

MARCIN KACZKOWSKI

Uniwersytet Wrocławski

Rola krążowników lekkich w składzie brytyjskiej *Grand Fleet* w czasie I wojny światowej (1914–1918)

W świetle *Grand Fleet Battle Orders* Johna Jellicoe¹

ABSTRACT

This article explores the role played by light cruisers in the British *Grand Fleet*: the largest navy during World War I. The author describes the genesis of this class of ships and then discusses the tasks assigned to light cruisers operating with the fleet, using information contained in the *Grand Fleet Battle Orders* – combat instructions for the British navy, prepared between 1914–1916 by its commander, Admiral John Jellicoe.

Niniejszy artykuł został poświęcony roli krążowników lekkich w brytyjskiej *Grand Fleet*². W powszechnych wyobrażeniach, a i w części opracowań,

¹ „Jellicoe’s own set of Grand Fleet Battle Orders used by him at the Battle of Jutland,” *Jellicoe Papers* 23, (1916), British Library, http://www.bl.uk/manuscripts/FullDisplay.aspx?ref=Add_MS_49011, dostęp kwiecień 7, 2021. Zgodnie z długą tradycją *Royal Navy* zwierzchnicy flot wydawali instrukcje walki. Stanowiły one wytyczne dla dowódców poszczególnych typów okrętów, określając ich zadania w czasie akcji oraz poza nią. Podczas I wojny światowej wydane zostały *Grand Fleet Battle Orders*, najpierw przez adm. Johna Jellicoe (głównodowodzący floty w latach 1914–1916), a później jego następcę, adm. Davida Beatty’ego (głównodowodzący w latach 1916–1918). Dokument ten był ciągle aktualizowany. Regulował on postępowanie każdego dowódcy okrętu wchodzącego w skład głównej brytyjskiej floty. Dzięki temu jest znakomitym źródłem wiedzy w zakresie zadań przewidzianych dla różnych typów okrętów w ramach *Grand Fleet*.

² *Grand Fleet* (z ang. Wielka Flota) – główne zgrupowanie operacyjno-strategiczne *Royal Navy* w czasie I wojny światowej. Została sformowana w sierpniu 1914 r. z pierwszej

pozostają one w cieniu okrętów głównego typu, czyli okrętów liniowych i krążowników liniowych (określanych w języku angielskim mianem *capital ships*) oraz nowej broni, jaką w latach 1914–1918 były okręty podwodne. Ponieważ działania okrętów podwodnych miały ze względu na ich zadania charakter rozproszony, zarówno Brytyjczycy, jak i Niemcy skupili swoje okręty liniowe w wielkie floty bojowe: *Grand Fleet* i *Hochseeflotte*³. Jednakże okręty liniowe nie mogły operować samodzielnie. Potrzebowały wsparcia mniejszych jednostek – krążowników i niszczycieli, m.in. do zabezpieczenia przed wrogimi okrętami podwodnymi, obrony przed atakiem torpedowym oraz prowadzenia dalekiego rozpoznania. Bez nich nawet największa flota liniowa nie byłaby w stanie efektywnie działać.

Gdy idzie o rozpoznanie, nie da się przecenić roli krążowników lekkich. Należały one do najaktywniejszych jednostek po obu stronach konfliktu. Wprawdzie rola dalekiego rozpoznania w *Grand Fleet* i *Hochseeflotte* należała do krążowników liniowych, ale choćby ze względu na ich ograniczoną liczbę potrzebowały one wsparcia. Zapewniały je właśnie krążowniki lekkie. Utrzymanie dalekiej blokady niemieckiego wybrzeża, jaką Wielka Brytania prowadziła od początku wojny, również wymagało zaangażowania licznych sił lekkich.

1. Kilka uwag co do genezy krążownika lekkiego oraz stosowanej terminologii

Jako typ okrętów wojennych krążowniki przeszły bardzo znaczące zmiany przez 150 lat swojego istnienia. Nie dotyczyły one tylko kwestii technicznych, ale również roli tych okrętów. Dla zobrazowania: wraz z postępem technicznym okręt liniowy przeszedł ogromne zmiany w swojej konstrukcji od czasu, gdy pojawił się w połowie XIX w., do ostatnich ukończonych jednostek z okresu II wojny światowej. Jego przeznaczenie pozostawało jednak cały czas takie samo.⁴ Tymczasem wśród krążowników wyróżnić można

i drugiej części Floty, wchodzących w skład *Home Fleets*. Pierwszym jej dowódcą był adm. Jellicoe, zastąpiony przez adm. Beatty'ego, który pozostał na tym stanowisku do końca wojny; Daniel G. Ridley-Kitts, *The Grand Fleet 1914–19: The Royal Navy in the First World War* (Cheltenham: The History Press Ltd, 2014), 27–29; John Jellicoe, *The Grand Fleet 1914–1916. The Creation, Development and Work* (New York: George H. Doran Co., 1919), 12–14.

³ *Hochseeflotte* (z niem. Flota Pełnomorska) – niemiecka flota liniowa, grupująca wszystkie nowoczesne okręty liniowe: drednoty, najnowsze pre-drednoty i krążowniki liniowe za wyjątkiem SMS Goeben, którego wybuch wojny zastał na Morzu Śródziemnym, zmuszając jego dowódcę do ucieczki do Stambułu. Tam został formalnie przekazany osmańskiej marynarce wojennej i do końca wojny pozostawał odcięty na Morzu Czarnym; Peter Padfield, *The Great Naval Race: Anglo-German Naval Rivalry 1900–1914* (Edinburg: Birlinn Ltd, 2005), 82–83.

⁴ Rola tych okrętów pozostała zasadniczo taka sama jak okrętów liniowych epoki żagla; Tadeusz Klimczyk, *Historia pancernika* (Warszawa: Wydawnictwo Lampart, 1994), 27–28.

kilka podtypów, znacząco różniących się charakterystyką oraz stawianymi przed nimi zadaniami.⁵ Krążowniki lekkie z czasów I wojny światowej były najliczniejszym oraz najaktywniejszym podtypem z omawianego okresu.

Termin krążownik lekki używany jest w odniesieniu do dwóch, mocno różniących się między sobą i pochodzących z różnych okresów, typów okrętów. Jeden z nich pojawił w wyniku ustaleń zawartych w pierwszym traktacie londyńskim z 1930 r. Wprowadzały one podział krążowników na typ A (uzbrojony w armaty kalibru do 8 cali – 203 mm), nazywane też krążownikami ciężkimi, oraz typ B (uzbrojone w armaty kalibru do 155 mm),⁶ nazywane też krążownikami lekkimi. Ich konstrukcja przeszła znaczące zmiany w stosunku do krążowników lekkich z okresu I wojny światowej, które są tematem tego artykułu. Na początku XX w. większość nowoczesnych krążowników dzieliła się na pancerne i pancernopokładowe. Odróżniał je zastosowany schemat opancerzenia. Krążowniki pancerne posiadały, podobnie jak okręty liniowe, pancierz burtowy i często przypominały ich pomniejszone wersje. Krążowniki pancernopokładowe były natomiast pozbawione opancerzenia burtowego. Ich główną osłonę stanowił stosunkowo cienki pokład pancerny wewnątrz kadłuba, zagięty po bokach i schodzący ukośnie do burt, poniżej linii wodnej. Jego zadaniem była ochrona najważniejszych części okrętu – magazynów amunicji i siłowni.⁷ Ukośne części pokładu miały powodować rykoszetowanie pocisków średnich kalibrów (głównie z innych krążowników) pomimo stosunkowo niewielkiej grubości pancerza. Dzięki temu krążowniki pancernopokładowe oszczędzały na masie opancerzenia, co przekładało się na możliwość zwiększenia prędkości i przede wszystkim zasięgu. To sprawiało, że dobrze nadawały się do zwalczania wrogiej żeglugi. Natomiast krążowniki pancerne były zazwyczaj większe i silniej uzbrojone (choć nie zawsze), i lepiej sprawdzały się w walce z jednostkami podobnej wielkości. Krążowniki lekkie otrzymały system ochrony łączący w sobie oba rozwiązania. Połączenie

⁵ Wymienić można: krążowniki pancerne, pancernopokładowe (*protected cruisers*), nieopancerzone (*unprotected cruisers*) z przełomu XIX i XX w., krążowniki lekkie z czasu I wojny światowej, krążowniki waszyngtońskie z okresu międzywojennego, krążowniki ciężkie i lekkie z okresu II wojny światowej (podział ten wywodził się z ustaleń I traktatu londyńskiego, na którym wprowadzono rozdział krążowników na typ A – ciężkie, uzbrojone w armaty o kalibrze nieprzekraczającym 8 cali – 203 mm oraz typ B – lekkie, uzbrojone w armaty o kalibrze do 155 mm), krążowniki przeciwlotnicze i wreszcie krążowniki rakietowe z czasów zimnej wojny i współczesne; Norman Friedman, *British Cruisers: Two World Wars and After* (Barnsley: Seaworth Publishing, 2010), 13–17.

⁶ Określano tak krążowniki o wyporności do 10 tys. ton i uzbrojone w armaty kalibru nieprzekraczającego 155 mm (w przeciwieństwie do krążowników typu A, które mogły mieć armaty o kalibrze do 203 mm); *ibid.*, 216–271.

⁷ W angielskiej terminologii taki układ opancerzenia nazywa się skorupą żółwia (*turtleback*); Friedman, *Naval Weapons of World War One* (Barnsley: Seaworth Publishing, 2011), 21.

tego schematu opancerzenia z jednym z najważniejszych wynalazków rewolucji drednotowej – turbiną parową – doprowadziło do powstania nowej klasy okrętów.⁸

Nazwa „krążownik lekki” jest skrótem od „lekki krążownik pancerny” (ang. *light armoured cruiser*). Dokładny moment wyodrębnienia krążowników lekkich jako typu okrętów jest trudny do uchwycenia ze względu na różnice w terminologii panujące pomiędzy marynarkami wojennymi w różnych państwach. Przykładowo w *Royal Navy* podział na krążowniki pancerne, pancernopokładowe i nieopancerzone odnosił się do samej konstrukcji (konkretnie do systemu ochrony pancernej). Obok niego stosowany był też podział według przeznaczenia, na krążowniki pierwszej, drugiej i trzeciej klasy (*1st, 2nd, 3rd class cruisers*). Klasyfikacje te ujednolicono w styczniu 1913 r. Od tamtej pory wszystkie krążowniki zwiadowcze, pancernopokładowe drugiej i trzeciej klasy oraz nieopancerzone miały być klasyfikowane jako krążowniki lekkie. Jednocześnie wszystkie krążowniki pancerne i pancernopokładowe pierwszej klasy od tamtej pory określano jako po prostu „krążowniki”.⁹

Pierwszymi okrętami zaliczanymi do krążowników lekkich był brytyjski typ Town, który zaczął wchodzić do służby w 1910 r. Była to długa seria, licząca aż 21 okrętów, które można podzielić na kilka podtypów.¹⁰ Pierwsze z nich można zaliczyć do krążowników pancernopokładowych, gdyż posiadały taką samą ochronę pancerną. Od ich poprzedników odróżniał je napęd: dwie turbiny parowe. Zapewniały one znacznie lepszy stosunek mocy do masy w porównaniu z używanymi wcześniej maszynami parowymi potrójnego rozprężania, a także zajmowały zdecydowanie mniej miejsca. W połączeniu z wydłużonym kształtem kadłuba umożliwiły osiągnięcie prędkości 25 węzłów. Późniejsze warianty tych okrętów otrzymały też stosunkowo cienki pas pancerny, czyniący z nich prawdziwe lekkie krążowniki pancerne.

⁸ Brytyjskie krążowniki lekkie typu Town posiadały na początku tylko opancerzony pokład. Od trzeciej serii (znanej jako typ Chatham) otrzymały też pas pancerny. Krążowniki rozpoznawcze typu Arethusa od początku posiadały zarówno pokład, jak i pas pancerny; Friedman, *British Cruisers*, 18–36; David Brown, „The Design of HMS Arethusa 1912,” *Warship* 20, nr 1 (1983): 35–36.

⁹ The National Archives, Admiralty, and Ministry of Defence, Navy Department: Correspondence and Papers, ADM 124/4, Admiralty Weekly Order 44, Londyn, 31 I 1913 r., b.p.; 1/8327, Admiralty Weekly Order 49, Londyn, 31 I 1913 r., b.p.

