33; odnośnie do awansu adm. Beatty'ego zob. Ch. London, *Clash of the Dreadnoughts*, Oxford 2000, s. 28.

⁴² A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 35–36; por. R. K. Massie, *op. cit.*, s. 467–468.

⁴³ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, t. 1, s. 36; por. J. A. Fisher, *Records*, s. 152–153.

⁴⁴ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow*, t. 1, s. 36; por. J. A. Fisher, *Records*, s. 257–258; zob też R. K. Massie, *op. cit.*, s. XXI (przypis).

uczynił Pan dla Dolnego Pokładu⁴⁵, pisał w styczniu 1910 roku do Fishera Lionel Yexley, wydawca czasopisma „The Fleet”, reprezentującego interesy i punkt widzenia najniższych warstw personelu Królewskiej Marynarki Wojennej. Sam admirał był świadom swej popularności w tym środowisku, o której najlepiej świadczył powszechnie używany we flocie jego demokratyczny przydomek „Jacky”⁴⁶. Wielokrotnie dawał też wyraz swemu zainteresowaniu warunkami służby marynarzy i podoficerów; pod koniec swej kadencji (pierwszej, jak czas pokazał) pierwszy lord morski zdobył się na znamiennej deklarację:

Tym, co przemknęło niezauważone jest to, z czego jestem najbardziej zadowolony, gdy idzie o moje lata [spędzone] w Admiralicji – to, co zostało uczynione dla Dolnego Pokładu; wciąż oczekiwałem na jeszcze więcej!⁴⁷

Jakkolwiek istotne – także w dalszej perspektywie historycznej – byłoby znaczenie przemian, które dokonały się w strukturze personelu Royal Navy, a w szczególności kompleksowej reformy systemu kształcenia kadr, wszystko to w zamierzeniach Fishera stanowiło jedynie wstępny etap właściwego planu modernizacji floty wojennej Wielkiej Brytanii, którego realizacja ruszyła wkrótce po objęciu przezeń stanowiska pierwszego lorda morskiego. Już 6 grudnia 1904 roku opublikowane zostało memorandum Admiralicji, zapowiadające trzy ściśle ze sobą powiązane posunięcia: wdrożenie systemu załóg szkieletowych na okrętach rezerwy marynarki, redystrybucję floty oraz wycofanie z linii przestarzałych okrętów wojennych⁴⁸. Istotą programu było ściśle powiązanie i wzajemna zależność wszystkich tych kroków – zaniechanie realizacji choćby jednego z nich stawiałoby pod znakiem zapytania sens wejścia w życie pozostałych. Sam Fisher przy wielu okazjach dawał temu wyraz w charakterystyczny dla siebie sposób: „Nie może więc być żadnego kombinowania! Żadnego schlebiania sentymentom! Bez względu na wrażliwość! Bez litości dla kogokolwiek! Musimy być bezwzględni, nieugięci i bezlitośni! A zatem musimy mieć Program! Całościowy Program!! I nic poza Programem!!!!”⁴⁹.

Podstawową ideą towarzyszącą wprowadzeniu systemu załóg szkieletowych było dążenie do uzyskania możliwie wysokiej sprawności bojowej okrę-

⁴⁵ *Fear God and Dread Nought...*, t. 2, s. 289 (przypis).

⁴⁶ R. H. Bacon, *op. cit.*, s. 115.

⁴⁷ *Fear God and Dread Nought...*, t. 2, s. 22.

⁴⁸ N. A. Lambert, *Sir John Fisher's Naval Revolution*, Columbia, SC 1999, s. 98–101; por. R. K. Massie, *op. cit.*, s. 575.

⁴⁹ J. A. Fisher, *Records*, s. 135; por. *The Papers of Admiral...*, t. 1, London 1960, s. 19; zob. też R. K. Massie, *op. cit.*, s. 575.

tów pozostających w rezerwie przy jednoczesnej redukcji kosztów ich utrzymania. Te sprzeczne z pozorami założenia łatwo pogodzić, jeśli uświadomić sobie, jak nieefektywny i kapitałochłonny był system rezerwy floty w postaci, w jakiej zastał go Fisher. Dotychczas pozostające w rezerwie Royal Navy jednostki doglądane były przez przypadkowo dobraną, skromną liczebnie ekipę marynarzy, zwaną grupą dozoru i utrzymania (*care and maintenance party*). W razie mobilizacji okręty te były obsadzane *ad hoc* przez marynarzy rezerwistów, niejednokrotnie pełnych dobrych chęci, ale częstokroć zupełnie nieznających okrętu, na którym nagle przyszło im służyć. Nie powinno zatem dziwić, że wartość bojowa takiej jednostki była nad wyraz problematyczna, a koszt jej utrzymania znaczny – niedoświadczona załoga, chcąc nie chcąc, stale doprowadzała do mniejszych lub większych awarii, zaś rezultaty, na przykład testów artyleryjskich, były więcej niż żałosne. W efekcie wysokie nakłady w żaden sposób nie przekładały się na efektywność bojową okrętów rezerwy floty⁵⁰. Nic zatem dziwnego, że w kompleksowym programie reform jedno z pierwszych miejsc zajęła jej całkowita reorganizacja. Utworzona została nowa Flota Rezerwowa (Reserve Fleet), której okręty obsadzone zostały dwiema piątymi nominalnego stanu ich personelu. W skład takiej szkieletowej załogi wchodził jednak wszyscy specjaliści odpowiedzialni za utrzymywanie poszczególnych podzespołów w należytym stanie oraz wszyscy ci oficerowie, którzy niezbędni byli do podtrzymania sprawności bojowej jednostki⁵¹. Cała załoga szkieletowa przebywała stale na pokładzie, a podczas ćwiczeń i manewrów zaznajamiała się z wszelkimi osobliwościami swego okrętu. Rezultat był taki, że liczba defektów spadła w krótkim czasie do minimum⁵². W razie ogłoszenia mobilizacji załogi mogły być łatwo uzupełnione do pełnego stanu osobowego zwykłymi rezerwistami, co zresztą praktykowano z reguły raz do roku. Niezależnie od tego pozostające w rezerwie okręty co kwartał wychodziły na trwające od półtora do dwóch tygodni ćwiczenia taktyczno-artyleryjskie. Taka praktyka sprawiała, iż Flota Rezerwowa mogła w razie potrzeby w krótkim czasie skutecznie wzmocnić główne siły Royal Navy. Nie znaczy to oczywiście, że nowy system nie miał słabych stron – w dalszym ciągu problemem było choćby skompletowanie nawet zredukowanych załóg⁵³. Fisher postulował w tej sytuacji, aby pójść o krok dalej i uzupełniać niedobory kadrowe żołnierzami wojsk lądowych, kierowanymi do zadań niezwiązanych ściśle ze specyfiką walki na mo-

⁵⁰ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 37.

