




MAREK HERMA\*

 <https://orcid.org/0000-0003-0919-8132>

ROSYJSKI PROJEKT OPERACJI DESANTOWEJ  
W STREFIE KANAŁU CESARZA WILHELMA  
W 1914 ROKU

**Abstract**

Russian Scheme of a Landing Operation  
in the Kaiser Wilhelm Canal Area  
in 1914


The paper discusses a scheme for a landing operation in the Kaiser Wilhelm Canal area (German Kaiser-Wilhelm-Kanal, from 1948 the Nord-Ostsee-Kanal, the Kiel Canal in international terminology), whose aim was to capture and destroy the German-built transportation route that connected the Baltic Sea with the North Sea. The canal bore a strategic importance after the outbreak of World War I, as the German navy had to operate both in the North Sea against its main adversary, the British fleet, and to ensure Germany's strategic control in the Baltic. The scheme, which has received little attention in literature to date, was developed after the outbreak of World War I, in the autumn of 1914, by Captain 2<sup>nd</sup> Rank (Commander) Alexander Bubnov, an officer in the Staff of the Commander-in-Chief of the Imperial Russian Army, Grand Duke Nicholas Nikolaevich. The article proposes an analysis of the assumptions of Bubnov's scheme, the question of who it was inspired by, and discusses the reasons why the scheme was not implemented, also in the context of the cooperation between the Allies (Russia and Great Britain) at the beginning of the war.

**Keywords:** Russian Empire, German Empire, Great Britain, World War I, Imperial Russian Navy, Kaiser Wilhelm Canal, Baltic Sea, North Sea, Danish Straits, landing operation

---

\* Instytut Historii i Archiwistyki, Uniwersytet Pedagogiczny

im. Komisji Edukacji Narodowej w Krakowie

 [marek.herma@up.krakow.pl](mailto:marek.herma@up.krakow.pl)

Nadesłany 18.05.2021; Nadesłany po poprawkach 9.11.2021; Zaakceptowany 7.01.2022

Przed wybuchem pierwszej wojny światowej najsilniejszą pozycję w rywalizacji o panowanie na Bałtyku miały dwie największe potęgi w tej części Europy: Cesarstwo Rosyjskie oraz Cesarstwo Niemieckie, które jako jedyne z mocarstw europejskich dysponowały bezpośrednim dostępem do tego akwenu. Na formułowane przez strategów rosyjskich i niemieckich koncepcje militarne, które w przypadku wybuchu konfliktu zbrojnego planowano wdrożyć na bałtyckim teatrze działań wojennych, istotny wpływ miały fizyczno-geograficzne cechy akwenu. Morze Bałtyckie jest bowiem morzem śródziemnym (śródlądowym) północnej Europy, a jego jedyne naturalne połączenie ze zlewiskiem Morza Północnego, a poprzez nie z Wszechocianem, prowadzi przez system wąskich i płytkich cieśnin między Półwyspem Jutlandzkim a Półwyspem Skandynawskim (Sund, Wielki i Mały Bełt, Limfjorden, Kattegat, Skagerrak)<sup>1</sup>.

W okresie pocuszimskim<sup>2</sup> pierwszoplanowym celem realizowanym konsekwentnie przez rosyjskich strategów było zapewnienie bezpieczeństwa Sankt Petersburga, ówczesnej stolicy Imperium Rosyjskiego. W wyniku klęski w wojnie z Japonią potencjał bojowy rosyjskiej Floty Bałtyckiej został bowiem poważnie zredukowany, co zachwiało równowagą sił na Bałtyku. Zadanie odbudowy związku operacyjnego marynarki na tym akwenie i zabezpieczenie podejść do Sankt Petersburga od strony Zatoki Fińskiej było więc dla Rosji absolutnym priorytetem<sup>3</sup>. Na przełomie pierwszego i drugiego dziesięciolecia XX w. ambicje cara, kół dworskich oraz admiralicji znacząco wzrosły w związku z postępującą industrializacją kraju. Rozbudowa przemysłu wojennego oraz stoczniowego, czemu sprzyjał zarówno dopływ zagranicznego kapitału, jak i rosnąca nadwyżka budżetowa będąca efektem wzrastającego eksportu zboża i innych płodów rolnych z południowych guberni cesarstwa, umożliwiła rozpoczęcie realizacji „małego programu” rozbudowy marynarki wojennej<sup>4</sup>. Planowano także zainicjowanie kolejnych programów flotowych,

---

<sup>1</sup> Na temat fizyczno-geograficznej charakterystyki Morza Bałtyckiego zob. szerzej Michał LACKI, *Geografia wojennomorska. Morze Bałtyckie i Północne*, Gdynia 1978, s. 4 i n.

<sup>2</sup> Termin występujący w historiografii rosyjskiej oznaczający okres między zakończeniem wojny rosyjsko-japońskiej a wybuchem pierwszej wojny światowej, czyli lata 1905–1914.

<sup>3</sup> O potencjale rosyjskiej Floty Bałtyckiej w latach 1905–1914 na tle potencjału Kaiserliche Marine zob. szerzej Marek HERMA, *Rosyjska flota wojenna na Bałtyku w latach 1905–1917* (Prace Monograficzne UP, nr 561), Kraków 2010, s. 32–42.

<sup>4</sup> W ramach „małego programu” rozbudowy marynarki wojennej planowano wzmocnienie Floty Bałtyckiej czterema pancernikami nowej klasy (drednotami) oraz trzema okrętami podwodnymi. Flotę Czarnomorską zamierzano powiększyć o 14 kontrtorpedowców oraz trzy okręty podwodne. „Mały program” miał być realizowany w latach 1907–1911. Ostatecznie budowę drednotów rozpoczęto jednak dopiero w 1909 r. Opóźnienia spowodowane były problemami z uchwaleniem przez Dumę Państwową kredytów na budowę nowoczesnych pancerników oraz przeciąganiem się w czasie konkursu na projekt drednotów. Zob. idem, *Rosyjska flota wojenna na Bałtyku*, s. 80–87.

których realizacja miała wprowadzić Rosję do grona mocarstw morskich<sup>5</sup>. Wzmocnieniu miała podlegać przede wszystkim Flota Bałtycka, gdyż nad Bałtykiem znajdowały się największe ośrodki rosyjskiego przemysłu stoczniowego (Sankt Petersburg, Kronsztad, Rewel [obecnie Tallinn]) oraz kooperujące z nimi zakłady (Putiłowskie, Iżorskie, Obuchowskie). Niebagatelną rolę odgrywał też fakt, że cieśniny bałtyckie, w przeciwieństwie do cieśnin czarnomorskich, nie zostały zamknięte dla ruchu okrętów traktatami międzynarodowymi<sup>6</sup>. W koncepcjach rosyjskiej admiralicji flota oceaniczna, którą planowano zbudować na Bałtyku, miała zagwarantować bezpieczne połączenia portów cesarstwa z oceanicznymi szlakami handlowymi. Tym samym Imperium Rosyjskie miało zyskać możliwość prowadzenia nieskrępowanej wymiany handlowej z krajami Europy Zachodniej, Azji i obu Ameryk. W wypadku wojny flota oceaniczna pełnić miała funkcję ważnego instrumentu służącego realizacji celów geopolitycznych Rosji we wschodniej Azji oraz we wschodniej części Morza Śródziemnego<sup>7</sup>.