¹⁰ Okręty te określane są jako typ Town, ponieważ nosiły nazwy brytyjskich miast. Wyróżnia się podtypy: Bristol (5 jednostek), Weymouth (4), Chatham (6), Birmingham (3) i Birkenhead (2); David Lyon, „The First Town Class 1908–31: Part 1,” *Warship* 1, nr 1 (1977): 49–51; Friedman, *British Cruisers*, 18–25.

Rozwój tej klasy okrętów nie przebiegał jednotorowo. W związku z wielką ilością zadań stawianych przed nią pojawiła się pokusa tworzenia wyspecjalizowanych typów okrętów. Od pierwszej dekady XX w. brytyjska marynarka wojenna zaczęła wprowadzać „krążowniki zwiadowcze” (*scout cruisers*).¹¹ Były to niewielkie statki zaprojektowane pod kątem osiągnięcia jak najwyższej prędkości. Posiadały minimalne opancerzenie, uzbrojenie składające się z licznych armat małego kalibru, a także ograniczony zasięg. Ich zadaniem, prócz prowadzenia rozpoznania dla floty, było zwalczanie nieprzyjacielskich torpedowców i niszczycieli. Zamawiane były w niewielkich seriach. W 1909 r. do służby przyjęty został pierwszy z dwóch krążowników typu *Boadicea*, napędzanych turbinami parowymi.¹² Wydzielenie krążowników zwiadowczych wskazuje na wagę, jaką przypisywano rozpoznaniu oraz osłonie floty; zbyt ścisła wszakże specjalizacja, ograniczająca możliwości operacyjne oraz techniczne trudności zapewnienia niewielkim okrętom zadowalających parametrów techniczno-taktycznych sprawiły, że typ ten okazał się ślepą uliczką. Ostatnie dedykowane krążowniki rozpoznawcze (typ *Active*) użyto przed wybuchem I wojny światowej. W pierwszych miesiącach konfliktu *Royal Navy* zaczęła wprowadzać typ *Arethusa*, będący następcą zarówno typu *Town*, jak i krążowników zwiadowczych. Osiągały one prędkość ponad 28 węzłów dzięki zastosowaniu lekkich turbin parowych używanych na niszczycielach oraz kotłów opalanych paliwem ciekłym. Jednocześnie zachowały schemat opancerzenia z późniejszych wariantów typu *Town*.¹³

O potrzebach brytyjskiej marynarki wojennej co do lekkich krążowników oraz ich znaczeniu we flocie najlepiej świadczy skala zamówień na te jednostki. Na początku 1914 r. rozpoczęto budowę nowych krążowników lekkich typu *C*, o parametrach zbliżonych do typu *Arethusa*. *Royal Navy* otrzymała łącznie aż 28 okrętów tego typu w różnych podtypach.¹⁴ W czasie gdy pierwsze krążowniki typu *C* rozpoczynały służbę, wciąż trwała budowa ostatnich jednostek typu *Arethusa* (łącznie osiem okrętów), a także kolejnych typu *Town*. Tak olbrzymi program był możliwy do zrealizowania tylko dzięki dużej liczbie sprawnych stocznii oraz priorytetowemu traktowaniu tej

¹¹ Friedman, *British Cruiser*, 68; Brown, *The Grand Fleet: Warship Design and Development 1906–1922* (Barnsley: Seaworth Publishing, 2010), 59–62.

¹² Robert Gardiner i Randal Gray, *Conway's All the World's Fighting Ships 1906–1921* (London: Conway Maritime Press, 1985), 119.

¹³ Alan Pearsall, „*Arethusa Class Cruisers, Part I*,” *Warship* 8, nr 1 (1984): 206–207; Brown, „*The Design*,” 35–38.

¹⁴ Powszechnie znane są jako typ *C*, ponieważ nazwa każdego z okrętów zaczynała się na literę *C*. Zob. James J. Colledge i Ben Warlow, *Ships of the Royal Navy: The Complete Record of all Fighting Ships of the Royal Navy* (London: Greenhill Books, 2003, wyd. poprawione), 54.

klasy. Inne państwa zmagaly się ze znacznie większymi trudnościami przy rozbudowie nowoczesnej floty krążowniczej.

Warto zestawić tę sytuację z położeniem niemieckiej Cesarskiej Marynarki Wojennej (*Kaiserliche Marine*), która przed I wojną światową osiągnęła pozycję drugiej najsilniejszej marynarki wojennej świata.¹⁵ Niemcy jako pierwsi zaczęli budować niewielkie krążowniki przeznaczone do prowadzenia rozpoznania dla floty. Pierwszymi takimi jednostkami był typ Gazelle, wprowadzony do służby na przełomie XIX i XX w. Od 1909 r. niemiecką marynarkę wojenną zaczęły zasilac okręty typu Kolberg, pierwsza seria niemieckich krążowników, z których wszystkie napędzane były turbinami parowymi.¹⁶ Osiągały one prędkość ponad 25 węzłów, podobnie jak typ Town. Poczynając od ich następców typu Magdeburg (w służbie od 1912 r.), kolejne niemieckie krążowniki lekkie miały kadłuby o nowoczesnych kształtach, projektowanych pod kątem wysokich prędkości (coraz lepsze proporcje oraz kształt dziobnicy). Pozwoliło to na osiągnięcie prędkości ponad 27 węzłów (w niektórych typach nawet większej). Opancerzenie było porównywalne z ich brytyjskimi odpowiednikami. Niemcy, w przeciwieństwie do Brytyjczyków, nie wyróżniali osobnej kategorii krążowników rozpoznawczych. Opisywane okręty miały spełniać zarówno rolę zwiadowców, jak i zwalczania żeglugi.

Problem stanowiła niedostateczna liczba jednostek. Niemcy budowali je w krótkich seriach, po 2–4 okręty. Dopiero po wybuchu wojny, w 1915 r. rozpoczęto realizację większego programu budowy nowych krążowników lekkich typu Cöln w liczbie 8 okrętów. Miały one zabezpieczyć potrzeby *Hochseeflotte* oraz zastąpić krążowniki utracone w początkowych miesiącach wojny (w pierwszej bitwie w zatoce Helgoland, w Eskadrze Dalekowschodniej oraz na Bałtyku).¹⁷ Jednakże w związku ze spowolnieniem prac stoczni podczas wojny (spowodowanym nadaniem priorytetu w produkcji przemysłowej na potrzeby armii) do listopada 1918 r. ukończone zostały tylko dwa z nich. Stoi to w kontraście do, wspomnianych powyżej,

¹⁵ Padfield, *The Great Naval*, 115; Ian Beckett, *The Great War 1914–1918* (London: Routledge, 2007, wyd. 2), 67–68.

¹⁶ SMS Dresden (1908), z serii bezpośrednio poprzedzającej typ Kolberg, był pierwszym niemieckim krążownikiem (i jednym z pierwszych niemieckich okrętów w ogóle) napędzanym turbinami. Jednakże drugi z serii SMS Emden miał maszyny parowe potrójnego rozprężania; Dirk Nottelmann i Aidan Dodson, *The Kaiser's Cruisers 1871–1918. The Development of the Small Cruiser in the Imperial German Navy*, red. John Jordan (Barnsley: Seaforth Publishing, 2021), 106; Gerhard Koop i Klaus-Peter Schmolke, *Kleine Kreuzer 1903–1918: Bremen bis Cöln-Klasse* (München: Bernard und Graefe, 2004), 86–89.

¹⁷ Koop i Schmolke, *Kleine Kreuzer*, 97–98; Erich Gröner, *German Warships: 1815–1945* (Annapolis: Naval Institute Press, 1990), 146–147; Nottelmann i Dodson, *The Kaiser's Cruisers*, 112–114.

brytyjskich programów rozbudowy jednostek tego typu. Oznaczało to, iż Niemcy dysponowali wprawdzie minimalną liczbą krążowników lekkich, niezbędną dla potrzeb operacyjnych swojej marynarki wojennej, ale praktycznie nie posiadali rezerw. Każda strata była więc boleśnie odczuwalna. Natomiast Brytyjczycy mogli pozwolić sobie na utratę nawet znacznej liczby okrętów, to zaś przekładało się na możliwość większej swobody działań w warunkach dużego ryzyka operacyjnego.

Słabością części niemieckich krążowników lekkich było także ich uzbrojenie. Przez długi czas składało się ono z armat 105 mm (zazwyczaj od 10 do 12).¹⁸ Natomiast uzbrojenie brytyjskich typów Town i Arethusa stanowiły po dwie armaty 6-calowe (152 mm) oraz 6–10 armat 4-calowych (102 mm). Dodatkowo kolejne warianty typu Town otrzymały ujednoczone główne uzbrojenie w postaci 8 armat 6-calowych. Podobnie było z krążownikami typu C. Niemcy również rozpoczęli uzbrajanie kolejnych typów swoich krążowników lekkich w armaty 150 mm, ale dopiero od połowy 1914 r.¹⁹ Wszystko to dawało Brytyjczykom przewagę w przypadku starcia sił rozpoznawczych.²⁰

¹⁸ Przed I wojną światową Niemcy zakładali, iż takie uzbrojenie będzie wystarczające do wypełnienia głównych zadań krążowników lekkich, czyli zwalczania żeglugi przeciwnika oraz osłony własnej floty przed atakami niszczycieli. W przypadku okrętów liniowych i krążowników liniowych *Kaiserliche Marine* również przez długi czas preferowała armaty mniejszego kalibru niż ich potencjalni przeciwnicy. Zakładano, iż wyższa szybkostrzelność armat mniejszego kalibru zrównoważy mniejszą siłę niszczącą poszczególnych trafień. Podczas wojny szybko okazało się, że założenia te były błędne i Niemcy zaczęli uzbrajać nowo budowane jednostki w artylerię znacznie większych kalibrów. W przypadku okrętów liniowych dokonano przeskoku z 305 mm (okręty liniowe typu König) na 380 mm (typ Bayern). Nowe krążowniki lekkie wyposażono zaś w armaty 150 mm. Dodatkowo na znajdujących się już w służbie krążownikach lekkich, które uznawano za perspektywiczne (np. typ Magdeburg), wymieniono armaty 105 mm na 150 mm.

¹⁹ Nottelmann i Dodson, *The Kaiser's Cruisers*, 116; John Moore, *Jane's Fighting Ships of World War I* (London: Studio Editions, 1990), 187; Koop i Schmolke, *Kleine Kreuzer*, 107–108; Hans Hildebrand, Albert Röhr i Hans-Otto Steinmetz, *Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien. Ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart*, t. 5, *Geschichtlicher Überblick. Schiffsbiographien von Kaiser bis Lütjens* (Ratingen: Mundus, 1997), 63–65.