⁵¹ *The Papers of Admiral...*, t. 1, s. 10; *ibid.*, s. 46; *ibid.*, s. 94–95.

⁵² *The Papers of Admiral...*, t. 2, s. 150.

⁵³ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 37–38.

rze (np. obsługi artylerii). Sugestia ta nie doczekała się wszakże realizacji, jako że wymagała głębokich zmian systemowych, aż do podporządkowania Ministerstwa Wojny pierwszemu lordowi Admiralicji włącznie⁵⁴.

Tak zwana redystrybucja floty, czyli globalna zmiana rozmieszczenia jej jednostek, stanowić miała w intencji Fishera reakcję na zarówno techniczne, jak i geopolityczne przemiany, jakie dokonały się na przełomie XIX i XX stulecia. W dobie pary i „telegrafu bez drutu” utrzymywanie znaczących często sił morskich we wszystkich miejscach istotnych dla Imperium Brytyjskiego nie miało już racji bytu – inaczej niż w przeszłości, kiedy to w razie zagrożenia brytyjskiego panowania w jakimś odludnym rejonie kuli ziemskiej samo wezwanie pomocy zając musiało sporo czasu⁵⁵. Aktualne uwarunkowania wymagały zupełnie nowych koncepcji strategicznych – już samo choćby pojawienie się niebranego wcześniej pod uwagę czynnika, jakim była dynamicznie rozwijająca się niemiecka marynarka wojenna, sugerowało konieczność stopniowego przegrupowania głównych sił Royal Navy i skoncentrowanie ich w rejonie Morza Północnego⁵⁶. Traktat sojuszniczy z Japonią z 1902 roku (którego Fisher był, swoją drogą, zdecydowanym oponentem⁵⁷) pozwalał na znaczne ograniczenie brytyjskiej obecności w rejonie północnego i środkowego Pacyfiku. Późniejsza o dwa lata *Entente Cordiale* z Francją, jakkolwiek niewiążąca obu stron militarnie, stawiała pod znakiem zapytania sens utrzymywania przez Zjednoczone Królestwo znacznych sił morskich w basenie Morza Śródziemnego – wspólne interesy obydwu państw na tym obszarze równie dobrze zabezpieczać mogła przecież flota francuska⁵⁸. Wreszcie, z uwagi na praktycznie zerowe prawdopodobieństwo wybuchu konfliktu zbrojnego pomiędzy Wielką Brytanią a Stanami Zjednoczonymi, logiczne wydawało się znaczące ograniczenie brytyjskiej obecności u wybrzeży północnej Ameryki⁵⁹. W opinii Fishera, niezbędne było jedynie pozostawienie pewnych sił w kilku rejonach globu o naprawdę dużym znaczeniu strategicznym – jak Aleksandria, Gibraltar, Przylądek Dobrej Nadziei czy Singapur⁶⁰. Każdego z tych „strategicznych kluczy zamykających świat”⁶¹ strzec miała samodzielna eskadra, zdolna w razie konieczności

⁵⁴ J. A. Fisher, *Records*, s. 254; por. R. F. Mackay, *op. cit.*, s. 290.

⁵⁵ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 40.

⁵⁶ T. Klimczyk, *Pancerniki*, Warszawa 2002, s. 67–68.

⁵⁷ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 26.

⁵⁸ *Ibid.*, s. 40.

⁵⁹ R. K. Massie, *op. cit.*, s. 576.

⁶⁰ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 41.

⁶¹ *The Papers of Admiral...*, t. 1, s. 161; por. A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 41.

do szybkiej koncentracji. Likwidacji – przynajmniej w ich dotychczasowej postaci – uległy natomiast eskadry: Oceanu Spokojnego, Południowego Atlantyku i Północnoamerykańska. Na tereny kontrolowane dotąd przez dwie ostatnie formacje rozszerzyć obszar swego działania miała Eskadra Przylądkowa (Cape Squadron), do której ponadto należeć miała obrona brytyjskiego stanu posiadania na zachodnim wybrzeżu Afryki. Eskadry stacjonujące na wodach Australii, Chin oraz Indii Wschodnich połączyć się miały na wypadek wojny we Flotę Wschodnią (Eastern Fleet) z główną bazą w Singapurze, która kontrolować miała obszar całego Oceanu Indyjskiego i przyległych doń mórz⁶². Następnym krokiem było zgromadzenie całej niemal „śmietanki” floty w bezpośredniej bliskości metropolii. Poczynając od końca 1904 roku, Admiralicja realizowała politykę „powolnej, lecz stałej” koncentracji coraz to większych sił na wodach ojczystych – wszelki pośpiech nie był tu bynajmniej wskazany, jako że niechybnie zaalarmowałyby bliższych i dalszych sąsiadów Zjednoczonego Królestwa w najzupełniej nieodpowiednim dlań momencie⁶³. Przy tej okazji natrafił wszakże Fisher na twardy opór ze strony znacznej części kadry oficerskiej, z której spora grupa nader niechętnie rozstawiała się z tradycyjną wizją brytyjskiego „panowania na morzu”, rozumianego jako obecność jednostek floty we wszystkich mniej lub bardziej z punktu widzenia Imperium istotnych punktach globu. Prym jednak wiedli – co nie powinno dziwić – dowódcy likwidowanych, względnie uszczuplanych związków taktycznych⁶⁴. Te i inne przejawy kontestacji działań pierwszego lorda morskiego, choć nader gwałtowne, miały jednak szybko zblednąć wobec zmasowanej krytyki jego następnego posunięcia – złomowania na wielką skalę przestarzałych jednostek⁶⁵.

Jak pamiętamy, istotnym czynnikiem, leżącym u podstaw programu reform admirała Fishera, było dążenie do osiągnięcia jak najwyższej sprawności bojowej floty możliwie niskim kosztem. Kłóciło się to z ustaloną praktyką wydawania sporej części środków z budżetu marynarki na utrzymanie mnóstwa niewielkich jednostek rozrzuconych po wodach praktycznie całego świata. Podstawowym ich zadaniem było „pokazywanie flagi”, czyli reprezentowanie Królewskiej Marynarki Wojennej przy każdej nadarzającej się okazji. Być może w przeszłości miało to jakieś znaczenie, lecz na początku XX wieku trudno było doprawdy dociec, jakie

⁶² A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, s. 41; R. K. Massie, *op. cit.*, s. 577; por. J. A. Fisher, *Records*, s. 130–131.

⁶³ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 41–42; por. R. K. Massie, *op. cit.*, s. 576.

⁶⁴ Zob. np. *Fear God and Dread Nought...*, t. 2, s. 101 (przypis); por. R. K. Massie, *op. cit.*, s. 577.