Potencjalnie głównym przeciwnikiem Rosji na Bałtyku było Cesarstwo Niemieckie władające rozległymi wybrzeżami południowej części akwenu z portami w Kilonii, Szczecinie, Świnoujściu, Gdańsku i Królewcu (obecnie Kaliningrad). Rosnące znaczenie bałtyckich szlaków żeglugowych mających istotny wpływ na rozwój ekonomiczny nadmorskich prowincji cesarstwa oraz konieczność zapewnienia dowozu wysokogatunkowej rudy żelaza ze Szwecji, nieodzownej dla przemysłu wojennego Rzeszy, skłoniły elity polityczne i gospodarcze Niemiec do podjęcia decyzji o budowie kanału pozwalającego na swobodny ruch statków i okrętów między Morzem Północnym a Bałtykiem, lub odwrotnie, z ominięciem ryzykownego przejścia przez Cieśniny Duńskie, które podczas wojny mogły zostać zaminowane. Oczywiście kluczowe znaczenie miały względy militarne. Kanał, pozostający pod pełną kontrolą Kaiserliche Marine, miał umożliwić niemieckiej admiralicji bezpieczne i szybkie przebazowanie okrętów z jednego akwenu na drugi. Kanał Cesarza Wilhelma (niem. Kaiser-Wilhelm-Kanal)<sup>8</sup> został zbudowany w latach 1887–1895. Stanowił strefę wód wewnętrznych państwa niemieckiego i z tego tytułu znajdował się pod

<sup>5</sup> O „wielkim programie” rozbudowy marynarki wojennej, który miał być realizowany w latach 1911–1939, zob. szerzej *ibid.*, s. 89–93.

<sup>6</sup> Zasady korzystania z cieśnin bałtyckich regulowały postanowienia traktatu kopenhaskiego z 14 III 1857 r. oraz art. 10 XIII konwencji haskiej z 18 X 1907 r. Zob. *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów*, t. 1, wstęp i opr. Ludwik GELBERG, Warszawa 1954, s. 60–64, 289.

<sup>7</sup> Na temat charakterystyki rosyjskich programów flotowych przed wybuchem pierwszej wojny światowej zob. Marek HERMA, *Zbrojenia morskie Rosji w okresie pocuszimskim (1905–1914)*, *Studia Maritima*, vol. 30: 2007, s. 69–82.

<sup>8</sup> Nazwa ta była w powszechnym użyciu w Niemczech do 1948 r., po czym została zmieniona na Nord-Ostsee-Kanal. W terminologii międzynarodowej natomiast przyjęła się nazwa

jego wyłączną władzą<sup>9</sup>. Jego długość wynosi 98,7 km. Rozciąga się od Brunsbüttelkoog przy ujściu Łaby na zachodzie do Holtenau w Zatoce Kilońskiej na wschodzie. W latach 1906–1914 Kanał został pogłębiany i poszerzony, aby umożliwić dyslokację nowoczesnych pancerników (drednotów). Uroczystość otwarcia zmodernizowanego Kanału Cesarza Wilhelma, na którą Niemcy zaprosili także przedstawiciele innych państw, odbyła się 24 VI 1914 r.<sup>10</sup> W ocenach niemieckiej admiralicji Kanał Cesarza Wilhelma miał znaczenie strategiczne, gdyż w przypadku wojny z ententą (Wielka Brytania, Rosja, Francja) umożliwiał przeprowadzenie koncentracji eskadr okrętów Hochseeflotte bądź na Morzu Północnym, bądź na Bałtyku. Z uwagi na utrzymującą się w 1914 r. przewagę liczebną i jakościową Kaiserliche Marine nad rosyjską Flotą Bałtycką miało to zagwarantować przekształcenie Bałtyku w niemieckie *mare nostrum*.

W niniejszym artykule omówiono rosyjski projekt operacji desantowej w strefie Kanału Cesarza Wilhelma, której celem miało być opanowanie i zniszczenie zbudowanego przez Niemcy morskiego szlaku komunikacyjnego mającego ważne znaczenie strategiczne. Projekt został opracowany po wybuchu pierwszej wojny światowej przez kapitana 2. rangi (komandora porucznika) Aleksandra Bubnowa, oficera Sztabu Naczelnego Wodza (STAWKA) Sił Zbrojnych Cesarstwa Rosyjskiego, wielkiego księcia Mikołaja Mikołajewicza. Analiza założeń projektu Bubnowa pozwoliła na ustalenie, kto inspirował powstanie projektu, oraz wskazanie przyczyn, dla których projekt nie został wdrożony do realizacji. Problematyka ta nie była dotąd przedmiotem dociekań polskich historyków. Lakoniczne wzmianki dotyczące projektu Bubnowa pojawiły się jedynie w historiografii rosyjskiej w opracowaniach Iwana Kozyra<sup>11</sup> oraz Denisa Kozłowa<sup>12</sup>.

---

Kanał Kiloński. Zob. Ludwik GELBERG, *Sytuacja prawna Kanału Kilońskiego*, [in:] *Zagadnienia prawne Bałtyku*, red. Ludwik GELBERG, Wrocław 1969, s. 7 i n.

<sup>9</sup> O zmianach w sytuacji prawnej Kanału Cesarza Wilhelma od jego uruchomienia w 1895 r. zob. szerzej *ibid.*, s. 7–43.

<sup>10</sup> Alan PALMER, *Północne sąsiedztwo. Historia krajów i narodów Morza Bałtyckiego*, tł. Eugeniusz MOŻEJKO, Warszawa 2008, s. 283. Admirał Alfred von Tirpitz, w latach 1897–1916 sekretarz stanu (minister) w Urzędzie Marynarki Rzeszy, odnotował w swych pamiętnikach, że „w momencie wybuchu wojny Kanał nie był jeszcze zupełnie skończony, miejscami nie miał dostatecznej głębokości. Zdarzały się uszkodzenia, przede wszystkim śrub, które wpłynęły niekorzystnie na późniejsze działania ofensywne, przede wszystkim dlatego, że zostały dostrzeżone dopiero na pełnym morzu, gdy wyszło na jaw zmniejszenie prędkości liniowej, zbyt wielkie zużycie węgla itd.” Zob. Alfred von TIRPITZ, *Wspomnienia*, tł. Janina KUMANIECKA-SZYMAŃSKA, Warszawa 1997, s. 305, przypis autora wspomnień zaznaczony asterykiem.

<sup>11</sup> Иван В. КОЗЫРЬ, *От Цусимы до Рагузы*, Санкт-Петербург 2011 [Iwan W. KOZYR', *Ot Cusimy do Raguzy*, Sankt Pietierburg 2011], s. 55.