²⁰ Znacznie gorzej przedstawiała się sytuacja w innych marynarkach wojennych. *US Navy*, której flota liniowa była na początku I wojny światowej trzecią siłą na świecie, dysponowała zaledwie trzema krążownikami typu Chester, klasyfikowanymi jako krążowniki zwiadowcze (po wojnie oficjalnie zmieniono ich oznaczenie na krążowniki lekkie). Były one starsze (zbudowane w latach 1905–1908) niż wymieniane powyżej konstrukcje brytyjskie oraz niemieckie i ustępowały im pod każdym względem. Dodatkowo jeden z nich napędzany był maszynami parowymi potrójnego rozprężania. Przede wszystkim jednak przez całą drugą dekadę XX w. amerykańska marynarka wojenna nie otrzymała ani jednej nowej jednostki tego typu. Trzy krążowniki nie były w stanie wspierać floty liniowej kilkunastu drednotów (oraz wiele starszych okrętów liniowych). Po drugiej stronie Oceanu Spokojnego sytuacja przedstawiała się podobnie. Japońska Cesarska Marynarka Wojenna miała

2. Zadania krążowników lekkich w służbie *Royal Navy*. Koncepcje teoretyków flot a praktyczne zastosowania

Jednym z pierwszych zadań, dla których opracowano krążowniki w XIX w., było zwalczanie oraz zabezpieczanie żeglugi handlowej. Termin „wojna krążownicza” oznacza właśnie przechwytywanie i eliminowanie statków handlowych wroga. Taki sposób prowadzenia wojny na morzu był znany od czasów antycznych, a nabrał jeszcze większego znaczenia wraz z rozwojem imperiów kolonialnych, które musiały polegać na flocie handlowej przy transporcie dóbr między swoimi zamorskimi terytoriami i metropolią. Z biegiem czasu handel morski rozwijał się, dając ogromne zyski. Uderzenie w żeglugę przynosiło bolesne straty, które jeśli osiągnęłyby odpowiednio dużą skalę, mogły nawet ograniczyć możliwość prowadzenia przez dane państwo wojny, a teoretycznie nawet wymusić jego kapitulację. Dotyczyło

na stanie trzy krążowniki typu Chikuma, wszystkie ukończone w 1912 r. Były to okręty nowocześniejsze od amerykańskich, większe, szybsze (wszystkie otrzymały turbiny parowe) oraz znacznie lepiej uzbrojone. Swoim amerykańskim odpowiednikom ustępowały tylko pod względem opancerzenia, gdyż zachowały układ krążowników pancernopokładowych. Na następne okręty tego typu Japończycy musieli czekać do 1919 r. To oczywiście również nie wystarczyło, aby zabezpieczyć potrzeby japońskiej floty. Niemniej należy zauważyć, że w tamtym czasie była ona zdecydowanie mniejsza niż flota amerykańska. Również możliwości japońskiego przemysłu stocznioowego znacząco ustępowały możliwościom przemysłu Stanów Zjednoczonych. Kilka dosyć udanych jednostek zostało zbudowanych dla marynarek wojennych Włoch oraz Austro-Węgier. Może to zaskakiwać, gdyż nie należały one w tamtym czasie do czołowych mocarstw morskich. Oczywiście liczba okrętów w każdym z tych przypadków była niewielka, co jest zrozumiałe ze względu na mniejsze rozmiary owych flot oraz możliwości tamtejszych stocznii (włoski Quarto i typ Nino Bixio, austro-węgierski Admiral Spaun i typ Novara). W Rosji przed wybuchem wojny rozpoczęto budowę krążowników lekkich typu Swietłana, ale nie zostały ukończone przed końcem wojny i rewolucją w kraju (ostatecznie dokończony został tylko jeden okręt tego typu w latach dwudziestych). Natomiast francuska marynarka wojenna nie wprowadziła ani jednego okrętu tego typu. Decyzję o budowie serii krążowników lekkich podjęto we Francji późno (projekt z 1912 r.) i została ona zarzucona wraz z wybuchem wojny. Bez wątpienia sytuacja ta znacząco ograniczała możliwości francuskiej floty. W latach dwudziestych wszystkie ważne marynarki wojenne budowały nowe krążowniki o coraz lepszych parametrach. Trzy najsilniejsze w tamtym czasie formacje: amerykańska, brytyjska i japońska w stosunkowo krótkim czasie wprowadziły dużą liczbę okrętów tego typu. Traktat waszyngtoński z 1923 r., który ograniczał dopuszczalną wyporność krążownika oraz całkowity tonaż floty krążowników dla każdej z największych marynarek wojennych, wpłynął na zmianę w projektowaniu nowych okrętów. Dodatkowo wraz z rosnącą rolą lotnictwa morskiego w prowadzeniu rozpoznania dla floty oraz okrętów podwodnych w zwalczaniu żeglugi rozpoczął się proces zmian w myśleniu o roli tych okrętów. Krążowniki lekkie z czasu Wielkiej Wojny zniknęły z desek kreślarskich, a ich miejsce – jako okręty rozpoznawcze i osłony floty – zajęły krążowniki waszyngtońskie. Nazwa krążownik lekki powróciła zaś w latach trzydziestych jako określenie nowego typu okrętów; Moore, *Jane's*, 113; Gardiner i Gray, *Conway's*, 34–35, 105–106, 214.

to zwłaszcza państw wyspiarskich, takich jak Wielka Brytania, które odcięte od dostaw drogą morską przez dłuższy czas stanęłyby przed katastrofą gospodarczą, a nawet klęską głodu. W epoce żagla rolę zwalczania żeglugi handlowej (jak również jej ochrony) pełniły fregaty, natomiast po rewolucji pary i stali w połowie XIX w. przejęły ją krążowniki.²¹

W drugiej połowie XIX w. zaczęli ujawniać się coraz liczniejsi entuzjasci wojny krążowniczej, postrzegając ją jako szansę w walce z silniejszym przeciwnikiem. Największy wpływ zyskali we Francji lat siedemdziesiątych, gdzie skupiali się przede wszystkim w kręgu tzw. „młodej szkoły” (franc. *Jeune École*).²² Jej przedstawiciele postulowali rezygnację z budowy floty liniowej (która ze względu na możliwości przemysłu i priorytety polityki wojskowej nie mogłaby dorównać brytyjskiej) na rzecz licznej floty krążowników i torpedowców. Krążowniki miały zwalczać brytyjską żeglugę handlową, same pozostając nieuchwytnymi dla brytyjskich okrętów liniowych. Natomiast niewielkie i tanie torpedowce miały za zadanie ochronę francuskich wybrzeży i portów przed atakiem lub próbą blokady. Szybko pojawiły się głosy krytyki tej koncepcji, uznające ją za nierealistyczną. Postawę taką prezentował m.in. słynny amerykański teoretyk Alfred T. Mahan, w swoich pracach przestrzegając *US Navy* przed pójściem śladem Francji.²³ Sami Francuzi już w latach osiemdziesiątych porzucili wzorzec *Jeune École*, wracając do budowy zbalansowanej floty. Koncepcja ta stała się znacznie bardziej realna po osiągnięciu dojrzałości konstrukcyjnej przez okręty podwodne. Idealnie nadawały się one do ataku na żeglugę handlową silniejszych państw, co zaprezentowali Niemcy podczas wojny.

W okresie poprzedzającym I wojnę światową Wielka Brytania dysponowała największą flotą handlową na świecie. Dlatego też większą wagę przykładano tam do ochrony własnej żeglugi niż zwalczania handlu przeciwnika. Zresztą okrętom spełniającym każdą z tych ról stawiano bardzo zbliżone wymagania. Kluczowym parametrem był jak największy zasięg. Chociaż początkowo duże krążowniki lekkie (typ *Town*) projektowano z myślą o ochronie żeglugi, po wybuchu wojny większość z nich przeniesiono do *Grand Fleet* lub innych zespołów na głównym teatrze działań wojennych. Wynikało to z faktu, iż misję ochrony handlu mogły z powodzeniem wypełniać liczne, starsze krążowniki pancerne i pancernopokładowe. Dodatkowo w pierwszych miesiącach wojny wyeliminowane zostało zagrożenie

²¹ Gardiner i Gray, *Conway's*, 21.

²² Arne Roksund, *The Jeune École: The Strategy of the Weak* (Leiden: Brill, 2007), 36, 79–82.

²³ Alfred Thayer Mahan, *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783* (Boston: Little, Brown and Company, 1918), 195–200, 220–231.

ze strony niemieckich krążowników (na akwenach innych niż Morze Północne).²⁴ Do zadań okrętów znajdujących się w składzie *Grand Fleet* nie należała ochrona żeglugi handlowej ani jej zwalczanie.

Drugą najważniejszą rolę krążownika było prowadzenie rozpoznania dla floty. Jak zostało już wspomniane, Brytyjczycy opracowali do tego celu wyspecjalizowane okręty zwiadowcze. W przypadku jednostek rozpoznawczych liczyła się przede wszystkim wysoka prędkość. Pozwalała ona na swobodne operowanie dookoła własnej floty liniowej i przeczesywanie morza w poszukiwaniu przeciwnika. W przypadku kontaktu z przeważającymi siłami wroga umożliwiała zaś wycofanie się lub śledzenie ich i przekazywanie informacji o ich pozycji do dowództwa. Ponieważ okręty te miały operować razem z flotą, nie potrzebowały tak dużego zasięgu jak wcześniejsze krążowniki. Były więc mniejsze, a co za tym idzie panowała na nich ciasnota. Gorsze warunki dla załogi nie stanowiły większego problemu, ponieważ jednostki te nie musiały operować bez zawijania do portu przez długi czas. Ze względu na swoją rolę dysponowały też słabym uzbrojeniem oraz były praktycznie pozbawione opancerzenia. To stało się problemem, gdy zaczęły pojawiać się szybkie krążowniki lekkie, dorównujące starszym krążownikom zwiadowczym szybkością, a zdecydowanie przewyższające je pod względem uzbrojenia i osłony pancernej. Dlatego wraz z wprowadzeniem krążowników typu *Arethusa* wspomniany podział zaniknął w brytyjskiej *Royal Navy*, zaś w niemieckiej *Kaiserliche Marine* w ogóle nie powstał.²⁵

Obok rozpoznania towarzyszące flocie liniowej krążowniki miały również za zadanie jej osłonę przed wrogimi okrętami podwodnymi i torpedowcami. W *Grand Fleet* przykładano do tej kwestii szczególną wagę. Oficerowie brytyjskiej floty, na czele z jej dowódcą w latach 1914–1916, admirałem Johnem Jellicoe, bardzo poważnie traktowali zagrożenie ze strony niemieckiej broni podwodnej (miny i torpedy). Wydarzenia z początku wojny spotęgowały ich obawy przed tym rodzajem broni. 22 września 1914 r. miała miejsce słynna akcja, w której niemiecki okręt podwodny U-9 zatopił trzy brytyjskie krążowniki pancerne: HMS *Aboukir*, *Hogue* i *Cressy*.²⁶ To wydarzenie po raz pierwszy uświadomiło wszystkim, jak groźne mogą być okręty podwodne. Natomiast w październiku 1914 r. okręt liniowy HMS *Audacious* (nowoczesny dreadnot typu *King George V*, w służbie zaledwie

²⁴ Jan Gozdawa-Gołębiowski i Tadeusz Wywerka Prekurat, *Pierwsza wojna światowa na morzu* (Warszawa: Wydawnictwo Lampart, 1997), 114–118; Friedman, *British Cruisers*, 53; Wayne Hughes, *Fleet Tactics and Coastal Combat* (Annapolis: Naval Institute Press, 2000), 76.

²⁵ Nottelmann i Dodson, *The Kaiser's Cruisers*, 68, 79–83; Friedman, *British Cruisers*, 32–35.

²⁶ Gozdawa-Gołębiowski i Wywerka Prekurat, *Pierwsza wojna*, 178–179; Beckett, *The Great War*, 113.

od ok. roku) zatonął u wybrzeży Północnej Irlandii po wejściu na pojedynczą minę.²⁷ Ten przypadek uzmysłowił brytyjskiej admiralicji niewystarczającą skuteczność systemu ochrony przeciwtorpedowej na ich okrętach liniowych. Pierwsza z opisanych sytuacji udowodniła, iż okręty podwodne stanowią zagrożenie dla dużych okrętów wojennych. Sprawa Audaciousa wzbudziła wśród części brytyjskiej admiralicji obawy o wrażliwość okrętów liniowych na podwodne eksplozje min lub torped. W związku z tym dowództwo *Grand Fleet* zaczęło traktować niemieckie okręty podwodne jako jedno z najpoważniejszych zagrożeń.

To, jak bardzo Jellicoe obawiał się ataków torpedowych na swoje okręty liniowe, jest widoczne w jego rozkazach dla floty. W *Grand Fleet Battle Orders* brytyjski admirał kładł duży nacisk na wykrywanie i zwalczanie okrętów podwodnych oraz na przeciwdziałanie atakom torpedowym wrogich niszczycieli. Wzmianki na ten temat pojawiają się w dokumencie często, w instrukcjach dla poszczególnych typów okrętów. Poświęcono im także cały osobny ustęp.²⁸ Zadanie osłony floty należało w pierwszej kolejności do towarzyszących jej niszczycieli. Krążowniki lekkie miały stanowić wsparcie przy odpiernaniu ataków wrogich sił torpedowych. Jeśli z jakiegoś powodu nie było wystarczającej liczby dostępnych niszczycieli, ich rolę przejmowały właśnie krążowniki lekkie. Miały one także zapewnić osłonę przeciw okrętom podwodnym. Należy przy tym zaznaczyć, iż osłona ta miała polegać na wypatrywaniu wrogich okrętów podwodnych (zarówno wynurzonych, jak i zanurzonych – peryskop) oraz w miarę możliwości, niedopuszczeniu ich w pobliże okrętów liniowych. W czasie I wojny światowej środki do zwalczania okrętów podwodnych były bardzo ograniczone. Przez większą część wojny nie było uzbrojenia pozwalającego na porażenie zanurzonego okrętu podwodnego. Z drugiej strony łodzie podwodne mogły pozostawać w zanurzeniu przez krótki czas i poruszać się z niewielką prędkością, natomiast po zejściu poniżej głębokości peryskopowej taki okręt stawał się ślepy i niezdolny do przeprowadzenia ataku. Ponieważ torpedy w tamtym okresie miały krótki zasięg, statek podwodny musiał podejść do celu na niewielką odległość. Okno czasowe na przeprowadzenie ataku na idące z prędkością marszową okręty było mocno ograniczone. W tej sytuacji już samo ostrzeżenie jednostek liniowych przed wykrytym przez eskortę zagrożeniem umożliwiało im wykonanie manewru unikowego, uniemożliwiającego okrętowi podwodnemu skuteczny atak. Na to liczyli brytyjscy dowódcy, kładąc duży nacisk na wypatrywanie statków podwodnych przez załogi wszystkich okrętów w szyku floty.