⁶⁵ R. K. Massie, *op. cit.*, s. 577.

miałyby stąd wynikać realne korzyści dla brytyjskiego podatnika⁶⁶. Śmiało natomiast zaryzykować można tezę, że nie tylko owe, niezdatne właściwie do niczego konkretnego, okręty rdzewiały beczynnie w odległych portach – „rdzewiała” także, w przenośni, obsadzająca je kadra – pozbawiona możliwości (a pewnie i chęci) doskonalenia nabytych niegdyś i często nieodpowiadających już potrzebom chwili umiejętności. Wszystko to miało jednak swój konkretny wymiar finansowy. Najsłabsza choćby kanonierka kosztowała brytyjskiego podatnika 12 000 funtów szterlingów rocznie; mniej więcej osiem razy tyle należało co roku przeznaczyć na samo tylko utrzymanie – bez uwzględnienia wydatków na remonty czy modernizacje – każdego z około czterdziestu pancerników⁶⁷, z których spora część, przez wzgląd na niedostatki uzbrojenia, prędkości czy opancerzenia, nie mogła być w żaden sposób traktowana jako pełnowartościowy środek prowadzenia walki na morzu⁶⁸. W czeluściach wszystkich tych i podobnych jednostek, które zdaniem Fishera „nie mogły ani walczyć, ani zbiec”⁶⁹, grzęzły więc nie tylko określone sumy pieniędzy, ale – przede wszystkim – bezcenny materiał ludzki. Nowy pierwszy lord morski podszedł do zagadnienia w typowy dla siebie sposób, jak sam mawiał: „napoleoński w swej śmiałości, cromwellovski w swej gruntowności”⁷⁰ – nie zważając na płynące z różnych stron protesty, zdecydował o posłaniu na złom, względnie przeniesieniu do głębokiej rezerwy wszystkich będących dotychczas na stanie floty okrętów, które z różnych przyczyn niezdatne były do działania w ówczesnym teatrze wojny morskiej. Oponentom replikował: „Najważniejszym obowiązkiem floty jest gotowość do natychmiastowego uderzenia na wroga, a to możemy osiągnąć jedynie, skupiając całą naszą siłę w okrętach o niewątpliwej wartości bojowej, niemiłosiernie eliminując te, które stały się przestarzałe”⁷¹. Jakkolwiek specjalny komitet, powołany dla analizy tego aspektu polityki Fishera, zredukował nieco liczbę okrętów, które miały zostać definitywnie wycofane ze służby, to i tak „jednym mężnym pociągnięciem pióra”⁷² (jak to określił ówczesny premier sir Arthur Balfour) skreślono ze stanu floty łącznie 154 jednostki. Większość z nich niezwłocznie powędrowała do stoczni rozbiórkowych, resztę zaś pozostawiono w tzw. rezerwie materiałowej (*Material Rese-*

⁶⁶ J. A. Fisher, *Records*, s. 118.

⁶⁷ *Ibid.*, s. 136; por. *The Papers of Admiral...*, t. 1, s. 19.

⁶⁸ *The Papers of Admiral...*, t. 2, s. 16; por. R. K. Massie, *op. cit.*, s. 577–578.

⁶⁹ J. A. Fisher, *Memories*, s. 56; por. R. K. Massie, *op. cit.*, s. 577.

⁷⁰ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 40.

⁷¹ *Idem*, *The Anatomy of British Sea Power: A History of British Naval Policy in the Pre-dreadnought Era, 1880–1905*, London 1964, s. 489; por. R. K. Massie, *op. cit.*, s. 578.

⁷² J. A. Fisher, *Memories*, s. 36; por. A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 40.

rve), przewidując dla nich ograniczone zastosowania na wypadek wojny. Rezultatem całej operacji były nie tylko znaczące oszczędności budżetowe (Fisher szacował, że same tylko remonty skreślonych jednostek kosztowałyby £ 845 000 rocznie, co wynosiło przeszło 2% budżetu Admiralicji w pierwszych latach XX wieku), ale i zwolnienie miejsca w portach wojennych – rzecz niepomiernej wagi w kontekście równocześnie realizowanej redystrybucji sił Royal Navy⁷³. Chyba najważniejsza była jednak możliwość rekrutowania, spośród „uziemionych” członków załóg złomowanych jednostek, specjalistów do równoległe wdrażanego systemu załóg szkieletowych⁷⁴. Wracając do korzyści czysto finansowej natury – już w pierwszym pełnym roku budżetowym za kadencji Fishera (1905/1906) wydatki na flotę spadły w odniesieniu do roku poprzedniego o niemal 10% (z £ 36 889 500 do £ 33 389 500)⁷⁵ i nie był to bynajmniej kres ich redukcji – osiągnięcie o tyle znaczące, jeśli przypomnimy sobie, że uprzednio przez co najmniej kilkanaście lat wykazywały one stałą tendencję wzrostową – czego, jak pamiętamy, nie można było powiedzieć o sprawności bojowej floty.

Ostatni, lecz z pewnością najważniejszy etap opisywanego programu reform wprowadzał zasadniczo nową jakość, jeśli idzie o sposób prowadzenia wojny na morzu. Zaprojektowanie, budowa i wejście do służby zupełnie nowej klasy⁷⁶ okrętów wojennych: pancerników uzbrojonych w zunifikowaną pod względem kalibru artylerię główną, a także podobnie uzbrojonych krążowników, omal nie zachwiało – jak się miało okazać – ustaloną hierarchią światowych potęg morskich. Pojawienie się na morzach i oceanach świata takich właśnie jednostek było logiczną konsekwencją coraz powszechniej wyrażanego przekonania o decydującej roli ciężkiej artylerii okrętowej w morskich pojedynkach. Wymownym potwierdzeniem tej tezy był przebieg bitwy pod Cuszimą rozstrzygniętej 28 maja 1905 roku, kiedy to stosunkowo nieliczna flota japońska przy minimalnych stratach własnych unicestwiła rosyjską 2. Eskadrę Oceanu Spokojnego. Przyczyna sukcesu Japończyków leżała w mobilności, ale przede wszystkim w celnym ogniu ciężkiej artylerii ich okrętów⁷⁷. Od końca XIX wieku stale rosła odległość, na

⁷³ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 38–40; por. R. K. Massie, *op. cit.*, s. 577–578.

⁷⁴ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 38–39.

⁷⁵ *Ibid.*, s. 25; por. *The Papers of Admiral...*, t. 2, s. 51.

⁷⁶ Autor stosuje w niniejszym artykule powszechnie przyjętą w polskiej literaturze przedmiotu „taksonomię” okrętów wojennych, opartą na schemacie: *klasa – typ – jednostka*; dla przykładu: *klasa*: niszczyciel, *typ*: „Błyskawica”, *jednostka*: ORP „Grom”.