<sup>12</sup> Денис Ю. КОЗЛОВ, *Нарушение морских коммуникаций по опыту действий Российского флота в Первой мировой войне (1914–1917)*, Москва 2013 [Denis Ju. KOZŁOW, *Naru-*

W dniu 3 X 1914 r.<sup>13</sup> na biurko kontradmirała Dmitrija Nienjukowa<sup>14</sup>, szefa Zarządu Marynarki Wojennej STAWKI, trafił pisemny raport zawierający szczegółowy opis projektu operacji desantowej w strefie Kanału Cesarza Wilhelma. Autorem tej śmiałej koncepcji strategicznej był kapitan 2. rangi Aleksandr Bubnow, jeden z najwybitniejszych oficerów Rosyjskiej Cesarskiej Marynarki Wojennej swojej generacji, absolwent Morskiego Korpusu Kadetów w Sankt Petersburgu, elitarnej rosyjskiej uczelni wojskowej kształcącej oficerów marynarki wojennej, notabene prymus swojego rocznika (1903). Jako młody oficer w stopniu miczman (porucznika marynarki) Bubnow wziął udział w wojnie rosyjsko-japońskiej (1904–1905). Służył na pancerniku „Oriol”, wchodzącym w skład II Eskadry Oceanu Spokojnego. Uczestniczył w bitwie pod Cuszimą (27–28 V 1905 r.), podczas której został ciężko ranny i dostał się do niewoli japońskiej. Po powrocie do Sankt Petersburga na początku 1906 r. zaangażował się w prace Kółka Wojennomorskiego. Ta półoficjalna organizacja grupująca

---

*szenie morskich komunikacyj po opytu dziejstwij Rossijskogo flota w Pierwoj mirowoj wojnie (1914–1917)*, Moskwa 2013], s. 161–162.

<sup>13</sup> W tekście artykułu daty dzienne podano według kalendarza gregoriańskiego (nowego stylu) przyjętego w krajach katolickich w 1582 r., a w Rosji dopiero w 1918 r. Tytułem przypomnienia należy dodać, że różnice między tym kalendarzem a wcześniej stosowanym kalendarzem juliańskim (starego stylu) wynoszą *in plus* 12 dni dla XIX w. i 13 dla XX w. Datację według kalendarza juliańskiego zachowano jedynie w opisie bibliograficznym rosyjskich dokumentów archiwalnych przywołanych w przypisach.

<sup>14</sup> Dmitrij Nienjukow (1869–1929) – w marynarce wojennej od 1886 r., absolwent Korpusu Morskiego (1889), uczestnik wojny rosyjsko-japońskiej (1904–1905) – służył na pancerniku „Cesariewicz”, brał udział w obronie Port Artur (chiń. Lüshun) oraz w bitwie na Morzu Żółtym. W okresie pocuszimskim pełnił następujące funkcje: dowódca transportowca „Riga” (1908–1909), oficer Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej (1910–1911), dowódca pancernika Floty Czarnomorskiej „Pantielejmon” (1911–1912), od 1912 r. ponownie oficer Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej, zastępca szefa Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej ds. budownictwa okrętowego (1913–1915), p.o. szefa Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej (marzec–maj 1914 r.), szef Zarządu Marynarki Wojennej Sztabu Naczelnego Wodza (1914–1916). Rangę kontradmirała osiągnął w 1914 r., wiceadmirała – w 1916 r. W grudniu 1916 r. wyznaczony dowódcą Ekspedycji Specjalnego Przeznaczenia na Dunaju, a na początku 1917 r. – dowódcą rosyjskich sił rzecznych na Dunaju. Podczas wojny domowej w Rosji opowiedział się po stronie białych. Od 1918 r. służył w Armii Ochotniczej generała Antona Denikina. Dowódca Floty Czarnomorskiej (1919–1920). Po wojnie domowej na emigracji w Królestwie Serbów, Chorwatów i Słoweńców. Zmarł w Belgradzie lub w Zemunie. Zob. *Список личного состава судов флота, строевых и административных учреждений Морского Ведомства*, Петроград 1916 [*Spisok licznego sostawa sudow flota strojowych i administratiwnych uczieżdijen Morskogo Wiedomstwa*, Pietrograd 1916], s. 55; Михаил В. МАКАРЕЕВ, Геннадий Н. РЫЖОНОК, *Черноморский флот в биографиях командующих*, т. 2, Севастополь 2004 [Michaił W. MAKARIEJEW, Gennadij N. RYŻONOK, *Czernomorskiy flot w biografjach komandujuszczich*, т. 2, Siewastopol 2004], s. 33–35; Виталий Д. ДОЦЕНКО, *Морской биографический словарь*, Санкт-Петербург 1995 [Witalij D. DOCENKO, *Morskoj biograficzeskij słowar*’, Sankt Pietierburg 1995], s. 295.



najzdolniejszych oficerów rosyjskiej marynarki wojennej młodego pokolenia stawiała sobie za cel przeprowadzenie gruntownych reform w resorcie morskim, nazywanym ironicznie „cuszimskim”. Plany te, inspirowane przez oficerów Kółka Wojennomorskiego, zyskały silne poparcie cara Mikołaja II. Jedną z najważniejszych reform było bez wątpienia utworzenie w 1906 r. Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej, instytucji odpowiedzialnej za opracowanie planów strategiczno-operacyjnych i mobilizacyjnych, programów budownictwa okrętowego oraz wytycznych do prowadzenia manewrów związków operacyjnych. Zaangażowanie Bubnowa w działalność Kółka Wojennomorskiego zwróciło uwagę admiralicji, która skierowała młodego oficera do służby w Sztabie Generalnym Marynarki Wojennej. W latach 1906–1914 Bubnow aktywnie uczestniczył w pracach tej instytucji. Obowiązki w Sztabie Generalnym przeplatane były czasowym delegowaniem do służby na okrętach szkolnych Korpusu Morskiego. Podczas kampanii letnich w pięciolecie poprzedzającym wybuch Wielkiej Wojny Bubnowowi kilkakrotnie powierzano także stanowisko starszego oficera<sup>15</sup> na pancerniku „Cesariewicz” oraz krążownikach „Rossija” i „Diana”. Mimo licznych obowiązków dowódczo-sztabowych prowadził w latach 1910–1911 wykłady z taktyki na nowo otwartym Wydziale Nauk Wojennomorskich renomowanej Mikołajewskiej Akademii Morskiej. W 1912 r. został awansowany na starszego lejtnanta (komandora podporucznika), a 19 XII 1913 r. na kapitana 2. rangi (komandora porucznika). Na początku pierwszej wojny światowej otrzymał przydział do służby w STAWCE, gdzie objął funkcję zastępcy szefa Zarządu Marynarki Wojennej<sup>16</sup>.

We wstępnej części raportu z 3 X 1914 r. Bubnow wskazał na strategiczne znaczenie Kanału Cesarza Wilhelma. W jego opinii kontrolowanie tego ważnego szlaku komunikacyjnego umożliwiało Kaiserliche Marine utrzymanie panowania na Morzu Bałtyckim nawet w przypadku konieczności równoczesnego prowadzenia działań przeciwko brytyjskiej Royal Navy na Morzu Północnym. Uzasadniając ten wniosek, wskazał na niezwykle dogodne dla Niemiec położenie geograficzne Kanału Cesarza Wilhelma, którego oba wejścia znalazły się na akwenach kontrolowanych przez Kaiserliche Marine (południowa część Morza Północnego, zachodnia część Morza Bałtyckiego). Podkreślił, że w efekcie umożliwia to prowadzenie skutecznej obrony, nawet jeśli do jej prowadzenia zostaną wydzielone siły morskie słabsze liczebnie od tych, które byłyby w stanie przeznaczyć do ataku ententa. Od strony Morza Północnego wejścia do Kanału broniła twierdza Cuxhaven-Brunsbüttel oraz

<sup>15</sup> Starszy oficer – zastępca dowódcy okrętu.