²⁷ Friedman, *British Cruisers*, 66; Klimczyk, *Historia*, 126–127.

²⁸ „Jellicoe’s own set,” 101–118.

Kolejnym zadaniem, do którego wykorzystywano krążowniki lekkie w składzie *Grand Fleet*, było dowodzenie flotyllami niszczycieli. Struktura brytyjskich flotylli miała trójstopniowy charakter. Większość wchodzących w ich skład jednostek stanowiły standardowe niszczyciele.²⁹ Na czele flotylli oraz pół-flotylli znajdowały się specjalne okręty, tzw. przewodniki (lub lidery, *flotilla leader*). W realiach *Royal Navy* doby I wojny światowej były to nieco większe niszczyciele, poza tym bardzo podobne do pozostałych przedstawicieli tego typu. Natomiast większe zgrupowanie sił lekkich (czyli niszczycieli) prowadził oddelegowany krążownik lekki. Większe okręty zapewniały znacznie lepsze warunki do dowodzenia zespołem niż małe niszczyciele (nawet przewodniki flotylli).³⁰ Jednocześnie same stanowiły trudny cel dla wrogich jednostek (ich rozmiary i pancierz czyniły je bardziej odpornymi na artylerię główną niszczycieli – armaty 102, 105 mm, zaś prędkość i duża manewrowość sprawiały, że ciężko było trafić je torpedami). Struktura zespołów torpedowych w niemieckiej marynarce wojennej była podobna.

We flocie niemieckiej (lub dużym zespole okrętów) znajdował się zwykle jeden krążownik lekki będący okrętem flagowym dowódcy wszystkich flotylli niszczycieli (*Führer der Torpedoboote*). Przykładowo w trakcie bitwy jutlandzkiej SMS Rostock pełnił rolę okrętu flagowego pierwszego dowódcy niszczycieli (*I. Führer der Torpedoboote*),³¹ mającego pod sobą flotylle towarzyszące głównym siłom *Hochseeflotte*. Natomiast SMS Regensburg był okrętem flagowym drugiego dowódcy niszczycieli, prowadzącego flotylle przydzielone do Pierwszej Grupy Rozpoznawczej.³² Brytyjczycy posiadający

²⁹ Brytyjska flotylla niszczycieli składała się z 18 okrętów. 16 niszczycieli podzielonych na dwie półflotylle, każda podzielona na dwa dywizjony. Dodatkowo półflotylle prowadziły niszczyciele przewodniki lub lekkie krążowniki; Stephen McLaughlin, „Battlelines and Fast Wings: Battlefleet Tactics in the Royal Navy, 1900–1914,” *Journal of Strategic Studies* 38, nr 7 (2015): 987–988.

³⁰ Większość niszczycieli z czasów I wojny światowej to niewielkie jednostki o wyporności ok. 1 tys. t. Największe przewodniki flotylli, budowane już w czasie konfliktu, wypierały ok. 1,5 tys. t. Na ich pokładach było bardzo niewiele miejsca, zaś dowodzenie zespołem z małego pomostu, wyniesionego tylko nieznacznie ponad poziom morza, nie należało do prostych zadań; *ibid.*, 985–986; Gardiner i Gray, *Conway's*, 78–84.

³¹ Podczas I wojny światowej w *Kaiserliche Marine* było kilku oficerów noszących miano *Führer der Torpedoboote*, każdy z nich pełnił funkcję dowódcy wszystkich niszczycieli na wybranym akwenie operacyjnym. Po jednym przydzielono na Morze Bałtyckie oraz do Flandrii, natomiast dwóch znajdowało się w składzie *Hochseeflotte*. *I. Führer der Torpedoboote* dowodził flotyllami niszczycieli operującymi siłami głównymi floty liniowej, natomiast *II. Führer der Torpedoboote* dowodził flotyllami niszczycieli wchodzącymi w skład sił rozpoznawczych; Hildebrand, Röhr i Steinmetz, *Die deutschen Kriegsschiffe*, 223.

³² John Brooks, *The Battle of Jutland* (Cambridge: Cambridge University Press, 2016), 154; V.E. Tarrant, *Jutland: The German Perspective* (London: Cassell, 2001), 114, 317.

znacznie więcej krążowników lekkich niż Niemcy mogli sobie pozwolić na oddelegowanie większej ich liczby do tych zadań.

Poza *Grand Fleet* taką organizację posiadał zespół brytyjski sił lekkich znany jako *Harwich Force* pod dowództwem komodora Reginalda Tyrwhitta.

3. Zadania krążowników lekkich w *Grand Fleet* w świetle *Grand Fleet Battle Orders* adm. Jellicoe

3.1 Organizacja

Organizacja krążowników lekkich w ramach *Grand Fleet* pozostawała bez większych zmian przez całą wojnę. Wpływ miał na to niewątpliwie brak poważniejszych strat wśród tego typu okrętów po stronie brytyjskiej. Zmiany polegały głównie na przesuwaniu poszczególnych jednostek pomiędzy eskadrami. W *Grand Fleet Battle Orders* z sierpnia 1916 r. wymienione są 23 krążowniki lekkie, zorganizowane w pięć eskadr. Trzy eskadry: 1, 2 i 3 (*1st, 2nd, 3rd Light Cruiser Squadron*) były przydzielone do Floty Krążowników Liniowych (*Battle Cruiser Fleet*). Natomiast pozostałe – 4 i 5 – miały wspierać główne siły liniowe. Eskadry towarzyszące Flocie Krążowników Liniowych miały w składzie po cztery okręty (z wyjątkiem 2 Eskadry dysponującej tylko trzema), natomiast przydzielone do sił głównych po sześć. Każda z eskadr była podzielona na dwa dywizjony. 5 Eskadra należała do *Harwich Force* – zespołu, który przez większość wojny operował samodzielnie jako rodzaj sił szybkiego reagowania na ruchy niemieckiej floty na Morzu Północnym oraz w pobliżu kanału La Manche, dlatego nie zawsze mogła towarzyszyć głównym siłom *Grand Fleet*. W jej skład wchodziły głównie nowe krążowniki typu C (przy tym ostatni HMS Centaur miał dopisek „dołączy, gdy będzie gotowy”).³³

3.2 Osłona floty

Formacja, jaką miały przyjąć okręty osłony floty, zależała od wielu czynników. Przede wszystkim ze względu na rozmiar *Grand Fleet* jej formacja marszowa była inna od bojowej. W trakcie marszu okręty liniowe poruszały się w kilku równoległych kolumnach (zwykle tworzonych przez jeden

³³ ang. „*Joins when ready*”. Skład wymieniony w dokumencie różni się od tego, w jakim flota wypłynęła na bitwę jutlandzką trzy miesiące wcześniej. Przede wszystkim 5 Eskadra Krążowników Lekkich nie brała udziału w bitwie. Skład 1 Eskadry pozostał identyczny, zaś w 2 Eskadrze brakowało tylko HMS Nottingham utraconego w sierpniu. Zmienił się natomiast skład 3 Eskadry (dwa krążowniki z bitwy jutlandzkiej i dwa nowe). 4 Eskadra w stosunku do maja–czerwca zyskała HMS Cambrian. Trzeba pamiętać, że co jakiś czas przenoszono okręty pomiędzy poszczególnymi eskadrami; „*Jellicoe's own set*,” 25.

dywizjon, czyli cztery okręty). Krążowniki lekkie miały iść dywizjonami (po dwa okręty), w szyku czołowym przed okrętami liniowymi. Rozkazy adm. Jellicoe podkreślają, iż ważne jest, aby skrzydła floty osłaniane były przez pary krążowników lekkich. Natomiast w środku szyku mogą iść pojedyncze krążowniki, jeśli we flocie jest ich niedostateczna liczba. Istotne było zachowanie określonych odległości, które w szyku czołowym miały nie przekraczać 10 mil morskich³⁴ (za dnia i przy dobrej widzialności), ale też być nie mniejsze niż 5 mil morskich. Wyraźnie zaznaczono też, że okręty oraz poszczególne eskadry mają utrzymywać stały kontakt wzrokowy z najbliższymi jednostkami.³⁵ Powodem tego miało być zachowanie możliwości porozumiewania się całej floty za pomocą sygnałów wizualnych (flag i lamp sygnałowych). Brytyjczycy starali się ograniczać wykorzystywanie łączności radiowej (beziprzewodowy radiotelegraf) do minimum. Wynikało to z ryzyka zawodności techniki, a także przechwycenia komunikatów przez przeciwnika. Dodatkowo dochodziły obawy o ataki niemieckich okrętów podwodnych, które mogłyby zostać naprowadzone na *Grand Fleet* dzięki przechwyconym wiadomościom (zakładając, że Niemcy zdołaliby je odszyfrować). Doprowadziło to do przyjęcia konserwatywnej postawy przez dowództwo *Royal Navy* co do form komunikacji (choć nie można odmówić im pewnych racji).³⁶

Podczas marszu, za dnia jednym z głównych zadań idących na czele krążowników lekkich było oczyszczanie trasy floty z cywilnych statków. Dowództwo floty obawiało się wykorzystania przez Niemców statków handlowych pływających pod neutralną banderą. Chodzi tu o nieuzbrojone i załadowane statki, nieodróżnialne od prawdziwych jednostek cywilnych. Ich zadanie polegało na poszukiwaniu brytyjskiej floty w celu rozpoznania jej składu oraz kursu. Aby temu zapobiec, każda jednostka cywilna znajdująca się na trasie przemarszu *Grand Fleet* miała być z niej jak najszybciej usunięta. W tym celu do cywilnej jednostki powinien zbliżyć się jeden z krążowników w towarzystwie niszczyciela i nakazać jej obranie kursu, który zabierze go z trasy floty. Krążownik powinien odeskortować jednostkę, upewniając się, że nie dostrzeże ona głównych sił floty. Następnie jego załoga miała przeszukać cywilną jednostkę, szczególnie jeżeli była ona wyposażona w radiotelegraf lub zachowywała się podejrzanie.³⁷ W nocy prowadzenie

³⁴ Mila morska (ang. *nautical mile* – nm) = 1852 metry.

³⁵ „Jellicoe’s own set,” 26, 28–30.

³⁶ Andrew Gordon, *The Rules of the Game. Jutland and British Naval Command* (New York: Naval Institute Press, 2013), 49–63; Nicholas Jellicoe, *Jutland: The Unfinished Battle; A Personal History of a Naval Controversy* (Annapolis: Naval Institute Press, 2016), 64, 124–126.

³⁷ Za przykład podany został niemiecki krążownik pomocniczy SMS *Möwe*. Niemniej obawy adm. Jellicoe były raczej czysto teoretyczne. Niemcy nie wykorzystywali swoich

inspekcji nie było konieczne (chyba że dana jednostka wzbudzała poważne podejrzenia).