⁷⁷ T. Klimczyk, *op. cit.*, s. 78–79; por. A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 35; zob. też R. K. Massie, *op. cit.*, s. 587–588.

której prowadzono ćwiczebne strzelania (spore zasługi poniósł tu admirał Fisher jeszcze jako dowódca Floty Śródziemnomorskiej⁷⁸), a to dzięki bezustannemu doskonaleniu przyrządów celowniczych i wypracowywaniu nowych metod wstrzeliwania się w cel. Istniał jednakże zasadniczy problem wynikający z samej „metodologii” prowadzenia ognia. Upraszczając nieco całe zagadnienie, można powiedzieć, że aby trafić w cel, należało oddać w jego kierunku pojedynczą salwę, a następnie, po określeniu odległości dzielącej cel i miejsce upadku pocisków, nanieść stosowne poprawki odnośnie do azymutu i kąta podniesienia dział. A ponieważ od tego ostatniego bezpośrednio zależał zasięg artylerii⁷⁹, trafienie w cel po którejś z kolei salwie wydawało się nieuchronne⁸⁰. Rzeczywistość była oczywiście daleko bardziej skomplikowana – należało bowiem uwzględnić skutki kołysania okrętu oraz ruch i manewrowanie walczących jednostek. W praktyce koniecznym warunkiem prowadzenia skutecznego ognia w opisany wyżej sposób była synchronizacja ustawienia wszystkich dział stosownie do wskazań obserwatora, usadowionego zazwyczaj – dla lepszej perspektywy – na głównym maszcie okrętu; system ten, zapożyczony z floty francuskiej, doskonalili Brytyjczycy przez blisko dekadę, zanim przybrał ostateczną postać⁸¹.

Wciąż nierozwiązanym zagadnieniem pozostawała jednak niewielka szybkostrzelność najcięższej artylerii, utrudniająca, a często wręcz uniemożliwiająca trafienie w cel opisywanym sposobem. Jedynym rozwiązaniem było w tej sytuacji zwielokrotnienie liczby dział artylerii głównej będących na wyposażeniu pojedynczego okrętu, tak aby przy wstrzeliwaniu się w cel mogły one prowadzić ogień „na raty”. Dla przykładu, zwiększenie liczby najcięższych dział z czterech do ośmiu dawało dwukrotnie większą szybkostrzelność, efektywną przy tej samej co poprzednio liczbie pocisków w salwie⁸². Nie mniej istotną korzyścią było i to, że po ostatecznym nakryciu celu (tzn. doprowadzeniu do sytuacji, w której pociski zaczynają padać wokół niego) i przejściu na ogień ciągły większa liczba wystrzelonych jednocześnie granatów odpowiednio zwiększała prawdopodo-

⁷⁸ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 12–13.

⁷⁹ Były, rzecz jasna, także inne czynniki wpływające na donośność dział, jak choćby ciśnienie atmosferyczne, wilgotność powietrza, różnice w składzie chemicznym poszczególnych ładunków miotających, stan zużycia przewodu lufy itp., na które jednak obsługa artylerii nie miała żadnego albo prawie żadnego wpływu.

⁸⁰ P. M. Scott, *Fifty Years in the Royal Navy*, London 1919, s. 179–180; por. R. H. Bacon, *op. cit.*, s. 251–252.

⁸¹ T. Klimczyk, *op. cit.*, s. 83–84. Niektórzy autorzy (R. K. Massie, *op. cit.*, s. 587) przypisują autorstwo opisywanej koncepcji prowadzenia ognia artyleryjskiego właśnie Scottowi.

⁸² T. Klimczyk, *op. cit.*, s. 84–85.

bieństwo trafienia. Wszystkich tych postulatów nie była jednak w stanie spełnić artyleria główna ówczesnych pancerników. Oprócz czterech ciężkich, zazwyczaj dwunastocalowych (305 mm) armat podstawowe uzbrojenie klasycznego okrętu liniowego początku XX wieku składało się z pewnej liczby dział tzw. drugiego kalibru – równego zazwyczaj 234 mm (9,2 cala) lub tylko 152 mm (6 cali)⁸³. Takie zróżnicowanie, choć teoretycznie pozwalające zwiększyć szybkostrzelność i ciężar salwy burtowej⁸⁴, powodowało kolejne nierozwiązywalne problemy, związane z niemożnością precyzyjnego ustalenia – z dystansu wielu mil morskich – miejsca upadku pocisków danego kalibru⁸⁵. A to w praktyce uniemożliwiało skuteczne kierowanie ogniem całej artylerii pancernika⁸⁶. Same zaś cztery działa największego kalibru to było stanowczo za mało, aby marzyć o szybkim i skutecznym wyeliminowaniu przeciwnika. Nie powinno więc dziwić to, że mniej więcej w tym samym czasie w różnych miejscach, jak choćby w Japonii, Stanach Zjednoczonych czy Włoszech, zaczęto wysuwać pomysły całkowitego wyeliminowania dział drugiego kalibru na rzecz tych najcięższych⁸⁷. Najczęściej przywoływany był w tym aspekcie głośny podówczas artykuł autorstwa cenionego włoskiego projektanta Vittorio Cunibertiego, opublikowany w roku 1903 na łamach fachowego pisma „Jane’s Fighting Ships”, kreślący wizję takiej właśnie jednostki⁸⁸. Trudno dziś dociec, czy lektura tej publikacji miała decydujący wpływ na poczynania przyszłego pierwszego lorda morskiego, jako że są dowody na to, iż z podobnymi koncepcjami nosił się już wcześniej⁸⁹. Tak czy inaczej, niekwestionowaną zasługą admirała Fishera było przekucie idei w czyn – i to w iście rekordowym tempie.

Drugą istotną cechą projektowanego okrętu – w intencji Fishera co najmniej równie ważną jak uzbrojenie – miała być jego prędkość, pozwalająca na wybór miejsca i czasu akcji oraz swobodę manewru, ale także (do czego admirał przyznawał się raczej niechętnie) ucieczkę wobec przeważających sił nieprzyjaciela⁹⁰. Obsesja prędkości towarzyszyła admirałowi Fisherowi chyba od zawsze;

⁸³ *Ibid.*, s. 73, 75–76; por. A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 43; R. K. Massie, *op. cit.*, s. 584.

⁸⁴ T. Klimczyk, *op. cit.*, s. 73.

⁸⁵ R. H. Bacon, *op. cit.*, s. 252; por. T. Klimczyk, *op. cit.*, s. 76.

⁸⁶ T. Klimczyk, *op. cit.*, s. 83, 85; por. R. Hough, *op. cit.*, s. 235; zob. też R. K. Massie, *op. cit.*, s. 587.

⁸⁷ T. Klimczyk, *op. cit.*, s. 85–86.

⁸⁸ R. Hough, *op. cit.*, s. 236; A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 13 (przypis); por. T. Klimczyk, *op. cit.*, s. 86–87.