<sup>16</sup> Zwięzły opis przebiegu służby Bubnowa w marynarce wojennej przed wybuchem pierwszej wojny światowej znajduje się w: *Список личного состава судов*, s. 176. Obszernie przebieg jego służby omawia И. В. КОЗЫРЬ, *От Цусимы до Рагузы*, s. 22–51.

związki taktyczne Hochseeflotte, które w razie zagrożenia zostałyby rozwinięte na pozycji, którą wyznaczały podejścia do wysp Borkum–Helgoland–Sylt. Od strony Morza Bałtyckiego linie komunikacyjne prowadzące przez cieśniny Wielki Bełt i Mały Bełt zostały zamknięte zagrodami minowymi postawionymi przez niemiecką marynarkę wojenną. Od wschodu Kanału broniła ponadto twierdza kilońska, której integralną częścią był Fort Holtenau. W opinii Bubnowa nawet równoczesny atak na Kanał Cesarza Wilhelma od strony morza przeprowadzony przez okręty Royal Navy oraz okręty rosyjskiej Floty Bałtyckiej nie rokował powodzenia. W razie zagrożenia zachodniego wejścia do Kanału dowództwo Kaiserliche Marine mogło bowiem skoncentrować główne siły Hochseeflotte na pozycji koło Helgolandu. Równocześnie wschodnie wejście do Zatoki Kilońskiej przez cieśninę Fehmarnbelt zostałyby zamknięte przez zagrody minowe bronione przez wydzielone związki taktyczne niemieckiej marynarki wojennej<sup>17</sup>.

Szukając słabego punktu obrony Kanału Cesarza Wilhelma, kapitan 2. rangi Bubnow wskazał na pozycje defensywne od strony lądu. W jego ocenie służby wyjściowe po obu stronach Kanału tylko częściowo były flankowane ogniem baterii nadbrzeżnych, a twierdza w Cuxhaven–Brunsbüttel oraz twierdza kilońska, zostały zbudowane z myślą o odpieraniu ataku od strony morza, natomiast od strony lądu miały jedynie słabe fortyfikacje. Bubnow zaznaczył, że najsłabszy punkt obrony stanowiły służby w środkowej części Kanału w rejonie Rendsburga, niemające praktycznie żadnej osłony. Jego zdaniem przeprowadzenie ataku na Rendsburg i zniszczenie służb na Kanale ogniem ciężkiej artylerii miało zatem duże szanse powodzenia, gdyż na północ od tego portowego miasta znajdowały się dogodnie dla strony atakującej pozycje do prowadzenia ostrzału artyleryjskiego, a ukształtowanie terenu nie pozwalało na udzielenie wsparcia ogniowego obrońcom przez okręty niemieckie wprowadzone na wody Kanału. Na wybrzeżu Jutlandii, administracyjnie należącym do Danii, znajdowały się dwa dogodnie położone odcinki wybrzeża umożliwiające wysadzenie skoordynowanego w czasie desantu morskiego. Pierwszy z nich zlokalizowany był we wschodniej Jutlandii, w rejonie portu Fredericia położonego nad Vejle Fiordem, do którego można było dotrzeć od strony Kattegatu, a drugi – w zachodniej Jutlandii, w rejonie portu Esbjerg nad Morzem Północnym. Oba miasta były połączone linią kolejową prowadzącą przez Rendsburg. Według koncepcji Bubnowa do zaatakowania strefy Kanału Cesarza Wilhelma

---

<sup>17</sup> Raport kapitana 2. rangi Bubnowa, 20 IX 1914 r., Российский Государственный Архив Военно-Морского Флота [Rossijskij Gosudarstwiennyj Archiw Wojenno-Morskogo Flota] (dalej cyt. РГА ВМФ) Санкт-Петербург [Sankt-Pietierburg], fond 716 Морской Штаб Верховного Главнокомандующего (СТАВКА) [Morskoj Sztab Wierchownogo Gałwnokomandujszczego (STAWKA)], opis 1, dzieło 29, k. 1–2.

należało wydzielić cztery korpusy piechoty wsparte silną artylerią. Dwa z nich zostałyby desantowane na plażach w rejonie miasta Fredericia, a dwa pozostałe w rejonie portu Esbjerg. Po uchwyceniu przyczółków siły desantowe miały przeprowadzić atak na Rendsburg i zniszczyć śluzy na Kanale. Analizując możliwości przeciwdziałania ze strony Kaiserliche Marine, Bubnow podkreślił, że baza sił desantowych w porcie Fredericia byłaby zabezpieczona przed atakiem od strony morza, gdyż niemieckie siły morskie detaszowane na początku wojny do działań na Bałtyku były zbyt słabe liczebnie i jakościowo<sup>18</sup>. W nieco gorszej sytuacji byłaby natomiast baza w Esbjerg, gdyż zagrożić jej mogła Hochseeflotte. W swoim raporcie Bubnow zaznaczył jednakże, że chcąc przeciwdziałać desantowi na wybrzeżach zachodniej Jutlandii, flota niemiecka musiałaby opuścić silną pozycję na podejściach do Helgolandu i wyjść na otwarte wody Morza Północnego, na których manewrowały związki taktyczne Royal Navy. Mogło to skutkować starciem sił głównych floty brytyjskiej i niemieckiej, przy wyraźnej przewadze liczebnej Grand Fleet<sup>19</sup>.

W opinii Bubnowa dogodnym terminem do przeprowadzenia operacji desantowej w strefie Kanału Cesarza Wilhelma miała być trzecia dekada października 1914 r. W swoim projekcie wskazał na trzy sprzyjające temu czynniki. Po pierwsze, w połowie października do służby miały wejść cztery rosyjskie drednoty, znacząco wzmacniając potencjał Floty Bałtyckiej oraz zwiększając jej możliwości operacyjne w południowej i zachodniej części akwenu<sup>20</sup>. Po drugie,

<sup>18</sup> Do prowadzenia działań na Bałtyku admiralicja niemiecka wydzieliła w 1914 r. Dywizję Obrony Wybrzeża Morza Bałtyckiego złożoną z krążownika pancernego, siedmiu krążowników lekkich, kanonierki, dziewięciu kontrtorpedowców oraz dwóch okrętów podwodnych. Wspierała ją Kilońska Flotyła Portowa, w skład której wchodziły: krążownik lekki, sześć torpedowców, okręt podwodny, dywizjon trałowców pomocniczych, pomocniczy stawiacz min oraz szkolny okręt artyleryjski. Zob. Рудольф Фирле, *Война на Балтийском Море*, т. 1: *От начала войны до марта 1915 г.*, пер. П. В. Гельмерсен, А. В. Тимонова, Москва 1937 [Rudolf FIRLE, *Wojna na Bałtyjskim Morze*, t. 1: *От начала войны до Марта 1915 г.*, pier. P. W. GELMERSEN, A. W. TIMONOWA, Moskwa 1937], s. 361–362, załącznik; M. HERMA, *Rosyjska flota wojenna na Bałtyku*, s. 180–181.

<sup>19</sup> Raport kapitana 2. rangi Bubnowa, 20 IX 1914 r., РГА ВМФ, фонд 716, opis 1, dzieło 29, k. 2–3.