Znajdujące się na czele floty krążowniki miały też osłaniać flotę przed wrogimi statkami powietrznymi (chodzi głównie o sterowce Zeppelin używane przez niemiecką marynarkę wojenną do rozpoznania, ale w grę wchodziły również samoloty, zwłaszcza bliżej niemieckich wybrzeży). Zasadniczo najważniejsze było odpędzanie tych jednostek i niedopuszczenie do rozpoznania przez nie brytyjskiej floty liniowej. Wspomniana jest możliwość przeprowadzenia przez te jednostki ataku bombowego na brytyjskie okręty. Jednakże w realiach I wojny światowej nie stanowiło ono wielkiego zagrożenia dla dużych okrętów (zarówno zeppelinów, jak i samoloty mogły przenieść niewielki ładunek bomb o małym wagomiarze). Niemniej adm. Jellicoe postulował wzmocnienie uzbrojenia przeciwlotniczego na krążownikach.³⁸

Kolejne zadanie to poszukiwanie wrogich okrętów podwodnych. Do tej roli najlepiej nadawała się opisywana powyżej formacja. Okręty podwodne w tamtym czasie miały niską prędkość w zanurzeniu. W związku z tym, aby zająć dogodną pozycję do ataku na flotę liniową, najłatwiej było zbliżyć się z kierunku, w jakim się ona poruszała. Natomiast, próbując podejść przy wynurzeniu, okręt ryzykował, iż zostanie wcześniej wykryty (na obu skrzydłach floty szły krążowniki pancerne oraz niszczyciele).³⁹

Szyk floty zależał też oczywiście od jej składu. Dwa scenariusze to obecność przy siłach głównych Floty Krążowników Liniowych lub jej brak. Jak zostało wcześniej wspomniane, do Floty Krążowników Liniowych przydzielone były aż trzy eskadry krążowników lekkich. Ponieważ krążowniki liniowe miały działać jako siły rozpoznawcze, w przypadku obecności w jednym szyku z siłami głównym szły przed nimi. Towarzyszące im eskadry krążowników lekkich tworzyły w takiej sytuacji wspomnianą, wysuniętą linię osłony na czele całej floty. Natomiast dwie eskadry krążowników lekkich przydzielone do sił głównych zajmowały pozycje na skrzydłach, za krążownikami liniowymi, a przed szykiem okrętów liniowych (pośrodku szyku umiejscowione były krążowniki pancerne).⁴⁰ W ten sposób okręty liniowe od czoła chroniła podwójna linia krążowników. Inny szyk obowiązywał w nocy. Jego podstawa była jednak taka sama (krążowniki podążały przed okrętami liniowymi, natomiast na tyłach floty zajmowały pozycje niszczyciele). Również niska widzialność za dnia wymuszała modyfikację szyku,

krążowników pomocniczych do innych zadań niż zwalczanie żeglugi handlowej. „Jellicoe’s own set,” 39; Gozdawa-Gołębiowski i Wywerka Prekurat, *Pierwsza wojna*, 216–218.

³⁸ „Jellicoe’s own set,” 39.

³⁹ McLaughlin, „Battlelines and Fast Wings,” 991–993.

⁴⁰ „Jellicoe’s own set,” 28–37.

choć ta ograniczała się głównie do jego zacieśnienia, aby umożliwić poszczególnym formacjom zachowanie kontaktu wizualnego.

Zupełnie innych szyk obowiązywał *Grand Fleet* na czas boju. Okręty liniowe (oraz krążowniki liniowe w przypadku ich obecności) przyjmowały szyk liniowy. Rolą krążowników lekkich była ich osłona przed atakiem wrogich niszczycieli oraz aktywne rozpoznanie na czele i skrzydłach. W czasie akcji krążowniki lekkie miały operować w parach. Nie musiały zachowywać żadnej konkretnej formacji, tylko taką, która najlepiej pozwalała wypełniać ich zadanie. Znowu szczególnie podkreślono konieczność wyszukiwania i odpędzania wrogich okrętów podwodnych. Jednocześnie, w miarę możliwości, krążowniki powinny zachować łączność wzrokową między sobą.⁴¹

Podczas akcji okręty liniowe ustawione w formację torową zajmowały miejsce w centrum szyku floty. Kilka mil przed nimi, wysunięte nieco na ich prawe skrzydło, zajmowały pozycję krążowniki liniowe. Dwie eskadry krążowników lekkich (po cztery okręty) miały podążać przed nimi, równoległe do siebie, prowadząc całą flotę. Jedna eskadra zajmowała pozycję na lewym skrzydle krążowników liniowych, w dwóch równoległych kolumnach (dywizjonami, po trzy okręty). Prawa kolumna znajdowała się na przedłużeniu linii pancerników. Kolejna eskadra krążowników lekkich umiejscowiona była na prawym skrzydle krążowników liniowych i wysunięta do przodu. Miała być formacją najbardziej wysuniętą na przód oraz na prawe skrzydło floty. Oznaczało to, iż znajdowała się najbliżej przeciwnika ze wszystkich brytyjskich jednostek. Opisowany szyk był przewidziany na sytuację, gdy wroga flota znajduje się z prawej burty *Grand Fleet*. W przypadku gdyby znalazła się z jej lewej burty, zastosowano by lustrzane odbicie tego szyku. Bezpośrednio za okrętami liniowymi umiejscowiona została jeszcze jedna eskadra krążowników lekkich (nieznacznie na prawym skrzydle sił głównych). Przewidziana była też sytuacja, w której akcja bojowa byłaby prowadzona na przeciwnym kierunku do tego, w którym rozwinięta została flota. W takim wypadku eskadry krążowników (oraz wszystkie jednostki podążające na czele floty) musiały zmienić szyk. Wykorzystywano do tego specjalne sygnały.⁴² To kolejny powód, dla którego zalecano utrzymywanie kontaktu wizualnego między jednostkami.

Warto zauważyć, iż opisowany szyk floty zapewniał jej osłonę przede wszystkim od czoła. Podczas wymiany ognia pomiędzy okrętami liniowymi mniejsze jednostki miały pozostawać poza strefą ostrzału. Dzięki temu nie narażały się na ogień ciężkich dział, stanowiący dla nich duże zagrożenie oraz nie przeszkadzały własnym okrętom liniowym w celowaniu (nie były

⁴¹ Ibid., 38, 43.

⁴² Sygnał „I. J.” był rozkazem zajęcia pozycji na lewym skrzydle floty, natomiast sygnał „J. C.” na jej prawym skrzydle; „Jellicoe’s own set,” 41.

też narażone na przypadkowy ostrzał ze strony własnych sił). Mogły także skutecznie osłaniać linię bojową przed okrętami podwodnymi od czoła. Natomiast jeżeli Niemcy przypuściliby atak torpedowy przy użyciu niszczycieli, brytyjskie krążowniki (oraz niszczyciele) byłyby w stanie szybko zmienić kurs i przechwycić atakujące siły, zanim zbliżyłyby się one do okrętów liniowych. Tak przynajmniej prezentowały się brytyjskie teoretyczne założenia, uzasadniające przyjęcie wspomnianej formacji.

Oczywiście realia bitwy nigdy nie są tak uporządkowane. Plany te można porównać z sytuacją z bitwy jutlandzkiej. Było to jedyne starcie, w którym udział wzięła cała *Grand Fleet* (zaś po drugiej stronie cała *Hochseeflotte*).⁴³ Ogólne zasady, na których bazowała formacja floty brytyjskiej w boju, były takie same, jak przedstawiono powyżej. Jednakże utrzymanie pozycji pozwalających na skuteczną osłonę floty przez krążowniki lekkie okazało się trudne. Podczas pierwszego starcia krążowników liniowych, znanego też jako *Run to the south*, pojawiły się poważne problemy. Dowódcy dwóch z trzech eskadr krążowników lekkich towarzyszących Flocie Krążowników Liniowych popełnili błędy. 1 i 3 Eskadra, osłaniające krążowniki liniowe od czoła, jako pierwsze nawiązały kontakt z przeciwnikiem (Niemców pierwszy wykrył krążownik lekki HMS *Galatea* z 1 Eskadry Krążowników Lekkich).⁴⁴ Prowadząc wymianę ognia z niemieckimi krążownikami lekkimi i niszczycielami, obie eskadry wysforowały się za bardzo na północ. Tymczasem niemieckie krążowniki liniowe skierowały się na południowy wschód, zaś brytyjskie podążyły za nimi. Tym sposobem 1 i 3 Eskadra pozostały na tyłach sił, które miały osłaniać. Zadanie osłony spoczęło więc na barkach 2 Eskadry, która wyszła na czoło brytyjskiej formacji. W związku z tym w tej części bitwy (przed wejściem do akcji głównych sił brytyjskich) pozostawała ona najbliżej floty niemieckiej. 2 Eskadra Krążowników Lekkich spisała się zresztą najlepiej ze wszystkich jednostek tego typu we flocie brytyjskiej. Udawało jej się najczęściej nawiązywać kontakt wzrokowy z przeciwnikiem oraz utrzymywać go przez dłuższy czas.⁴⁵

Podczas starcia obydwu flot liniowych brytyjskie krążowniki lekkie zajęły pozycje po stronie szyku przeciwnej od Niemców (niejako chowając się za okrętami liniowymi, co było zgodne z instrukcjami zawartymi w *Grand*

⁴³ Gozdawa-Gołębiowski i Wywerka Prekurat, *Pierwsza wojna*, 288; Brooks, *The Battle*, 28; Charles London, *Jutland 1916 Clash of the Dreadnoughts* (Botley, Oxford: Osprey Publishing, 2000), 14.

⁴⁴ Brooks, *The Battle*, 122; London, *Jutland*, 38–39; Geoffrey Bennet, *Jutlandia 1916: Bitwa morską*, tłum Kazimierz Szarski (Warszawa: Bellona, 2010), 52.

⁴⁵ Brooks, *The Battle*, 152–153; Otto Groos, *Der Krieg zur See 1914–1918*, t. 1, *Der Krieg in der Nordsee* (Berlin: Mittler und Sohn, 1925), 442; *Battle of Jutland 30th May to 1st June 1916. Official Dispatches with Appendices* (London: Published by His Majesty Stationary Office, 1920), 175–184.

Fleet Battle Orders).⁴⁶ Ponieważ nie miały w ten sposób możliwości dostarczenia flocie informacji o przeciwniku, ich dowódcy zaczęli przemieszczać swoje jednostki w kierunku wrogich sił. Jedna z eskadr zajęła pozycję na czele (początkowo 1), jedna z tyłu (2), zaś dwie pozostałe przeszły pomiędzy własną linią bojową, aby wesprzeć krążowniki liniowe. Podczas nocnego marszu 4 Eskadra szła na czele szyku pancerników. 1 i 3 towarzyszyły Flocie Krążowników Liniowych. Krótco przed zachodem słońca nawiązały kontakt z przeciwnikiem i wzięły udział w wymianie ognia z niemieckimi siłami rozpoznawczymi. Jak na ironię w nocy brytyjskie krążowniki liniowe wyprzedziły nie tylko własne siły główne, ale także *Hochseeflotte*. W związku z tym zarówno one, jak i towarzyszące im dwie eskadry krążowników lekkich nie wzięły już udziału w walce. Ostatni kontakt z Niemcami uzyskała 2 Eskadra. Osłaniała ona tyły floty brytyjskiej, ale jednocześnie była najbardziej wysunięta na zachód – w kierunku przeciwnika.⁴⁷ Bitwa jutlandzka pokazuje, jak trudno było w warunkach bojowych utrzymać opracowaną wcześniej formację. Zmieniające się szybko okoliczności wymagały korekt pozycji poszczególnych jednostek. To zaś utrudniało im wykonywanie wyznaczonych zadań. Zwłaszcza że komunikacja sprawiała Brytyjczykom spore problemy.⁴⁸

3.3 Rozpoznanie

Drugim najważniejszym zadaniem krążowników lekkich w *Grand Fleet* było prowadzenie rozpoznania. Warto tu zaznaczyć, że można wyróżnić rozpoznanie pasywne oraz aktywne (agresywne). Rozpoznanie pasywne łączy się z funkcją osłony opisywaną w powyższej części artykułu. Krążowniki lekkie zajmowały najbardziej skrajne pozycje w szyku *Grand Fleet*.⁴⁹ Miały prowadzić obserwację morza na kursie floty w poszukiwaniu przeciwnika

⁴⁶ ang. *Unengaged side*; Groos, *Der Krieg*, 444; „Jellicoe’s own set,” 34–35.

⁴⁷ Groos, *Der Krieg*, 446; Brooks, *The Battle*, 157–159; London, *Jutland*, 57; Bennet, *Jutlandia*, 135–136.

⁴⁸ Brooks, *The Battle*, 53, 57–63; Gordon, *The Rules*, 354–355, 488–489; John Campbell, *Jutland: An Analysis of the Fighting* (Annapolis: Naval Institute Press, 1986), 83–84, 254–257.