⁸⁹ J. A. Fisher, *Memories*, s. 122; por. R. H. Bacon, *op. cit.*, s. 250; A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 13; zob. też R. K. Massie, *op. cit.*, s. 584–585; T. Klimczyk, *op. cit.*, s. 87.

⁹⁰ *The Papers of Admiral...*, t. 2, s. 261; por. R. K. Massie, *op. cit.*, s. 590.

jeszcze jako dowódca Floty Śródziemnomorskiej wyciskał z podległych sobie jednostek (tudzież ich załóg) przysłowiowe siódme poty, aby płynęły one tak szybko, jak tylko było to możliwe⁹¹. Nie zaskakiwało więc, że nowy okręt miał być nie tylko najpotężniej uzbrojonym, ale i najszybszym pancernikiem świata. Sęk w tym, że powszechnie wówczas stosowane klasyczne tłokowe maszyny parowe osiągnęły już właściwie kres technicznego rozwoju i nie były w stanie dostarczyć tej wielkości okrętowi mocy niezbędnej do poruszania się z prędkością większą niż jakieś 18–19 węzłów. W praktyce i tak było to możliwe jedynie przez krótki czas: przy znacznych obciążeniach, nieuniknionych nawet przy dużo mniejszych prędkościach, poszczególne elementy maszyn (zwłaszcza łożyska) ulegały szybkiemu zużyciu. Tymczasem Fisher postawił sprawę na ostrzu noża, żądając, aby nowy okręt osiągał maksymalną prędkość minimum 21 węzłów, która dawałaby mu przewagę co najmniej kilku węzłów nad każdą równorzędną jednostką przeciwnika⁹². Pod względem czysto technicznym rozwiązanie narzucało się samo. Turbiny parowe konstrukcji sir Charlesa Parsonsa były silnikami znacznie bardziej ekonomicznymi od maszyn tłokowych, pozwalając na uzyskanie z tej samej ilości paliwa o wiele większej mocy, a co za tym idzie – większej prędkości, względnie zasięgu, wyposażonej w nie jednostki⁹³. Cechowała je też dużo większa niezawodność⁹⁴. Niemniej jednak była to konstrukcja relatywnie nowa, wciąż jeszcze niedopracowana, a przede wszystkim niestosowana dotychczas na okrętach wojennych tej wielkości. W ostatecznym jednak rozrachunku argumenty na rzecz turbin przeważały – decydujący w tej mierze okazał się głos głównego projektanta okrętu, sir Philipa Watta, skądinąd starego znajomego pierwszego lorda morskiego⁹⁵.

Jak wszystko, do czego admirał Fisher przyłożył rękę, prace nad projektem nowej jednostki postępowały w błyskawicznym tempie. Już 22 grudnia 1904 roku decyzją pierwszego lorda morskiego utworzony został specjalny komitet projektowy, złożony zarówno z oficerów marynarki, jak i czołowych cywilnych specjalistów⁹⁶. Między innymi znalazł się wśród nich komandor Reginald Bacon, jeden z najbardziej zaufanych współpracowników admirała (a po latach jego biograf), typowany na pierwszego dowódcę nowego okrętu. Komitet ów był jednak dla Fishera jedynie rodzajem zasłony dymnej, jako że nie miał żad-

⁹¹ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 12.

⁹² *The Papers of Admiral...*, t. 1, s. 76; *ibid.*, s. 201.

⁹³ *Ibid.*, s. 205–206; *ibid.*, s. 248–249.

⁹⁴ *Ibid.*, s. 272–274.

⁹⁵ R. K. Massie, *op. cit.*, s. 585, 592.

⁹⁶ *The Papers of Admiral...*, t. 1, s. 199–200.

nych formalnych kompetencji, a jedynym właściwie jego zadaniem było dopilnowanie, żeby w projekcie nowego okrętu uwzględnione zostały wszystkie wytyczne pierwszego lorda morskiego⁹⁷. On sam, zachowując pełną kontrolę, oficjalnie przezornie trzymał się na uboczu, co z ujmującą szczerością tłumaczył niechęcią wystawiania się na ostrzał krytyki⁹⁸. Komitet obradował przez dwa miesiące – do lutego 1905 roku, w sprawozdaniu ze swych prac rekomendując projekt okrętu o rzeczywiście przełomowej charakterystyce. HMS „Dreadnought”, bo takim właśnie, tradycyjnym dla Royal Navy imieniem ochrzcić miano nową jednostkę, wyróżniało w pierwszym rządzie uzbrojenie. Aż dziesięć armat kalibru 305 mm rozmieszczono w dwudziałowych wieżach w sposób następujący: jedna wieża na podwyższonym pokładzie dziobowym, po jednej na śródokręciu przy każdej z burt, a pozostałe dwie – jedna za drugą – na pokładzie rufowym⁹⁹. Takie rozwiązanie umożliwiało prowadzenie ognia z ośmiu dział na każdą z burt oraz z sześciu na dziób, względnie na rufę. Zwłaszcza silna bateria dziobowa była istotna dla Fishera, stale podkreślającego ofensywne walory nowej jednostki¹⁰⁰, choć – nie wdając się w głębsze rozważania techniczne – stwierdzić należy, że nie było to ustawienie najbardziej efektywne: niemożliwe było bowiem ostrzeliwanie konkretnego celu przy użyciu całej ciężkiej artylerii pancernika. Stosownie do przekonań pierwszego lorda morskiego wyeliminowano całkowicie artylerię średnią¹⁰¹ – jedynie dla obrony przed torpedowcami okręt wyposażono w pewną liczbę trzycalowych (76 mm) działek, co w praktyce okazać się miało zupełnie niewystarczające¹⁰². Wziąwszy pod uwagę znaczny ciężar uzbrojenia, zaskakujące jest, że nowy pancernik nieznacznie tylko przewyższał rozmiarami poprzedzający go typ „King Edward VII” i równolegle budowane dwa okręty liniowe typu „Lord Nelson”. Standardowa wyporność „Dreadnoughta” wynosiła nieco ponad 18 000 ton i była w przybliżeniu tylko o 2000 ton większa niż wymienionych wyżej jednostek. Kadłub nowego okrętu mierzył sobie nieco ponad 160 m długości, czyli o dwadzieścia kilka metrów więcej niż w przypadku poprzednich pancerników Royal Navy, przy praktycznie niezmienionej szerokości. Niezaprzeczalną korzyścią ze smuklejszego kadłuba były mniejsze opory hydrodynamiczne, co pozwoliło ograniczyć moc, a zatem i rozmiary siłowni w stosunku do pierwotnie zakła-

⁹⁷ R. K. Massie, *op. cit.*, s. 586.