<sup>20</sup> Mimo wysiłków rosyjskiej admiralicji, która po wybuchu Wielkiej Wojny przyspieszyła kompletowanie załóg oraz zintensyfikowała prace wykończeniowe na drednotach bałtyckich, wejście okrętów do służby w eskadrze floty czynnej nastąpiło z opóźnieniem. Najwcześniejsze miało to miejsce w przypadku pancernika „Siewastopol” (27 IX 1914 r.), następnie „Połtawy” (24 XI 1914 r.), „Pietropawłowska” (20 XII 1914 r.), a ostatnim był „Gangut” (22 XII 1914 r.). Gotowość operacyjną drednoty osiągnęły dopiero w kampanii letniej 1915 r. Szerzej zob. Денис А. БАЗАНОВ, *Щит Петрограда. Служебные будни балтийских dreadноутов в 1914–1917 гг.*, Санкт-Петербург 2007 [Denis A. BAZANOW, *Szczyt Pietrograda. Służebnyje budni bałtyjskich dreadnoutow w 1914–1917 гг.*, Sankt-Pietierburg 2007], s. 29–40; Игорь Ф. ЦВЕТКОВ, *Линейные корабли типа Севастополь (1907–1914 гг.)*, ч. 1, Санкт-Петербург 2005 [Igor F. SWIETKOW, *Linijnnye Korabli tipa Siewastopol (1907–1914 гг.)*, cz. 1, Sankt-Pietierburg 2005], s. 73–74.



Bubnow założył, że jesienią 1914 r. armia niemiecka nie będzie dysponowała wystarczającymi rezerwami, które mogłyby dyslokować do obrony Kanału Cesarza Wilhelma. Po trzecie, wyszedł z założenia, że armia brytyjska po mobilizacji będzie w stanie wydzielić cztery korpusy piechoty wraz z silną artylerią niezbędne do przeprowadzenia operacji desantowej w strefie Kanału<sup>21</sup>.

W końcowej części raportu Bubnow podkreślił, że zdobycie i zablokowanie Kanału Cesarza Wilhelma przez siły ententy, *de facto* oddziały brytyjskie, byłoby dla Niemiec równoznaczne z utratą panowania na południowych i zachodnich wodach Bałtyku oraz ograniczyłoby w poważnym stopniu swobodę operacyjną Kaiserliche Marine. W ocenie Bubnowa groźba desantu morskiego na wybrzeżach Jutlandii zmusiłaby niemiecką admiralicję do podjęcia energicznych kontrposunięć, gdyż ewentualny sukces operacji desantowej ententy w tej newralgicznej strefie groził odsłonięciem ważnych dla Niemiec kierunków operacyjnych: Szczecin–Berlin oraz Hamburg–Berlin. W zaistniałej sytuacji niemiecka admiralicja byłaby zapewne zmuszona wysłać Hochseeflotte na otwarte wody Morza Północnego, ryzykując stoczenie bitwy z brytyjską Grand Fleet. Równocześnie dowództwo niemieckich wojsk lądowych musiałoby przeczucić z frontu zachodniego lub wschodniego dywizje niezbędne do sformowania armii broniącej strefy Kanału Cesarza Wilhelma. W opinii Bubnowa operacja desantowa na Jutlandii mogłaby zatem w istotnym stopniu wpłynąć na przebieg całej wojny, szczególnie jeśli zostałaby podjęta w dogodnym dla ententy momencie, to jest podczas intensywnych walk na froncie zachodnim i wschodnim, co ograniczyłoby dowództwu niemieckich wojsk lądowych możliwość manewru po liniach wewnętrznych<sup>22</sup>.

Analiza dostępnego materiału źródłowego nie pozwala na udzielenie jednoznacznej odpowiedzi na pytanie, kto inspirował przygotowanie rosyjskiego projektu operacji desantowej, której celem miało być zawładnięcie strefą Kanału Cesarza Wilhelma. Nasuwają się zatem trzy hipotezy. Pierwsza: projekt

---

<sup>21</sup> Raport kapitana 2. rangi Bubnowa, 20 IX 1914 r., PIA BMФ, fond 716, opis 1, dzieło 29, k. 3. Bubnow zdecydowanie przecenił możliwości brytyjskich sił lądowych w pierwszych miesiącach Wielkiej Wojny. Należy przypomnieć, że aż do 1916 r. w Wielkiej Brytanii nie wprowadzono powszechnego obowiązku służby wojskowej. W 1914 r. Brytyjczycy dysponowali stosunkowo nieliczną armią zawodową liczącą 169 tys. żołnierzy. Wyszkolone rezerwy stanowiło 211 tys. żołnierzy. Na Wyspach Brytyjskich stacjonowały ponadto słabo wyszkolone jednostki armii terytorialnej w liczbie 251 tys. żołnierzy. Po wybuchu wojny, w sierpniu 1914 r. Brytyjczycy wysłali do Francji siły ekspedycyjne złożone z trzech korpusów, w skład których wchodziło sześć dywizji piechoty i dywizja kawalerii. Podczas pierwszej kampanii wojennej Brytyjczycy nie dysponowali rezerwami, które mogłyby zostać wykorzystane w walkach w Europie, w tym w strefie Kanału Cesarza Wilhelma. Zob. *Wielka Historia Świata*, t. 11: *Wielkie Wojny XX wieku (1914–1945)*, red. Marian ZGÓRNIAK, Warszawa 2006, s. 35.

<sup>22</sup> Raport kapitana 2. rangi Bubnowa, 20 IX 1914 r., PIA BMФ, fond 716, opis 1, dzieło 29, k. 3–4.

mógł być samodzielną inicjatywą kapitana 2. rangi A. Bubnowa, niezwykle utalentowanego i energicznego oficera marynarki wojennej, który pragnął wykazać się przed zwierzchnikami. Druga: Bubnow mógł otrzymać ustny rozkaz opracowania projektu od swego bezpośredniego przełożonego, kontradmirała Dmitrija Nienjukowa, szefa Zarządu Marynarki Wojennej STAWKI, który zdecydował o przygotowaniu różnych scenariuszy operacji morskich na bałtyckim teatrze działań wojennych. Trzecia: ustny rozkaz opracowania projektu operacji, mającego charakter wstępny, mógł wyjść z najbliższego kręgu decyzyjnego Naczelnego Wodza Sił Zbrojnych Cesarstwa Rosyjskiego, wielkiego księcia Mikołaja Mikołajewicza.

Wydaje się, że najbardziej prawdopodobna jest druga z wymienionych hipotez, gdyż projekt Bubnowa wpisuje się w pewną sekwencję wydarzeń w relacjach rosyjsko-brytyjskich z sierpnia 1914 r. Po przystąpieniu Wielkiej Brytanii do wojny z Niemcami kapitan 1. rangi (komandor) Gustaw von Schultz<sup>23</sup>, przedstawiciel Rosyjskiej Cesarskiej Marynarki Wojennej przy Grand Fleet, rozpoczął zabiegi mające na celu przekonanie brytyjskiej Admiralicji o konieczności zaangażowania Royal Navy na Bałtyku, by przywrócić dogodne połączenia komunikacyjne między Rosją a Zjednoczonym Królestwem<sup>24</sup>. Starania rosyjskie spotkały się z przychylnym odzewem ze strony brytyjskiej. Wstępne rozmowy sondażowe prowadzone były między pierwszym lordem Admiralicji Winstonem S. Churchillem a rosyjskim attaché morskim w Londynie, kapitanem 1. rangi Nikołajem Wołkowem oraz rosyjskim attaché wojskowym w Londynie, generałem Nikołajem Jermołowem. W dniu 19 VIII 1914 r. W. S. Churchill, za zgodą premiera Wielkiej Brytanii Herberta Henry'ego Asquitha, przesłał wielkiemu księciu Mikołajowi Mikołajewiczowi propozycję prowadzenia wspólnych operacji na Bałtyku<sup>25</sup>. W opinii Churchilla zdobycie panowania

---

<sup>23</sup> Gustaw von Schultz (1871–1949) – w marynarce wojennej od 1887 r., absolwent Korpusu Morskiego (1890). Dowódca kontrtorpedowców: „Porażajuszczij” (1908–1909) oraz „Gienierał Kondratienko” (1911). Ober-audytor sztabu Dowódcy Sił Morskich Morza Bałtyckiego (1911). Dnia 24 VIII 1914 r. awansowany za zasługi na stopień kapitana 1. rangi (komandora). W latach pierwszej wojny światowej był przedstawicielem Rosyjskiej Cesarskiej Marynarki Wojennej przy Grand Fleet. Po wojnie na emigracji w Finlandii. Zmarł w Helsinkach. Zob. *Сноска личного состава судов флота*, s. 117; *Мартиролог русской военно-морской эмиграции по изданиям 1920–2000 гг.*, ред. Владимир В. ЛОБЫЦЫН, Москва 2001 [*Martirolog russkiej wojenno-morskiej emigracji po izdanijam 1920–2000 gg.*, ried. Władimir W. ŁOBYCYN, Moskwa 2001], s. 151.