⁴⁹ Krążowniki lekkie nadawały się do tego celu lepiej niż np. niszczyciele z kilku powodów. Niektóre zostały już wymienione. Według rozkazów dla *Grand Fleet* eskadry krążowników lekkich powinny znajdować się przed flotyllami niszczycieli. Powodem była ich większa dzielność morską. Przy wyższym stanie morza niszczyciele mogły mieć problem z osiągnięciem wysokiej prędkości, podczas gdy krążowniki radziły sobie znacznie lepiej. Dzięki takiemu ustawieniu mogły operować swobodnie, a niszczyciele nie stanowiły dla nich obciążenia; Friedman, *British Cruisers*, 147–149; McLaughlin, „Battlelines and Fast Wings,” 986; Jon Sumida, „A Matter of Timing: The Royal Navy and the Tactics of the Decisive Battle, 1912–1916,” *The Journal of Military History* 67, nr 1 (2003): 94–97; „Jellicoe’s own set,” 40.

(chodzi tu zarówno o pomniejszych zagrożenia w postaci okrętów podwodnych, jak i całą *Hochseeflotte*). W przypadku dostrzeżenia i zidentyfikowania zagrożenia ich zadaniem była jego neutralizacja (zanim zdąży zbliżyć się do floty) lub ostrzeżenia głównodowodzącego. Rozpoznanie aktywne odnosi się głównie do akcji. Poszczególne jednostki manewrowały samodzielnie, poszukując przeciwnika. Jednakże rola krążowników lekkich nie kończyła się na zlokalizowaniu wrogich sił. Rozkazy mówią wyraźnie, iż po nawiązaniu kontaktu z przeciwnikiem konieczne było jego utrzymanie oraz przekazywanie głównodowodzącemu floty informacji o pozycji i kursie wrogich jednostek.⁵⁰ Szczegóły dalszego postępowania zależały od sytuacji. Jeżeli napotkane zostały wrogie siły rozpoznawcze – dokładniej niemieckie krążowniki lekkie i niszczyciele – ich brytyjskie odpowiedniki powinny zaatakować je i zmusić do odwrotu lub zniszczyć. Zakładano, że brytyjskie siły rozpoznawcze powinny być silniejsze niż niemieckie. Jeżeli natomiast nawiązany został kontakt z przeważającymi siłami (szczególnie flotą liniową), krążowniki miały utrzymać z nimi kontakt, jednocześnie nie narażając się na ostrzał.

Brytyjskie dowództwo kładło nacisk na potrzebę inicjatywy i samodzielności w działaniu dowódców krążowników (zarówno eskadr, jak i poszczególnych okrętów). Jest to zrozumiałe i miało swoje odbicie w rozkazach dla floty.⁵¹ Przy ograniczeniach ówczesnej łączności niemożliwe było odgórne kierowanie jednostkami zwiadowczymi przez głównodowodzącego (zwłaszcza w szybko zmieniającej się sytuacji podczas bitwy). Każdy dowódca eskadry musiał być w stanie sam ocenić sytuację i poprowadzić swoje okręty w najbardziej efektywny z punktu widzenia floty sposób. Ponieważ krążowniki były oczami i uszami admirała dowodzącego flotą, musiał mieć pewność, że znajdują się tam, gdzie są najbardziej potrzebne. Oczywiście inicjatywa i agresja nie powinny być mylone z brawurą lub lekkomyślnością. Dlatego w rozkazach znalazło się także zastrzeżenie, aby dowódcy krążowników zachowali ostrożność w przypadku kontaktu z wrogą flotą liniową. Nie powinni zbliżać się do niej za bardzo, zanim nie zostanie związana walką przez brytyjskie okręty liniowe. Inaczej mogliby dostać się pod jej ogień, co groziło poważnymi konsekwencjami (od konieczności odwrotu i zerwania kontaktu po utratę okrętów). Zniszczenie brytyjskich sił rozpoznawczych przez niemieckie okręty liniowe stanowiłoby istotne osiągnięcie, znacznie utrudniając dalsze prowadzenie bitwy.⁵² W celu ułatwienia łączności między jednostkami zwiadowczymi a siłami głównymi powinny znajdować się okręty zachowujące kontakt wizualny z jednymi i drugimi. Miało to

⁵⁰ „Jellicoe’s own set,” 38–39.

⁵¹ Ibid., 26.

⁵² Ibid., 43–44.

umożliwić przekazywanie sygnałów flagami i lampami między prowadzącymi rozpoznanie a okrętem flagowym floty. W rzeczywistości, przy agresywnie manewrujących krążownikach było to niemal niemożliwe do osiągnięcia. Oznaczało to konieczność polegania na łączności bezprzewodowej, która była zawodna.⁵³

Analizując przebieg bitwy jutlandzkiej, można zaobserwować, że część tych zaleceń została wykonana w praktyce lub przynajmniej próbowano je wykonać. Niemniej pojawiły się poważne trudności. Jak zostało już wspomniane, dowódcy dwóch z czterech eskadr krążowników lekkich popełnili błędy, które miały wpływ na ich przydatność w części bitwy. Możliwe też, że w ten sposób ograniczona została świadomość sytuacyjna adm. Jellicoe w decydujących fazach starcia. Ustalenie pozycji niemieckiej floty spoczęło w dużej mierze na 2 Eskadrze.

Niemniej pomimo pewnych potknięć, naturalnych w toku działań zbrojnych, brytyjskie krążowniki lekkie wykonały swoje najważniejsze zadanie. Pierwszy kontakt, zarówno z niemiecką 1 Grupą Rozpoznawczą, jak i głównymi siłami *Hochseeflotte*, nawiązały idące przed flotą jednostki rozpoznawcze. Problemem okazało się utrzymanie tego kontaktu przez dłuższy czas (szczególnie gdy to Niemcy starali się go zerwać).⁵⁴

Jeżeli krążowniki miały prowadzić zwiad, musiały z natury rzeczy być ustawione w kierunku, z którego spodziewano się przeciwnika. Rozkazy Jellicoe stanowiły, iż przed otwarciem ognia przez brytyjskie siły liniowe krążowniki lekkie muszą zająć pozycję po tej samej stronie szyku, po której znajdował się przeciwnik. Umożliwiało to też wypełnienie kolejnej istotnej roli tych okrętów, tj. ochronę floty przed wrogim rozpoznaniem oraz atakiem niszczycieli. Działania mające na celu zwalczanie wrogich sił zwiadowczych łączyły się nieodzownie z funkcją zwiadowczą opisywanych jednostek. Jeżeli któraś z eskadr brytyjskich krążowników lekkich napotkała swoje niemieckie odpowiedniki, miała za zadanie je zaatakować. Przeszkodzenie jednostkom zwiadowczym przeciwnika w wykonaniu ich misji leżało u podstaw planu bitwy opracowanego przez adm. Jellicoe. Niemcy mieli być nieświadomi obecności w swoim pobliżu głównych sił *Grand Fleet* do ostatniej chwili.⁵⁵ Tylko tak Brytyjczycy mogli wymusić na nich starcie na korzystnych dla siebie warunkach. Trzeba przyznać, że z tego zadania brytyjskie krążowniki lekkie wywiązały się wzorowo (choćby znaczącą rolę

⁵³ Gordon, *The Rules*, 488–489; Arthur Marder, *From Dreadnought to Scapa Flow: the Royal Navy in the Fisher era 1904–1919*, t. 3, *Jutland and after May 1916 – December 1916* (Oxford: Oxford University Press, 1978), 46, 113–115, 186.

⁵⁴ Brooks, *The Battle*, 276–279; London, *Jutland*, 67; Julian Corbett, *Naval Operations*, t. 3 (London: Longmans Green and Co., 1923), 81.

⁵⁵ Campbell, *Jutland: An Analysis*, 185–191; Brooks, *The Battle*, 212–214.

odegrały też brytyjskie krążowniki liniowe). *Grand Fleet* zdołała postawić kreskę nad „T” niemieckiej flocie. *Hochseeflotte* wycofała się bez poważnych strat tylko dzięki wyćwiczonemu *Gefechtskehrwendung* – manewrowi zwrotu całym szykiem liniowym w jednym momencie.⁵⁶

Po zawiązaniu się walki artyleryjskiej między obiema flotami liniowymi brytyjskie jednostki rozpoznawcze miały zejść z linii ognia.⁵⁷ Utrudniało to jednak osłonę przed atakiem niemieckich niszczycieli. Podczas bitwy jutlandzkiej funkcję odpierania ataku torpedowego spełniały głównie brytyjskie niszczyciele (zarówno w przypadku Floty Krążowników Liniowych, jak i sił głównych). Eskadry rozpoznawcze znajdowały się w decydujących momentach na zbyt oddalonych pozycjach, aby w porę zareagować. Można by nawet spekulować, iż jednym ze skutków takiej sytuacji była konieczność wykonania manewru unikowego przed torpedami przez brytyjską linię bojową podczas trzeciego zwrotu bojowego niemieckiej floty.⁵⁸ Doprowadził on do zerwania kontaktu bojowego i w rezultacie umożliwił Niemcom ucieczkę.

3.4 Dowodzenie flotyllami niszczycieli

Kolejnym zadaniem powierzonym krążownikom lekkim w *Grand Fleet* było dowodzenie flotyllami niszczycieli. W najlepszym scenariuszu każdą flotyllę niszczycieli prowadziłby jeden krążownik lekki. W rzeczywistości jednak nawet *Royal Navy* (która jak zostało już opisane, miała do dyspozycji więcej okrętów tej klasy niż jakakolwiek inna marynarka wojenna w tamtym czasie) nie miała takich możliwości.⁵⁹ Przykładowo w czasie bitwy jutlandzkiej trzy z sześciu brytyjskich flotylli niszczycieli prowadził krążownik lekki. Były to 11 (HMS *Castor* typu C), 13 (HMS *Champion* typu C) oraz 1 Flotylla (HMS *Fearless* typu Active).⁶⁰ Na czele pozostałych flotylli znalazły się niszczyciele-przewodniki. Formacją, która posiadała zbliżoną strukturę (krążowniki lekkie oraz flotylle niszczycieli), była *Harwich Force*. Jeżeli zaistniała taka możliwość, miała wspierać *Grand Fleet*. Rozkazy wymieniają,

⁵⁶ Brooks, *The Battle*, 256–257; London, *Jutland*, 62–65; Tarrant, *Jutland: The German*, 137–143.

⁵⁷ W *Grand Fleet Battle Orders* wyszczególniono, iż podczas akcji eskadry krążowniki lekkie powinny zająć pozycje z przodu floty, na skrzydle od strony przeciwnika (ang. *inner bow*) oraz jeśli to możliwe z tyłu floty, na skrzydle od strony przeciwnika (ang. *inner quarter*); „Jellicoe’s own set,” 44.

⁵⁸ Gordon, *The Rules*, 458, 463–466; Campbell, *Jutland: An Analysis*, 198.

⁵⁹ Friedman, *British Cruisers*, 178–181; McLaughlin, „Battlelines and Fast Wings,” 1001.

⁶⁰ HMS *Castor* pełnił dodatkowo funkcję okrętu flagowego dowódcy wszystkich flotylli niszczycieli w *Grand Fleet*; Brooks, *The Battle*, 159.

iż przy starciu obydwu flot byłoby pożądane, aby *Harwich Force* dołączyła do szyku brytyjskiej floty.