⁹⁸ Antycypował to w liście do lorda Esher z 21 sierpnia 1904 r., *Fear God and Dread Nought...*, t. 1, s. 325.

⁹⁹ *The Papers of Admiral...*, t. 1, s. 203; por. *The Papers of Admiral...*, t. 2, s. 277.

¹⁰⁰ R. K. Massie, *op. cit.*, s. 589.

¹⁰¹ *The Papers of Admiral...*, t. 1, s. 201; *ibid.* s. 217–219.

¹⁰² T. Klimczyk, *op. cit.*, s. 88, 123–124.

danych. Napęd zapewniały cztery turbiny Parsonsa o łącznej nominalnej mocy 23 000 KM, które – jak się miało okazać, pozwoliły bez problemu osiągnąć zakładaną prędkość 21 węzłów; przeciążając maszyny, osiągnięto na próbach nawet 22,4 węzła¹⁰³. Jednakże dłuższy kadłub i silniejsze uzbrojenie oznaczały, że pomimo wzrostu wyporności niemożliwe stało się opancerzenie „Dreadnoughta” na skalę poprzednich okrętów liniowych. Najistotniejszy dla bezpieczeństwa okrętu pas pancerny na burcie osiągał maksymalną grubość 279 mm (11 cali) wobec 305 mm na „Nelsonach”, choć i tak było to sporo w stosunku do „Edwardów” i wcześniejszych typów, które poszczycić się mogły pancernem burtowym o grubości dochodzącej do ledwie 9 cali (229 mm). Jedenastocalowe płyty pancerne chroniły również czoła wież artylerii głównej oraz stanowisko dowodzenia¹⁰⁴. Także pokłady opancerzone były nieco skromniej, lecz w ostatecznym rozrachunku „Dreadnought” okazał się bardzo dobrze zabezpieczony przed uderzeniami pocisków wystrzeliwanych z najcięższych podówczas dział, radykalnie przewyższając dotychczasowe pancerniki pod względem prędkości i siły ognia. Gwoli ścisłości przyznać trzeba, że o wiele gorzej przedstawiała się kwestia ochrony podwodnej części kadłuba – w odróżnieniu od poprzednich kilku typów „Dreadnought” nie został wyposażony we wzdłużną gródź przeciwtorpedową; do pewnego stopnia chronione były jedynie okolice komór amunicyjnych¹⁰⁵. Pomimo tych i innych niedoskonałości nowy pancernik stanowił prawdziwy przełom w budowie ciężkich okrętów artyleryjskich, a jego nazwa stała się synonimem całej klasy wzorowanych nań i ciągle udoskonalanych jednostek – dreadnotów. Uroczystość wodowania, która miała miejsce 9 lutego 1906 roku, stała się niemalże ogólnonarodowym świętem, uświetnił ją też czynnym udziałem król Edward VII. Wprost perfekcyjna organizacja pracy sprawiła zaś, że budowa „Dreadnoughta” trwała rekordowo krótko: od położenia stępki do wyjścia okrętu w morze na pierwsze próby upłynęło dokładnie 366 dni. Ten swoisty rekord, nigdy już w tej klasie jednostek niepobity, możliwy był dzięki wykorzystaniu znacznej liczby elementów konstrukcyjnych przeznaczonych pierwotnie do wykorzystania w pancernikach typu „Lord Nelson” – w szczególności gotowych dział 305 mm wraz z wieżami i osprzętem. Pierwsze testy, przeprowadzone na pełnym morzu, dowiodły słuszności decyzji o zastosowaniu turbin w miejsce maszyn tłokowych – okręt bez problemu znosił wielogodzinne testy na maksymalnej prędkości. Próby artyleryjskie

¹⁰³ *Conway's All The World's Fighting Ships 1906–1921*, London 1985, s. 21–22; por. T. Klimczyk, *op. cit.*, s. 87–88.

¹⁰⁴ *The Papers of Admiral...*, t. 1, s. 204.

¹⁰⁵ T. Klimczyk, *op. cit.*, s. 88.

dowodły zaś, że wbrew opiniom sceptyków „Dreadnought” stanowił doskonałą platformę dla dział, nie wykazując poważniejszego zbaczania z kursu nawet podczas oddawania pełnej salwy burtowej¹⁰⁶. W grudniu 1906 roku okręt został oficjalnie wcielony do Royal Navy, aby po serii kolejnych testów, wiosną 1907 roku, zostać okrętem flagowym dowódcy zorganizowanej na nowo pod koniec minionego roku Floty Ojczyźnianej (Home Fleet), która, inaczej niż jej nosząca tę samą nazwę poprzedniczka, składać się miała wyłącznie z najsilniejszych i najnowocześniejszych okrętów Jego Królewskiej Mości.

Gdy wszystkie te wydarzenia miały miejsce, znaczny stopień zaawansowania zdążyła osiągnąć budowa trzech innych okrętów, które w jeszcze większym stopniu ucieleśniać miały *idée fixe* pierwszego lorda morskiego. Mowa o trzech wielkich krążownikach typu „Invincible” – jednostkach uzbrojonych nieomal równie potężnie co „Dreadnought”, lecz zdecydowanie górujących nad nim prędkością. Każdy z nich, wyposażony w osiem dział kalibru 305 mm, rozwijał nominalnie prędkość maksymalną na poziomie 25,5 węzła; podczas prób osiągnano nawet nieco więcej¹⁰⁷. Początkowo określano je mianem *large armoured cruisers* (wielkich krążowników pancernych), ostatecznie przyłgnęła do nich nazwa *battlecruisers* (dosłownie: krążowników bojowych). Nawiasem mówiąc, określenie „krążowniki liniowe”, w polskiej literaturze przedmiotu powszechnie przyjęte dla tej klasy okrętów, wywodzi się wprost z języka... rosyjskiego¹⁰⁸. W pierwotnej klasyfikacji, umotywowanej pragnieniem ukrycia przed obcym wywiadem prawdziwych charakterystyk nowo budowanych jednostek, było jednak sporo racji. Przeznaczone pierwotnie do prowadzenia rekonesansu – w tym rozpoznania walką oraz zwalczania zwykłych krążowników pancernych – dość pospolitej we wszystkich liczących się flotach wojennych klasy okrętów, jednostki typu „Invincible” nie były niczym innym jak tylko powiększoną wersją tych ostatnich. Szybszą, bo wyposażoną w napęd turbinowy, i potężniejszą, bo uzbrojoną w najcięższą dostępną artylerię. Lecz tu był kres ich przewag. Po swych prekursorach krążowniki liniowe, przynajmniej te w brytyjskim wydaniu, dziedziczyły bowiem ich prawdziwą piętę achillesową, jaką było niedostateczne opancerzenie – na burcie sięgające zaledwie 6 cali (152 mm)¹⁰⁹. Znow dał o sobie znać przemożny wpływ Fishera, wyznającego zasadę, że „prędkość to pancerz”¹¹⁰, wedle której krążownik liniowy winien

¹⁰⁶ Por.: R. K. Massie, *op. cit.*, s. 601–602.