<sup>24</sup> Д. Ю. КОЗЛОВ, *op.cit.*, s. 162.

<sup>25</sup> Zgodnie z „Instrukcją o dowodzeniu armią polową podczas wojny”, podpisaną przez cara Mikołaja II 29 VII 1914 r., kierowanie wojną na lądzie i na morzu miało zostać scentralizowane w Kwaterze Głównej Naczelnego Wodza. Dnia 2 VIII 1914 r. car wyznaczył na stanowisko Naczelnego Wodza wielkiego księcia Mikołaja Mikołajewicza. Jako głównodowodzącemu podlegały mu wszystkie siły lądowe i morskie operujące na teatrze działań wojennych. Zob. Marek

na akwenie bałtyckim przez Royal Navy byłoby możliwe albo w przypadku pokonania Hochseeflotte w walnej bitwie, albo w wyniku zablokowania Kanału Cesarza Wilhelma. Odnosząc się do tej drugiej ewentualności, pierwszy lord Admiralicji podkreślił, że byłaby to jednak niezwykle trudna operacja wiążąca się z koniecznością zniszczenia śluz w Brunsbüttel. Według Churchilla zadanie to można byłoby zrealizować albo poprzez atak kontrtorpedowców, albo nalot wodnosamolotów, ewentualnie skoordynowany w czasie atak z morza i powietrza. Dążąc do wypracowania różnorodnych scenariuszy operacji morskich na bałtyckim teatrze działań wojennych, W. S. Churchill sondował STAWKĘ, czy w przypadku zablokowania Kanału Cesarza Wilhelma i sforsowania Cieśnin Duńskich przez okręty Royal Navy strona rosyjska byłaby skłonna przeprowadzić operację desantową na północne wybrzeża Rzeszy. Sukces operacji umożliwiłby oskrzydlenie niemieckiego frontu na linii Wisły lub nawet Odry, co stworzyłoby szansę podjęcia ofensywy na Berlin. W koncepcjach pierwszego lorda Admiralicji operacja desantowa została przeprowadzona siłami armii rosyjskiej, a Wielka Brytania dostarczyłaby transportowce niezbędne do przewiezienia oddziałów desantowych oraz związałyby siły Hochseeflotte na Morzu Północnym<sup>26</sup>. STAWKA odniosła się sceptycznie do planów operacji bałtyckiej przedłożonych przez W. S. Churchilla. W odpowiedzi przekazanej 24 VIII 1914 r. wielki książę Mikołaj Mikołajewicz kurtuazyjnie zapowiedział przyjęcie planu pierwszego lorda Admiralicji, zaznaczając jednak, że wprowadzenie planu w życie będzie możliwe dopiero wtedy, gdy ogólna sytuacja militarna będzie temu sprzyjała<sup>27</sup>.

Studia nad dziejami sił zbrojnych Cesarstwa Rosyjskiego podczas pierwszej wojny światowej pozwalają na konstatację, że niechęć kół wojskowych do prowadzenia operacji połączonych z udziałem wojsk lądowych i marynarki wojennej była wynikiem ich ignorancji w sprawach morskich. Wielki książę

---

HERMA, *Naczelne Dowództwo Sił Zbrojnych Rosji w latach 1914–1917 (organizacja, obsada personalna)*, *Studia Historyczne*, R. 50: 2007, z. 2 (198), s. 177–191.

<sup>26</sup> Winston S. CHURCHILL, *The World Crisis 1911–1918*, intro. Martin GILBERT, New York 2005, s. 267; *Международные отношения в эпоху империализма. Документы из архивов царского и временного правительств 1878–1917 гг.*, серия 3: 1914–1917, т. 6, сост. А. С. ЕРУСАЛИМСКИЙ, Б. Г. ВЕБЕР, Москва–Ленинград 1935, док. nr. 133 [*Міжнародныя адношэньня ў эпоху імперыялізму. Документы з архіваў царскага і вярэмнага праўітэліства 1878–1917 гг.*, серия 3: 1914–1917, т. 6, сост. А. С. ЕРУСАЛИМСКИЙ, В. Г. ВЕБЕР, Москва–Ленинград 1935, док. nr. 133], s. 125–126; *Английские планы десантной операции в Балтике в 1914 г.*, Морской сборник 1927, nr. 3 [*Anglijskije plany diesantnoj operacyi w Baltikie w 1914 g.*, Morskoj sbornik 1927, nr. 3], s. 112; Shawn T. GRIMES, *Strategy and War Planning in the British Navy, 1887–1918*, Suffolk 2012, s. 194.

<sup>27</sup> *Английские планы десантной операции в Балтике в 1914 г.*, s. 112–113; W. S. CHURCHILL, op.cit., s. 267.

Mikołaj Mikołajewicz, podobnie jak większość carskiej generalicji, z niedowierzaniem odnosił się do bojowych możliwości floty, traktując ją wyłącznie jako czynnik wspomagający działania wojsk lądowych operujących na flance nadmorskiej. Na początku Wielkiej Wojny pozycja marynarki wojennej w Kwaterze Głównej Naczelnego Wodza była słaba, gdyż w przeciwieństwie do wojsk lądowych nie miała stałego organu w postaci sztabu polowego, który zapewniłby możliwość koordynowania i scentralizowania działań morskich. W STAWCE siły morskie były reprezentowane jedynie przez Zarząd Marynarki Wojennej<sup>28</sup>. W nowszych badaniach rosyjskich historyków pojawiła się także teza, że niechęć rosyjskich kół wojskowych do „usamodzielnienia” marynarki wojennej wynikała z „syndromu hydrofobii” będącego następstwem klęsk poniesionych przez mocarstwo kontynentalne, jakim było Cesarstwo Rosyjskie, w wojnach toczonych z mocarstwami morskimi – Wielką Brytanią (wojna krymska), a następnie Japonią (1904–1905)<sup>29</sup>. W polskiej historiografii trwale miejsce zyskała natomiast teza, że niechęć rosyjskich kół politycznych i wojskowych do projektu operacji bałtyckiej przedłożonego przez pierwszego lorda Admiralicji była uwarunkowana imperialnymi interesami Rosji. Petersburg żywił bowiem obawy, że obecność Royal Navy na Bałtyku może skutkować w okresie powojennym zwiększeniem wpływów politycznych Wielkiej Brytanii w basenie Morza Bałtyckiego<sup>30</sup>.