Rozkazy adm. Jellicoe wymieniają jako zadanie krążowników lekkich także ataki torpedowe na wrogą linię bojową. Rzeczywiście okręty te miały taką możliwość, chociaż ich uzbrojenie torpedowe nie było silniejsze niż na typowym niszczycielu z tamtej epoki (zazwyczaj 4 wyrzutnie). Niemniej dowództwo brytyjskie mogło liczyć, że w sprzyjających warunkach będą w stanie dodatkowo zaszkodzić niemieckiej flocie (szczególnie współdziałając z niszczycielami). Zalecane było atakowanie czołowych elementów wrogiej formacji.⁶¹ Oczywiście wiązało się to ze sporym ryzykiem, dlatego też konieczna była najwyższa ostrożność ze strony dowódców poszczególnych jednostek. Szansę powodzenia miał jedynie atak przeprowadzony w czasie, gdy niemieckie okręty liniowe związane były walką ze swoimi brytyjskimi odpowiednikami. Wydaje się, iż tak naprawdę zalecenia do ataków torpedowych zostały sformułowane głównie w celu zachęcenia dowódców eskadr rozpoznawczych do bardziej agresywnych działań. Wyrażały też chęć skoncentrowania całej dostępnej siły ognia, aby zadać Niemcom jak najwyższe straty, gdy zaistnieje do tego okazja. Dowódcy brytyjscy z adm. Jellicoe na czele słusznie zakładali, że taka szansa pojawiać się będzie bardzo rzadko. W toku bitwy jutlandzkiej nie doszło do żadnego ataku brytyjskich krążowników lekkich na niemiecką linię bojową. Natomiast uzbrojenie torpedowe okazało się przydatne przy zupełnie innej okazji. Obie strony użyły torped podczas starć sił rozpoznawczych, Brytyjczycy z większym powodzeniem. W starciu 4 Grupy Rozpoznawczej z 2 Eskadrą Krążowników Lekkich trafienie torpedą otrzymał stary krążownik lekki SMS *Frauenlob*, w wyniku czego zatonął.⁶²

3.5 Krążowniki wydzielone

Krążowniki wydzielone w *Grand Fleet* można podzielić na dwie kategorie. Określenie to dotyczy okrętów, które zostały wydzielone ze swojej eskadry i przydzielone tam, gdzie wymagała tego w danym momencie potrzeba operacyjna lub taktyczna. Takie elastyczne dysponowanie siłami umożliwiało Brytyjczykom wielka liczba nowoczesnych krążowników lekkich. Przykładowo podczas bitwy jutlandzkiej w szyku *Grand Fleet* znalazły się dwie takie jednostki. Były to HMS *Cantenbury* (z 5 Eskadry Krążowników Lekkich) i HMS *Chester* (z 3 Eskadry) przydzielone jako eskorta do 5 Eskadry Krążowników Liniowych.⁶³

⁶¹ „Jellicoe’s own set,” 44.

⁶² London, *Jutland*, 74.

⁶³ Ibid., 34; Brooks, *The Battle*, 389.

Druga kategoria to krążowniki towarzyszące flocie liniowej. Okręty te są kolejnym dowodem na mnogość środków, jakimi dysponowała *Royal Navy* w czasie I wojny światowej, zwłaszcza w jej drugiej połowie. Nie należały one do żadnej eskadry, zamiast tego były do dyspozycji głównodowodzącego floty. Wypływały razem z eskadrami pancerników, do których były ściśle przywiązane. Do tego celu oddelegowane zostały cztery starsze krążowniki lekkie. Były to krążowniki zwiadowcze (*scout cruisers*) – niewielkie jednostki o niskiej wartości bojowej w momencie wybuchu wojny. Ich niższa prędkość oraz gorsza dzielność morską sprawiały, że nie najlepiej nadawały się do pełnienia zadań, jakie sugerowała nazwa tego typu okrętów. Dowództwo brytyjskiej floty znalazło dla nich jednak zastosowanie. Na przedstawieniach typów szyku marszowego floty w *Grand Fleet Battle Orders* mają one wyznaczone stałe pozycje. Wymieniono także ich nazwy: HMS Blonde, Blanche, Boadicea i Bellona.⁶⁴ Ich główne zadanie polegało na powtarzaniu sygnałów między eskadrami pancerników (lub między eskadrami pancerników i pobliskimi jednostkami). Dedykowanie okrętów specjalnie do tego jednego celu pokazuje problemy związane z komunikacją za pomocą środków wizualnych. Pozwala też uzmysłowić sobie wielkość *Grand Fleet* oraz to, na jak dużym obszarze rozciągnięty był jej szyk. Teoretycznie eskadry okrętów liniowych operowały blisko siebie i powinny znajdować się w zasięgu swojego wzroku. Niemniej posiadanie takich jednostek dawało głównodowodzącemu brytyjskiej floty większą pewność, że jego rozkazy zostaną odebrane, nawet przy gorszej widzialności. Szczególnie przy nacisku, jaki Brytyjczycy kładli w tamtym czasie na komunikację za pomocą flag sygnałowych (ewentualnie lamp). Problemy z łącznością, jakie ujawniły się z całą mocą w czasie bitwy jutlandzkiej, udowadniają, że idea jednostek specjalnych do powtarzania sygnałów była słuszna (możliwe, że przydatna byłaby nawet ich większa liczba). Każdy z czterech krążowników przydzielono do jednej z eskadr pancerników.⁶⁵ Podczas marszu miały zajmować pozycje wokół szyku pancerników, na kształt rombu.⁶⁶ Poza swoją główną funkcją służyły więc jako dodatkowa osłona sił głównych. Wszystko to jest świadectwem umiejętnego korzystania przez brytyjską marynarkę wojenną również ze starszych okrętów, które nie nadawały się do spełniania swojej pierwotnej roli.

Podsumowanie

Analiza działań krążowników podczas bitwy jutlandzkiej pozwala na wyciągnięcie wniosków, jak w warunkach bojowych sprawdziły się założenia

⁶⁴ W czasie bitwy jutlandzkiej miejsce HMS Blonde zajął HMS Active; Brooks, *The Battle*, 389.

⁶⁵ HMS Active przydzielony był do okrętu flagowego, HMS Bellona do 1 Eskadry Bojowej, HMS Boadicea do 2 Eskadry, zaś Blanche do 4 Eskadry; *ibid.*, 390.

⁶⁶ „Jellicoe’s own set,” 28.

dowództwa brytyjskiej floty co do działań tych jednostek, zawarte w *Grand Fleet Battle Orders* adm. Jellicoe. Było to jedyne w trakcie całej wojny starcie flot liniowych Wielkiej Brytanii i Niemiec w prawie pełnych składach. Oznacza to, iż można na jej podstawie ocenić, jak założenia operacyjne i taktyczne *Grand Fleet* miały się do rzeczywistości.⁶⁷

Z przebiegu bitwy jutlandzkiej można wysnuć wniosek, że dowódcy brytyjskich eskadr krążowników lekkich starali się wypełniać zalecenia zawarte w rozkazach adm. Jellicoe. Pozycje zajmowane przez eskadry na poszczególnych etapach bitwy odpowiadały mniej więcej tym, które były przewidziane w rozkazach. Jednocześnie dowodzący eskadrami wykazywali własną inicjatywę (zalecaną w rozkazach). Niektóre wydarzenia mające miejsce podczas bitwy jutlandzkiej dowiodły jednak, iż część z rozkazów – zwłaszcza tych dotyczących pozycji poszczególnych jednostek w szyku floty – musiała zostać poddana korekcie. Zajęcie przez krążowniki pozycji po przeciwnej stronie szyku liniowego, w stosunku do tej, na którą prowadzona była wymiana ognia, miało wiele sensu. Z drugiej strony uniemożliwiło im to odparcie ataku wrogich niszczycieli, co według rozkazów również należało do ich obowiązków. Dopracowania wymagał także nocny szyk marszowy floty.

Ustawienie eskadr krążowników lekkich na czele oraz na skrzydłach formacji byłoby skuteczne w przypadku aktywnego poszukiwania przeciwnika i to pod warunkiem, że nieprzyjaciel również dążyłby do starcia. Tymczasem w sytuacjach, w których Niemcy usiłowali uniknąć kontaktu z brytyjską flotą, powierzenie osłony tyłów szyku jedynie niszczycielom okazało się błędem. Z dzisiejszej perspektywy wydaje się, iż przynajmniej jedna eskadra krążowników lekkich powinna zajmować pozycję na tyłach brytyjskiej formacji.⁶⁸ Nie da się oczywiście przewidzieć, czy jej obecność przyczyniłaby się do przesłania adm. Jellicoe informacji o próbie wyminięcia *Grand Fleet* przez *Hochseeflotte* na jej tyłach. Natomiast prawdopodobieństwo takiego obrotu spraw, byłoby niewątpliwie zdecydowanie większe. Tym bardziej, iż przekazywanie pozycji wrogich jednostek do głównodowodzącego floty było jednym z priorytetowych zadań dowódców krążowników lekkich (w przeciwieństwie do niszczycieli).⁶⁹

Grand Fleet Battle Orders adm. Jellicoe zostały zaktualizowane wkrótce po bitwie, wprowadzając w życie wstępne wnioski wyciągnięte z przebiegu starcia. Jednakże sekcja dotycząca krążowników lekkich pozostała niezmienną w punktach dotyczących osłony floty oraz rozpoznania.⁷⁰ Oznacza

⁶⁷ Sumida, „A Matter of Timing,” 92–96; Campbell, *Jutland: An Analysis*, 224–225.

⁶⁸ Gordon, *The Rules*, 376; Tarrant, *Jutland: The German*, 178–179.

⁶⁹ „Jellicoe’s own set,” 32–40, 46, 51–58.

⁷⁰ *Ibid.*, 25–38.

to, że zdaniem dowództwa *Grand Fleet*, z adm. Jellicoe na czele, przyjęte wcześniej założenia co do tych działań sprawdziły się w praktyce. Zmiany dotyczyły głównie pozycji oraz łączności podczas marszu. Biorąc pod uwagę, że to właśnie łączność okazała się jednym z największych problemów brytyjskiej floty w czasie bitwy jutlandzkiej, nie powinno to budzić zdziwienia.

Zarówno dokument autorstwa dowódcy *Grand Fleet*, jak i przebieg starcia floty brytyjskiej z niemiecką ilustrowały znaczenie krążowników lekkich dla flot doby I wojny światowej. Jest to o tyle godne uwagi, że w literaturze (zarówno naukowej, jak i popularnej) poświęca się temu typowi okrętów relatywnie niewiele miejsca. Bez tych jednostek *Grand Fleet* – najpotężniejsza flota liniowa świata – z dużą dozą prawdopodobieństwa miałyby poważne problemy, aby funkcjonować w efektywny sposób. Pozwala to zrozumieć, dlaczego Brytyjczycy budowali krążowniki lekkie w tak dużych ilościach (wraz z końcem wojny z powodu problemów finansowych oraz braku potrzeby dalszej rozbudowy floty skasowano budowę większości nowych okrętów, chociaż te, których budowa się już rozpoczęła, zostały ukończone). Z racji ryzyka operacyjnego, związanego z zadaniami powierzonymi krążownikom lekkim, można było spodziewać się w toku działań wojennych w obrębie tej klasy znacznie większych strat.

Posiadana przez *Royal Navy* przewaga, a także względnie niewielka liczba starć sprawiły, że straty okazały się niższe. Niemniej nawet w przypadku *Grand Fleet* okazywało się, że jej jednostki rozpoznawcze miały czasami problemy z wypełnianiem wszystkich spoczywających na nich obowiązków. W przypadku flot niedysponujących takimi możliwościami w zakresie sił rozpoznawczych jak Brytyjczycy, czy nawet Niemcy, trudności te byłyby oczywiście większe. Zrozumienie tej sytuacji sprawiło, że po wojnie praktycznie we wszystkich liczących się państwach morskich (Stany Zjednoczone, Japonia, Francja, Włochy) kontynuowano budowę nowoczesnych krążowników.⁷¹ Liczba ukończonych okrętów w większości krajów została ograniczona z powodu powojennych problemów finansowych, a później także ograniczeń wynikających z traktatu waszyngtońskiego. Niemniej w Stanach Zjednoczonych oraz w Japonii, które po wojnie urosły do rangi największych mocarstw morskich (obok Wielkiej Brytanii), udało się wprowadzić do linii stosunkowo dużą liczbę krążowników lekkich.⁷²

⁷¹ Gardiner i Gray, *Conway's*, 87, 178.

⁷² W obu krajach programy te zostały uruchomione jeszcze przed ratyfikacją traktatu waszyngtońskiego. W Stanach Zjednoczonych był to typ Omaha liczący 10 okrętów. W Japonii natomiast zrealizowany został program budowy krążowników lekkich, określanych jako 5500-tonowe. Były to trzy serie (typy Kuma, Nagara i Sendai) liczące razem 14 jednostek. W porównaniu z liczbą krążowników dostarczonych w czasie wojny przez stocznie brytyjskie, te ilości mogą się wydawać niewielkie, ale biorąc pod uwagę, ile nowych okrętów

Aneks

Eskadry krążowników lekkich *Grand Fleet* (stan na sierpień 1916 r.)