¹⁰⁷ *Conway's All The World's...*, s. 24; por. T. Klimczyk, *op. cit.*, s. 118.

¹⁰⁸ J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka-Prekurat, *op. cit.*, s. 16.

¹⁰⁹ T. Klimczyk, *op. cit.*, s. 118.

¹¹⁰ *Ibid.*, s. 117.

posiadać dostatecznie silne uzbrojenie, aby zniszczyć każdego słabszego od siebie przeciwnika i być dostatecznie szybki, by uciec przed silniejszym. Niestety, rozumowanie to było prawidłowe jedynie przy niemożliwym do spełnienia założeniu, że inne floty nie zbudują podobnych jednostek¹¹¹. W rzeczy samej jednak dyskrekcja towarzysząca budowie pierwszych brytyjskich krążowników liniowych oraz rozmyślne wypuszczanie przez Admiralicję fałszywych sygnałów doprowadziły do tego, że np. niemiecka marynarka wojenna otrzymała swój pierwszy okręt tej klasy (*nota bene* zdecydowanie lepiej zaprojektowany) blisko dwa i pół roku po Royal Navy¹¹². Jak pokazały koleje I wojny światowej, brytyjskie krążowniki liniowe, doskonale radząc sobie z wypełnianiem pierwotnie stawianego przed nimi celu, tj. zwalczaniem nieprzyjacielskich krążowników pancernych, zawiodły ostatecznie w starciu z równorzędnymi jednostkami nieprzyjaciela¹¹³. Wczesnym popołudniem 31 maja 1916 roku wystarczyło zaledwie kilkanaście minut równorzędnego pojedynku artyleryjskiego, aby dwa krążowniki liniowe Królewskiej Marynarki Wojennej wyleciały w powietrze niemal wraz z kompletem załóg; kilka godzin później ten sam los spotkać miał jeszcze prototypowy HMS „Invincible”¹¹⁴. Blisko trzy i pół tysiąca oficerów i marynarzy¹¹⁵ zapłaciło najwyższą cenę za tyleż śmiałą co nie do końca przemyślaną Fisherowską wizję „kawalerii morza”.

Niezwykle istotną konsekwencją zaprojektowania, budowy i wejścia do służby drednotów i krążowników liniowych był bezprecedensowy wyścig zbrojeń, w którym uczestniczyły zarówno tradycyjne, jak i całkiem świeże potęgi morskie, a także państwa, dla których posiadanie choćby jednego czy dwu drednotów miało być widocznym znakiem ich prestiżu i zarazem środkiem nacisku na sąsiadów. Oponenti pierwszego lorda morskiego z lubością oskarżali go o świadome sprowokowanie tej rywalizacji, zdając się nie zauważać, że – co już na tych stronach zostało poruszone – koncepcja pancernika o zunifikowanym pod względem kalibru uzbrojeniu głównym nie była patentem wyłącznie brytyjskim i jeśli nie Wielka Brytania, to jakieś inne państwo stałoby się pionierem w budowie tego typu jednostek – ze wszystkimi tego faktu konsekwencjami¹¹⁶. W aktualnej sytuacji geopolitycznej budowa „Dreadnoughta” była dla Imperium Brytyjskiego nakazem chwili, nie zaś, jak chciał David Lloyd George (od grudnia 1905 roku minister handlu w liberalnym rządzie Henry’ego Campbell-Bannermana), „bez-

¹¹¹ R. K. Massie, *op. cit.*, s. 619; por. T. Klimczyk, *op. cit.*, s. 120.

¹¹² R. K. Massie, *op. cit.*, s. 620.

¹¹³ *Ibid.*, s. 621.

¹¹⁴ T. Klimczyk, *op. cit.*, s. 133–134; por. R. F. Mackay, *op. cit.*, s. 324–325.

¹¹⁵ J. Gozdawa-Gołębiowski, T. Wywerka-Prekurat, *op. cit.*, s. 506–507.

¹¹⁶ A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 69.

sensowną i rozrzutną wystawnością¹¹⁷. Samo wejście do służby „Dreadnoughta” niczego oczywiście nie przesądzało, gdy jednak w ślad za nim ze stocznioowych pochylni zsuwały się kadłuby kolejnych okrętów liniowych o zunifikowanej artylerii głównej, powoli oczywiste stawało się, że raczej mieli ci, którzy wieszczili, iż oto całe flotyle konwencjonalnie uzbrojonych pancerników (które zaczęto nazywać predrednotami, ang. *pre-dreadnoughts*) stawały się z roku na rok, a nawet z miesiąca na miesiąc coraz bardziej bezużyteczne. Rzecz jasna, stwarzało to dla potencjalnych rywali Wielkiej Brytanii niepowtarzalną okazję zniwelowania w krótkim czasie ilościowej przewagi Royal Navy, toteż z punktu widzenia Imperium Brytyjskiego logicznym następstwem wejścia „Dreadnoughta” do służby musiała być budowa możliwie dużej liczby jego następców. Oczywiście konkurencja również nie próżnowała, rezultat zatem był taki, że w chwili wybuchu I wojny światowej drednotami dysponowały już (naturalnie obok Zjednoczonego Królestwa) floty wojenne Niemiec, Stanów Zjednoczonych, Japonii, Francji, Rosji, Włoch, Austro-Węgier, Hiszpanii, Argentyny i Brazylii; w budowie były ponadto drednoty zamówione przez rządy Chile, Turcji, a nawet Grecji. Banalne byłoby stwierdzenie, że nakłady na budowę, a następnie utrzymanie tych okrętów w służbie były poważnym obciążeniem dla budżetów większości wymienionych państw, jednakże oszacowanie ekonomicznych konsekwencji opisywanego wyścigu zbrojeń morskich wymagałoby osobnego, specjalistycznego opracowania. Szczególnie trudna była sytuacja Niemiec, które dodatkowo ponieść musiały koszt trwającego wiele lat pogłębienia i poszerzenia Kanału Kilońskiego, tak aby mogły przezeń swobodnie przepływać drednoty Kaiserliche Marine¹¹⁸. Fisher wręcz twierdził, nie bez sporej przesady, że Niemcy zostały „sparaliżowane przez »Dreadnoughta«”¹¹⁹, i przewidywał (skądinąd całkiem trafnie), że Rzesza Niemiecka rozpocznie wojnę, skoro tylko upora się z Kanałem¹²⁰. Nawet podczas działań wojennych pancerniki traktowane były raczej jako swoście pojęte dobro narodowe aniżeli praktyczny oręż walki na morzu. Szczególnie w Niemczech lęk przed utratą zbudowanych takim nakładem sił i środków okrętów determinował ich ograniczone użycie. Stąd też zbudowanym kosztem ogromnych wyrzeczeń flotyli okrętom nie było dane decydować o przebiegu działań wojennych, czego dobitnym wyrazem był brak zdecydowa-

¹¹⁷ *Ibid.*, s. 56.