Forsowane przez W. S. Churchilla plany brytyjsko-rosyjskiej operacji połączonej na bałtyckim teatrze działań wojennych dość nieoczekiwanie nie zyskały także akceptacji brytyjskiej Admiralicji. Doświadczeni dowódcy Royal Navy doszli bowiem do wniosku, że projekt zakładający przeprowadzenie skoordynowanych w czasie ataków kontrtorpedowców na Kanał Cesarza Wilhelma w celu zniszczenia śluz w Brunsbüttel oraz sił lekkich na Kilonię, po wcześniejszym sforsowaniu Cieśnin Duńskich, niesie zbyt duże ryzyko<sup>31</sup>.

Przeprowadzone dotychczas kwerendy źródłowe nie pozwoliły na wyjaśnienie problemu, jaka była reakcja STAWKI na projekt kapitana 2. rangi A. Bubnowa zakładający przeprowadzenie operacji desantowej w strefie Kanału Cesarza Wilhelma w 1914 r. Bezsporny pozostaje jednak fakt, że projekt ten

---

<sup>28</sup> Александр Д. БУБНОВ, *В Ставке Верховного Главнокомандующего*, Moskwa 2014 [Aleksandr D. BUBNOW, *W Stawce Wierchownogo Gławnokomandujuszczego*, Moskwa 2014], s. 82. O miejscu i roli Zarządu Marynarki Wojennej w Kwaterze Głównej Naczelnego Wodza Sił Zbrojnych Cesarstwa Rosyjskiego podczas pierwszej wojny światowej zob. szerzej M. HERMA, *Naczelne Dowództwo Sił Zbrojnych Rosji*, s. 177–191.

<sup>29</sup> Андрей В. ПАНОВ, *Морская сила России*, Moskwa 2005 [Andriej W. PANOW, *Morskaja siła Rossii*, Moskwa 2005], s. 172–173.

<sup>30</sup> Jan GOZDAWA-GOŁĘBIEWSKI, Tadeusz WYWERKA PREKURAT, *Pierwsza wojna światowa na morzu*, Warszawa 1994, s. 83.

<sup>31</sup> Szerzej zob. W. S. CHURCHILL, op.cit., s. 267–272; S. T. GRIMES, op.cit., s. 194–199.

nigdy nie nabrał charakteru oficjalnego dokumentu, gdyż nie został podpisany ani przez ministra marynarki wojennej, admirała Iwana Grigorowicza, ani przez szefa Sztabu Generalnego Marynarki Wojennej, wiceadmirała Aleksandra Rusina, ani tym bardziej przez Naczelnego Wodza, wielkiego księcia Mikołaja Mikołajewicza. Kwestia, czy projekt Bubnowa był znany wymienionym decydentom, wciąż pozostaje nierozstrzygnięta<sup>32</sup>. Zaskakuje i zastanawia także to, dlaczego Bubnow ani słowem nie wspomniał w swoich pamiętnikach o projekcie operacji, który sam opracował.

Nasuwa się oczywiście pytanie, czy niemiecka admiralicja brała poważnie pod uwagę możliwość przeprowadzenia przez ententę operacji desantowej w strefie Kanału Cesarza Wilhelma oraz czy w jej ocenach operacja ta miałaby szanse powodzenia? Miarodajna w tym względzie wydaje się opinia wyrażona przez twórcę potęgi morskiej Cesarstwa Niemieckiego, admirała Alfreda von Tirpitz, który w pamiętnikach odnotował: „W pierwszym dziesięcioleciu tego wieku, kiedy nasza flota była jeszcze słaba, Anglia przygotowywała lądowanie w Jutlandii, a więc przewidywała podobne naruszenie integralności Danii, jakie później zastosowała wobec Grecji. Wobec istnienia floty niemieckiej było to niewykonalne”<sup>33</sup>. Gwarantem bezpieczeństwa Kanału Cesarza Wilhelma była zatem Kaiserliche Marine. Bez wątplenia trudno byłoby zakwestionować słuszność tego twierdzenia, gdyż w przededniu wybuchu Wielkiej Wojny siły morskie Cesarstwa Niemieckiego dysponowały poważnym potencjałem bojowym. W lipcu 1914 r. w ich skład wchodziło: 13 nowoczesnych pancerników (drednotów), 5 krążowników liniowych, 22 starsze pancerniki (przeddrednoty), 14 krążowników pancernych, 35 krążowników lekkich, 152 kontrtorpedowce, 47 torpedowców, transportowiec lotniczy, 10 kanonierek, 28 okrętów podwodnych, 3 stawiace min oraz jednostki pomocnicze<sup>34</sup>. Po wybuchu wojny flota operacyjna złożona z najbardziej wartościowych jednostek, tzw. Hochseeflotte, została skoncentrowana w bazach nad Morzem Północnym w celu przeciwstawienia się Grand Fleet, swemu odpowiednikowi po stronie brytyjskiej. Do prowadzenia działań na akwenie bałtyckim, przeciwko flocie rosyjskiej, wydzielono Dywizję Obrony Wybrzeża Morza Bałtyckiego oraz Kilońską

<sup>32</sup> Wielki książę Mikołaj Mikołajewicz oraz admirał Aleksandr Rusin nie pozostawili pamiętników, natomiast admirał Iwan Grigorowicz nie zawarł w swych wspomnieniach żadnej wzmianki o projekcie Bubnowa. Zob. Иван К. ГРИГОРОВИЧ, *Воспоминания бывшего морского министра*, Кронштадт–Москва 2005 [Iwan K. GRIGOROWICZ, *Wspominania bywłego morskogo ministra*, Kronsztadt–Moskwa 2005].

<sup>33</sup> Zob. A. von TIRPITZ, op.cit., s. 297.

<sup>34</sup> Erich GRÖNER, *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945*, Bd. 1–2, München 1966, passim. W 1914 r. jedynie Wielka Brytania dysponowała silniejszą marynarką wojenną. O potencjale bojowym Royal Navy zob. J. GOZDAWA-GOŁĘBIEWSKI, T. WYWERKA PREKURAT, op.cit., s. 483–487, załącznik 1.



Flotyllę Portową, dysponujące okrętami o niskich walorach taktyczno-technicznych. Jednakże zachowując pełną kontrolę nad Kanałem Cesarza Wilhelma, niemiecka admiralicja zapewniała sobie możliwość szybkiego przebazowania pancerników Hochseeflotte z Morza Północnego na Bałtyk i odwrotnie, co z jednej strony gwarantowało utrzymanie panowania na akwenie bałtyckim, a z drugiej strony w istotny sposób wpływało na podniesienie poziomu bezpieczeństwa zachodniego i wschodniego wejścia do Kanału. Po przystąpieniu Wielkiej Brytanii do wojny podjęto działania prewencyjne mające uniemożliwić, bądź poważnie utrudnić, sforsowanie Cieśnin Duńskich przez ciężkie okręty artyleryjskie Royal Navy. W dniu 5 VIII 1914 r. stawiacze min Kaiserliche Marine umieściły zagrody minowe na podejściach do Wielkiego i Małego Bełtu<sup>35</sup>. Rezultatem zaminowania naturalnych przejść łączących Morze Północne z Bałtykiem było podniesienie poziomu bezpieczeństwa Kanału Cesarza Wilhelma, gdyż jego zachodniego wejścia broniły eskadry Hochseeflotte, natomiast zagrożenie dla wschodniego wejścia, od strony Kilonii, było czysto iluzoryczne z uwagi na stosunkowo niewielki potencjał bojowy rosyjskiej Floty Bałtyckiej, niemogącej liczyć na uzyskanie wsparcia ze strony ciężkich okrętów artyleryjskich Royal Navy.