Flota Krążowników Liniowych

- 1 Eskadra Krążowników Lekkich
 - 1 Dywizjon – HMS Galatea, HMS Phaeton
 - 2 Dywizjon – HMS Inconstant, HMS Cordelia

- 2 Eskadra Krążowników Lekkich
 - 1 Dywizjon – HMS Southampton, HMS Dublin
 - 2 Dywizjon – HMS Birmingham

- 3 Eskadra Krążowników Lekkich
 - 1 Dywizjon – HMS Chatham, HMS Yarmouth
 - 2 Dywizjon – HMS Birkenhead, HMS Chester

Siły główne *Grand Fleet*

- 4 Eskadra Krążowników Lekkich
 - 1 Dywizjon – HMS Calliope, HMS Cambrian, HMS Constance
 - 2 Dywizjon – HMS Caroline, HMS Royalist, HMS Comus

- 5 Eskadra Krążowników Liniowych (*Harwich Force*)
HMS Carysfort, HMS Cantenbury, HMS Conquest,
HMS Cleopatra, HMS Penelope, HMS Centaur

Źródło: „Jellicoe’s own set of Grand Fleet Battle Orders used by him at the Battle of Jutland,” Jellicoe Papers 25, (1916), British Library, http://www.bl.uk/manuscripts/FullDisplay.aspx?ref=Add_MS_49011, dostęp wrzesień 18, 2022.

Bibliografia

Archiwa

The National Archives

Admiralty, and Ministry of Defence, Navy Department: Correspondence and Papers

(wszystkich typów) budowano w latach dwudziestych w innych państwach, należy uznać te programy za duże; *ibid.*, 226–227, 356.

Opracowania

- Battle of Jutland 30th May to 1st June 1916. Official Despatches with Appendices.* London: Published by His Majesty Stationary Office, 1920.
- Beckett, Ian. *The Great War 1914–1918.* London: Routledge, 2007, wyd. 2.
- Bennet, Geoffrey. *Jutlandia 1916: Bitwa morska.* Tłum. Kazimierz Szarski. Warszawa: Bellona, 2010.
- Brooks, John. *The Battle of Jutland.* Cambridge: Cambridge University Press, 2016.
- Brown, David. „The Design of HMS Arethusa 1912.” *Warship* 20, nr 1 (1983): 35–40.
- Brown, David. *The Grand Fleet: Warship Design and Development 1906–1922.* Barnsley: Seaworth Publishing, 2010.
- Campbell, John. *Jutland: An Analysis of the Fighting.* Annapolis: Naval Institute Press, 1986.
- Colledge, James J., i Ben Warlow. *Ships of the Royal Navy: The Complete Record of all Fighting Ships of the Royal Navy.* London: Greenhill Books, 2003, wyd. poprawione.
- Corbett, Julian. *Naval Operations.* T. 3. London: Longsman Green and Co., 1923.
- Friedman, Norman. *British Cruisers: Two World Wars and After.* Barnsley: Seaworth Publishing, 2010.
- Friedman, Norman. *Naval Weapons of World War One.* Barnsley: Seaworth Publishing, 2011.
- Gardiner, Robert i Randal Gray. *Conway’s All the World’s Fighting Ships 1906–1921.* London: Conway Maritime Press, 1985.
- Gordon, Andrew. *The Rules of the Game. Jutland and British Naval Command.* New York: Naval Institute Press, 2013.
- Gozdawa-Gołębiowski, Jan i Tadeusz Wywerka Prekurat. *Pierwsza wojna światowa na morzu.* Warszawa: Wydawnictwo Lampart, 1997.
- Groos, Otto. *Der Krieg zur See 1914–1918.* T. 1. *Der Krieg in der Nordsee.* Berlin: Mittler und Sohn, 1925.
- Gröner, Erich. *German Warships: 1815–1945.* Annapolis: Naval Institute Press, 1990.
- Hildebrand, Hans, Albert Röhr i Hans-Otto Steinmetz. *Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien. Ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart.* T. 5. *Geschichtlicher Überblick. Schiffsbiographien von Kaiser bis Lütjens.* Ratingen: Mundus, 1997.
- Hughes, Wayne. *Fleet Tactics and Coastal Combat.* Annapolis: Naval Institute Press, 2000.
- Jellicoe, John. *The Grand Fleet 1914 –1916. The creation, development and work.* New York: George H. Doran Co., 1919.
- Jellicoe, Nicholas. *Jutland: The Unfinished Battle; A Personal History of a Naval Controversy.* Annapolis: Naval Institute Press, 2016.
- Klimczyk, Tadeusz. *Historia pancernika.* Warszawa: Wydawnictwo Lampart, 1994.
- Koop, Gerhard, i Klaus-Peter Schmolke. *Kleine Kreuzer 1903–1918: Bremen bis Cöln-Klasse.* München: Bernard und Graefe, 2004.
- London, Charles. *Jutland 1916 Clash of the Dreadnoughts.* Botley, Oxford: Osprey Publishing, 2000.
- Lyon, David. „The First Town Class 1908–31 (Part 1).” *Warship* 1, nr 1 (1977): 48–58; „(Part 2).” *Warship* 1, nr 2 (1977): 54–61; „Part 3.” *Warship* 1, nr 3 (1977): 46–51.
- Mahan, Alfred Thayer. *The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783.* Boston: Little, Brown and Company, 1918.

- Marder, Arthur. *From Dreadnought to Scapa Flow: the Royal Navy in the Fisher era 1904–1919*. T. 3. *Jutland and after May 1916 – December 1916*. Oxford: Oxford University Press, 1978.
- McLaughlin, Stephen. „Battlelines and Fast Wings: Battlefleet Tactics in the Royal Navy, 1900–1914.” *Journal of Strategic Studies* 38, nr 7 (2015): 985–1005. <https://doi.org/10.1080/01402390.2015.1005444>.
- Moore, John. *Jane's Fighting Ships of World War I*. London: Studio Editions, 1990.
- Nottelmann, Dirk, i Aidan Dodson. *The Kaiser's Cruisers 1871–1918. The Development of the Small Cruiser in the Imperial German Navy*. Barnsley: Seaworth Publishing, 2020.
- Padfield, Peter. *The Great Naval Race: Anglo-German Naval Rivalry 1900–1914*. Edinburgh: Birlinn Ltd, 2005.
- Pearsall, Alan. „Arethusa Class Cruisers (Part I).” *Warship* 8, nr 1 (1984): 203–211; „(Part II).” *Warship* 8, nr 2 (1984): 258–265.
- Ridley-Kitts, Daniel. *The Grand Fleet 1914–19: The Royal Navy in the First World War*. Cheltenham: The History Press Ltd, 2014.
- Roksund, Arne. *The Jeune École: The Strategy of the Weak*. Leiden: Brill, 2007.
- Sumida, Jon. „A Matter of Timing: The Royal Navy and the Tactics of the Decisive Battle, 1912–1916.” *The Journal of Military History* 67, nr 1 (2003): 85–136.
- Tarrant, V.E. *Jutland: The German Perspective*. London: Cassell, 2001.

Internet

- „Grand Fleet Battle Orders, 1915, 1916.” British Library. Jellicoe Papers, t. 23. Dostęp kwiecień 7, 2021. http://www.bl.uk/manuscripts/FullDisplay.aspx?ref=Add_MS_49011.

STRESZCZENIE

Marcin Kaczkowski, Rola krążowników lekkich w składzie brytyjskiej *Grand Fleet* w czasie I wojny światowej (1914–1918). W świetle *Grand Fleet Battle Orders* Johna Jellicoe

Krążowniki lekkie pojawiły się jako wyodrębniona klasa okrętów na krótko przed I wojną światową. Dzisiaj można je śmiało określić jako „szare eminencje” w szeregach ówczesnych marynarek wojennych. Wśród historyków i pasjonatów wojen morskich nie cieszą się takim zainteresowaniem, jak np. okręty liniowe, krążowniki liniowe oraz okręty podwodne. Stanowiły jednak ważny element dwóch największych flot wojennych tamtej epoki, brytyjskiej *Grand Fleet* i niemieckiej *Hochseeflotte*. Ich główne zadanie polegało na prowadzeniu dalekiego rozpoznania na rzecz floty. Miały też osłaniać okręty liniowe przed atakiem wrogich sił lekkich.

Niniejszy artykuł przedstawia rolę krążowników lekkich w brytyjskiej *Grand Fleet*: największej flocie wojennej podczas I wojny światowej. W pierwszej części artykułu przedstawiona została geneza tej klasy okrętów. Następnie omówiono zadanie przewidziane dla krążowników lekkich operujących z flotą, wykorzystując w tym celu informacje zawarte w *Grand Fleet Battle Orders* – instrukcjach bojowych dla brytyjskiej floty liniowej, sporządzonych przez jej głównodowodzącego

w latach 1914–1916 admirała Johna Jellicoe. Ich uzupełnienie stanowi przedstawienie działań brytyjskich krążowników lekkich podczas bitwy jutlandzkiej (1916), mające na celu analizę tego, jak w praktyce sprawdziły się wytyczne brytyjskiego dowództwa.

Słowa kluczowe: I wojna światowa, wojna na morzu, *Grand Fleet*, *Royal Navy*, John Jellicoe, krążownik lekki

SUMMARY

Marcin Kaczkowski, The Role of Light Cruisers in the British Grand Fleet during the World War I (1914–1918). In the Light of the *Grand Fleet Battle Orders* of John Jellicoe

Light cruisers appeared as a separate class of ships shortly before World War I. Today they can be boldly described as „gray eminences” in the ranks of the then navies. They are not as popular among historians and enthusiasts of naval warfare as, for example, battleships, cruisers and submarines. However, they were an important part of the two largest navies of that era, the British Grand Fleet and the German *Hochseeflotte*. Their main task was to conduct long-distance reconnaissance for the fleet. They were also supposed to protect battleships against light enemy forces.

This article explores the role of light cruisers in the British Grand Fleet: the largest navy during the First World War. The first part of the article presents the genesis of this class of ships. The tasks assigned to light cruisers operating with the fleet are then discussed, using information contained in the *Grand Fleet Battle Orders* – combat instructions for the British navy, prepared by its commander Admiral John Jellicoe in 1914–1916. The article is rounded off with a presentation of the actions of British light cruisers during the Battle of Jutland (1916), aimed at analyzing how the guidelines of the British navy command proved to be successful in practice.

Keywords: World War I, Naval Warfare, Grand Fleet, Royal Navy, John Jellicoe, light cruiser

ZUSAMMENFASSUNG

Macin Kaczkowski, Die Rolle der leichten Kreuzer in der Zusammensetzung der britischen *Grand Fleet* während des Ersten Weltkriegs (1914–1918). Im Lichte der *Grand Fleet Battle Orders* von John Jellicoe

Leichte Kreuzer entstanden als eigene Schiffsklasse kurz vor dem Ersten Weltkrieg. Heute kann man sie getrost als die „grauen Eminenzen” in den Reihen der damaligen Kriegsmarinen bezeichnen. Unter Historikern und Liebhabern der

Seekriegsführung wird ihnen nicht so viel Aufmerksamkeit gewidmet wie beispielsweise Linienschiffen, Linienkreuzern und U-Booten. Sie waren jedoch ein wichtiger Bestandteil der beiden größten Flotten jener Zeit, der britischen *Grand Fleet* und der deutschen Hochseeflotte. Ihre Hauptaufgabe bestand darin, zur Unterstützung der Flotte Fernaufklärung zu betreiben. Außerdem sollten sie die Linienschiffe vor Angriffen vor feindlichen Angriffen schützen.

Dieser Aufsatz befasst sich mit der Rolle der leichten Kreuzer in der britischen *Grand Fleet*, der größten Flotte des Ersten Weltkriegs. Im ersten Teil des Aufsatzes wird die Entstehungsgeschichte dieser Schiffsklasse dargestellt. Anschließend wird die Aufgabe der Leichten Kreuzer in der Flotte anhand der *Grand Fleet Battle Orders* erörtert, den Gefechtsanweisungen für die britische Linienflotte, die von 1914 bis 1916 von Admiral John Jellicoe, dem Oberbefehlshaber der Flotte, verfasst wurden. Ergänzt werden diese Ausführungen durch die Berichte über die Aktionen der britischen leichten Kreuzer während der Schlacht von Jütland (1916), um die praktische Funktionsweise der Leitlinien des britischen Kommandos zu analysieren.

Stichworte: Erster Weltkrieg, Seekrieg, *Grand Fleet*, *Royal Navy*, John Jellicoe, leichter Kreuzer