¹¹⁸ J. A. Fisher, *Memories*, s. 15; por. A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 56, 67.

¹¹⁹ J. A. Fisher, *Memories*, s. 14; A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 67; por. R. K. Massie, *op. cit.*, s. 606 (przypis).

¹²⁰ J. A. Fisher, *Records*, s. 214–215.

nego rozstrzygnięcia pierwszego – i jedyne w tej wojnie – starcia głównych sił floty brytyjskiej i niemieckiej u wybrzeży Półwyspu Jutlandzkiego. Nie od rzeczy będzie również zaznaczyć, że do bitwy tej doszło po niemal dwóch latach działań wojennych.

Tragiczne *memento* bitwy jutlandzkiej (zwycięskiej mimo wszystko dla Royal Navy, przynajmniej ze strategicznego punktu widzenia) mocno zaciążyło na ocenie postaci admirała Johna Fishera. W literaturze przedmiotu – w tym także polskiej – nierzadko zapomina się o całokształcie jego działalności reformatorskiej. Często padające zarzuty o sprowokowanie wyścigu zbrojeń morskich wydają się, w kontekście rozwoju techniki na przełomie XIX i XX stulecia oraz zarysowanej na wstępie sytuacji geopolitycznej, zupełnie chybione. Powtórzmy: nawet jeśli Wielka Brytania nie zbudowała jako pierwsza pancernika nowej generacji, uczyniłoby tak któreś z pozostałych państw aspirujących do miana potęgi morskiej. Z drugiej strony, w oczach współczesnych krytyków admirała chybiona koncepcja krążowników liniowych zdaje się przesłaniać, a często wręcz dezawuować, jego osiągnięcia na polu przetransformowania Royal Navy – jak był to ujął anonimowy autor – „z wiktoriańskiego klubu towarzyskiego w profesjonalną marynarkę wojenną”... Przypomnieć zatem należałoby chociażby dalekosiężne konsekwencje (częściowego co prawda) zniesienia barier, uniemożliwiających przedstawicielom szerokich warstw brytyjskiego społeczeństwa podjęcie kariery oficera marynarki. Niekwestionowane są też zasługi Fishera w stworzeniu brytyjskiej floty podwodnej¹²¹. Szczególną wagę dla sprawnego zarządzania Royal Navy miało uwolnienie jej od zbędnego balastu w postaci nieprzydatnych, a kosztownych w utrzymaniu jednostek. Natomiast zreorganizowana w systemie załóg szkieletowych rezerwa floty spełniła wszystkie pokładane w niej nadzieje – szczególnie w kryzysowych dniach z przełomu lipca i sierpnia 1914 roku¹²². Być może najbardziej trafna, choć też pewnie daleka od obiektywizmu, jest ocena dokonań Fishera autorstwa samego Winstona Churchilla, zrazu jego zaciętego adwersarza, potem bliskiego współpracownika, wreszcie – już w czasie wojny – przełożonego. Ocena tym ważniejsza, że dokonana ze sporej perspektywy czasowej:

Nie ulega wątpliwości, że Fisher miał rację w dziewięciu sprawach na dziesięć, o które walczył. Jego doniosłe reformy podtrzymały potęgę Królewskiej Marynarki Wojennej w najbardziej krytycz-

¹²¹ P. M. Kennedy, *Fisher and Tirpitz: political admirals in the age of imperialism*, [w:] *Naval Warfare in the Twentieth Century 1900–1945. Essays in Honour of Arthur Marder*, London–New York 1977, s. 54–55; por. A. J. Marder, *From the Dreadnought to Scapa Flow...*, t. 1, s. 332.

¹²² W. S. Churchill, *The World Crisis*, New York 1929, s. 108, 113–114.

nym okresie w jej historii. Zaaplikował on flocie ten rodzaj szoku, który wojska lądowe otrzymały w czasie wojny w południowej Afryce. Po długim okresie pogodnego i niekwestionowanego samozadowolenia dał się słyszeć odgłos dalekiego grzmotu. To właśnie Fisher zasygnalizował nadchodzącą burzę i popędził wszystkich na stanowiska. Wymusił na każdym wydziale morskiej służby rewizję jego pozycji i podstaw istnienia. Potrząsał nimi, bił ich, pochlebstwami wybudzał z błogiej drzemki do intensywnej działalności. Lecz marynarka nie była przyjemnym miejscem, gdy to się działo. Tradycja „kompanii braci”, którą przekazał Nelson, została czasowo, lecz tylko na chwilę, odrzucona¹²³.

SUMMARY

Admiral of the Fleet sir John Fisher, 1st baron Fisher of Kilverstone, often cited as a “second after Nelson” when it comes to his role in the history of the Royal Navy, is known today mainly as a mastermind behind an extensive program of thorough modernization of the Navy up to the standards of then beginning 20th century. Unfortunately enough, only one aspect of this program is widely known today, i.e. introduction of the new classes of the fighting vessels, such as the dreadnought battleships and the battlecruisers (with all subsequent geopolitical consequences of this move). The others, such as new organization of the fleet reserve (including cost efficient nucleus crew system), scrapping more than hundred obsolete (yet much expensive in maintaining) men-of-war, redistribution of the whole fleet, with an aim of concentrating as much strength as possible on home waters, and – last but not least – entirely new naval education scheme, are seldom mentioned now. Especially the last one, however, seems to have had the biggest impact on posteriority of them all, by getting rid of, if not at once, an aristocratic nature of the Royal Navy Officer Corps.

It can be argued to what extent various First Sea Lord's accomplishments were to be positively verified by the course of events, nevertheless one could risk to say that without most of them, situation of the British Empire in the outbreak of the global conflict would be far more severe than it was in fact. Without sustained British dominance on the seas of the world, the lines of communication between the heart of the Empire and its provinces could be easily broken off by the enemy, effectively cutting the England off all previously available overseas resources. Thus quite early and pertinent recognition of the German Reich as a main potential United Kingdom's enemy, has led to the concentration of most of the available warships on the North Sea (with subsequent *de facto* handover of the control on the Mediterranean to the French Navy), and to prepare the entirely new strategic concepts, more adequate to the new geopolitical reality. On the other hand, the new scheme of naval education and training paved the way (at least in theory) to the highest ranks for every outstanding individual, regardless of his social class. That, together with improved conditions of service for the ordinary seamen, certainly had a big positive impact on their morale, as it was to be proven through the course of the Great War.

¹²³ *Ibid.*, s. 65–66.