Podsumowując, można skonstatować, że koncepcja zawładnięcia przez ententę strefą Kanału Cesarza Wilhelma autorstwa kapitana 2. rangi Aleksandra Bubnowa należy do grupy nigdy niezrealizowanych projektów operacji połączonych, które opracowano w sztabach w latach 1914–1918 z myślą o wdrożeniu w życie na europejskim teatrze wojny. W mojej ocenie, projekt, aczkolwiek błyskotliwy, był jednak mało realny. Po pierwsze, Bubnow, podobnie jak większość oficerów marynarki wojennej, bez względu na banderę, pod którą służyli, uległ zbytniej fascynacji potęgą Royal Navy i dlatego optymistycznie założył, że brytyjska Admiralicja zaakceptuje projekt operacji desantowej w strefie Kanału Cesarza Wilhelma, mimo że wiązało się to z ryzykiem stoczenia walnej bitwy z głównymi siłami Kaiserliche Marine w pobliżu jej baz operacyjnych, co wielokrotnie zwiększało ryzyko. Po drugie, nie uwzględnił w swych kalkulacjach ogromnych wyzwań logistycznych, które należałoby rozwiązać w przypadku operacji desantowej na taką skalę. Z analizy projektu wynika, że na jej przygotowanie Brytyjczycy mieliby zaledwie dwa do trzech tygodni, co automatycznie wykluczało przeprowadzenie operacji w październiku 1914 r., jak planował Bubnow. Po trzecie, autor projektu przeszacował ówczesny potencjał brytyjskich wojsk lądowych. W 1914 r. armia brytyjska nie dysponowała bowiem poważnymi rezerwami, które mogłyby wydzielić do przeprowadzenia wielkiej operacji desantowej.

---

<sup>35</sup> P. Фирле, op.cit., s. 79.

## BIBLIOGRAFIA

- “Angliyskiye plany desantnoy operatsii v Baltike v 1914 g.” *Morskoy sbornik* 3 (1927): 111–116.
- Bazhanov, Denis A. *Shchit Petrograda. Sluzhebnyye budni baltiyskikh drednoutov v 1914–1917 gg.* Sankt-Peterburg: Izdatel'stvo RGPU im. A.I. Gertsena, 2007.
- Bubnov, Aleksandr D. *V Stavke Verkhovnogo Glavnokomanduyushchego.* Moskva: Izdatel'stvo Veche, 2014.
- Churchill, Winston S. *The World Crisis 1911–1918.* Introduced by Martin Gilbert. New York: Free Press, 2005.
- Dotsenko, Vitaliy D. *Morskoy biograficheskiy slovar'.* Sankt-Peterburg: Logos, 1995.
- Erusalimskij, A. S. and B. G. Veber, eds. *Mezhdunarodnyye otnosheniya v epokhu imperializma. Dokumenty iz arkhivov tsarskogo i vremennogo pravitel'stva 1878–1917 gg., series 3: 1914–1917, vol. 6.* Moskva, Leningrad: Gos. sots.-ekon. izd-vo, 1935.
- Firle, Rudolf. *Voyna na Baltiyskom More, vol. 1: Ot nachala voyny do marta 1915 g.* Translated by P. V. Gel'mersen, A. V. Timonova. Moskva: Gosudarstvennoye voyennoye izdatel'stvo Narkomata oborony SSSR, 1937.
- Gelberg, Ludwik, ed. *Prawo międzynarodowe i historia dyplomatyczna. Wybór dokumentów, vol. 1.* Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe, 1954.
- Gelberg, Ludwik. “Sytuacja prawna Kanału Kilońskiego.” In *Zagadnienia prawne Bałtyku*, edited by Ludwik Gelberg, 7–43. Wrocław: Wydawnictwo Polskiej Akademii Nauk, 1969.
- Gozdawa-Gołębiowski, Jan and Tadeusz Wywerka Prekurat. *Pierwsza wojna światowa na morzu.* Warszawa: Wydawnictwo Lampart, 1994.
- Grigorovich, Ivan K. *Vospominaniya byvshego morskogo ministra.* Kronshtadt, Moskva: Izdatel'stvo Morskaya gazeta – Kuchkovo pole, 2005.
- Grimes, Shawn T. *Strategy and War Planning in the British Navy, 1887–1918.* Suffolk: Boydell Press, 2012.
- Gröner, Erich. *Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945, vol. 1–2.* München: Lehmann, 1966.
- Herma, Marek. “Naczelne Dowództwo Sił Zbrojnych Rosji w latach 1914–1917 (organizacja, obsada personalna).” *Studia Historyczne* 50/2 (2007): 177–191.
- Herma, Marek. *Rosyjska flota wojenna na Bałtyku w latach 1905–1917.* Kraków: Wydawnictwo Naukowe Uniwersytetu Pedagogicznego, 2010.
- Herma, Marek. “Zbrojenia morskie Rosji w okresie pocuszimskim (1905–1914).” *Studia Maritima* 30 (2017): 69–82.
- Kozlov, Denis Yu. *Narusheniye morskikh kommunikatsiy po opytu deystviy Rossiyskogo flota v Pervoy mirovoy voyne (1914–1917).* Moskva: Izdatel'stvo Universitet Dmriya Pozharskogo, 2013.
- Kozyr', Ivan V. *Ot Tsusimy do Raguzy.* Sankt-Peterburg: Izdatel'stvo Gangut, 2011.
- Lacki, Michał. *Geografia wojennomorska. Morze Bałtyckie i Północne.* Gdynia: Wydawnictwo Wyższej Szkoły Marynarki Wojennej im. Bohaterów Westerplatte, 1978.
- Lobytsyn, Vladimir V., ed. *Martirolog russkoy voyenno-morskoy emigratsii po izdaniyam 1920–2000 gg.* Moskva: Izdatel'stvo Pashkov dom, 2001.

- Makareyev, Mikhail V. and Gennadiy N. Ryzhonok, *Chernomorskiy flot v biografiyakh komanduyushchikh*, vol. 2. Sevastopol': Izdatel'stvo Mir, 2004.
- Palmer, Alan. *Północne sąsiedztwo. Historia krajów i narodów Morza Bałtyckiego*. Translated by Eugeniusz Możejko. Warszawa: Książka i Wiedza, 2008.
- Panov, Andrey V. *Morskaya sila Rossii*. Moskva: Izdatel'stvo Eksmo, 2005.
- Spisok lichnogo sostava sudov flota, stroeyvykh i administrativnykh uchrezhdeniy Morskogo Vedomstva*. Petrograd: Tipografiya Morskogo Ministerstva v Glavnom Admiralteystve, 1916.
- Tirpitz, Alfred von. *Wspomnienia*. Translated by Janina Kumaniecka-Szymańska. Warszawa: Bellona, 1997.
- Tsvetkov, Igor F. *Lineynnye korabli tipa Sevastopol' (1907–1914 gg.)*, vol. 1. Sankt-Peterburg: Izdatel'stvo Korabli i srazheniya, 2005.
- Zgórnjak, Marian, ed. *Wielka Historia Świata*, vol. 11: *Wielkie Wojny XX wieku (1914–1945)*. Warszawa: Wydawnictwo Świat Książki, 2006.

