

Traducere din limba germană: Sorin Cristescu

**Original title: Mein Leben**

Copyright ©Bublies Verlag

All rights reserved.

@2020 Toate drepturile asupra ediției în limba română aparțin  
editurii MIIDECĂRȚI

**Contact:**

**Tel:** 0766 687 891

**E-mail:** office@miidecarti.ro

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României

**RAEDER, ERICH**

**Memorii** / Erich Raeder ; trad.: Sorin Cristescu. - Bragadiru : Editura  
Miidecărți, 2020-

3 vol.

ISBN 978-606-9049-51-8

Vol. 1. - 2020. - Conține bibliografie. - ISBN 978-606-9049-50-1

I. Cristescu, Sorin (trad.)

821.112.2

**Autor**  
**Erich Raeder**

# MEMORII

**Vol. 1**

**traducere**  
**Sorin Cristescu**

**editura**  
**Miidecărți**  
**Bragadiru - 2020**

## Cuprins

CUVÂNTUL INTRODUCATIV AL AUTORULUI .....	7
PÂNĂ LA PRIMUL RĂZBOI MONDIAL.....	11
Instruire în Marina Imperială 1894 – 1897.....	18
Instruire pentru funcții de comandă .....	22
Prima funcție de comandă ca ofițer .....	27
La bordul navei SMS Deutschland spre Asia de Răsărit .....	29
Marina în slujba politicii coloniale.....	31
Călătorie cu peripeții în Extremul Orient.....	35
Colombo, Singapore, Hong Kong .....	40
Cu prințul Heinrich la împăratul Chinei.....	46
«Am încărcat cu muniție de luptă, Alteță Regală!» .....	48
Prima activitate scriitoricească .....	51
Comandă pe uscat 1900 – 1901 .....	54
Ofițer de cart în flota de coastă .....	57
La Academia de Marină din Kiel 1903 – 1905.....	62
Concediu peste hotare pentru studiul limbii ruse.....	66
La secția de informații a Ministerului Marinei 1906 – 1908 .....	69
Relațiile cu presa.....	72
Din nou la bordul unei nave .....	78

O comandă neașteptată pe yachtul imperial 1910 - 1912 .....	80
Echipajul și oaspeții de pe SMY Hohenzollern .....	83
Prim ofițer în Statul Major al flotei de recunoaștere .....	88
Probleme de tactică și de instruire .....	91
Viceamiralul von Ingenohl ajunge comandantul flotei .....	94
Inspectiile de luptă ale crucișătoarelor .....	96
Blocadă de aproape sau de la distanță? .....	99
Personalitatea amiralului Hipper .....	102
În ajunul Războiului Mondial .....	106
În vârtoarea Războiului Mondial .....	108
Asigurarea apărării Golfului German .....	113
Atacul britanic de la 28 august 1914 .....	116
Primele mari operațiuni ale flotei .....	120
Profundă dezamăgire privind măsurile luate de comandamentul flotei .....	127
Bătălia de la Dogger Bank .....	129
O decizie dificilă a comandantului flotei de recunoaștere .....	133
ANEXĂ .....	135

## CUVÂNTUL INTRODUCTIV AL AUTORULUI

ISTORICUL MILITAR BRITANIC LIDELL HART DESCRIE ÎN introducerea la cartea sa *The Other Side of the Hill* [De partea cealaltă a dealului] un mic episod din viața feldmareșalului lord Wellington. Acesta împreună cu un cunoscut au încercat ca în cursul unei plimbări de amuzament să ghicească ce fel de peisaj vor găsi de partea cealaltă a unui deal. Când însoțitorul și-a exprimat surprinderea pentru cât de corecte fuseseră predicțiile lui Wellington, acesta a replicat: "Toată viața mea m-am străduit să ghicesc ce se află de partea cealaltă a dealului."

Este categoric dificil să obții o imagine veridică a ceea ce se întâmplă de partea cealaltă a dealului care se înalță peste câmpul vizual. Dar este mult mai greu să obții o imagine corectă a ceea ce se află dincolo de muntele imens care separă prezentul de viitor. Trăim și muncim pentru viitor și încercăm să ne găsim locul într-o imagine a lui, dar aceasta este neclară și încețoșată și nu putem să-i desenăm contururile și culorile din ceea ce știm, ci numai din speranțele și dorințele noastre pentru că omului nu îi este permis să știe ce-i va aduce destinul. Așa că toate deciziile și acțiunile pe

## Instruire în Marina Imperială 1894 – 1897

PRIMELE ȘASE SĂPTĂMÂNI ALE SERVICIULUI NOSTRU AU fost dedicate instrucției infanteristice, condusă de locotenentul de infanterie marină von Oidtmann și de subofițeri aleși din armata terestră care să îndeplinească funcțiile de caporali. Conducerea propriu-zisă a exercițiilor era încredințată unor camarazi din anii mai mari care se distinseseră până atunci. Găzduirea noastră a rămas aceeași: mansarda nu prea confortabilă a Școlii de Marină.

Această perioadă de instruire a fost pentru mine cea mai grea, cea mai puțin plăcută perioadă din vremea când am fost cadet; nu atât din cauza durității cu care eram tratați de către subofițeri, ci din cauza modului în care ne vorbeau. Cu siguranță că înjurăturile lor interminabile nu erau rău intenționate, dar expresiile lor elaborat vulgare m-au oripilat atât de mult, încât o vreme m-am gândit foarte serios dacă mai pot continua într-o astfel de atmosferă.

Pe lângă instrucția de infanterie, am fost deprinși cu modelele de nave în funcție de tachelajul navei noastre școală și am învățat noțiunile de bază ale mănuitului parâmelor pe cutere<sup>11</sup>. Pentru

11 Nave cu vele mari în raport cu corpul navei, vele care se mănuiesc cu parâme și prin care se deprinde arta de a „prinde vântul în pânze.”

noi momentul culminant a fost parada trupelor de marină de la Kiel care au defilat în fața împăratului cu prilejul încorporării în marină a fiului acestuia, Adalbert<sup>12</sup>, la împlinirea vârstei de zece ani. Defilarea noastră, cu tânărul prinț ca locotenent la aripa dreaptă, a fost, firește, nu tocmai reușită. Foarte emoționantă a fost depunerea jurământului în biserica garnizoanei, cu o predică impresionată ținută de bătrânul pastor al marinei, Langheld<sup>13</sup>.

Instruirea noastră pe uscat a luat sfârșit cu o inspecție și toți cadeții am fost imbarcați pe nave școală în mai 1894, ceea ce așteptam deja cu nerăbdare și bucurie. Pe nava *Stosch*, aflată sub comanda căpitanului von Schuckmann, locotenentul von Studnitz și locotenentul Saxer erau ofițerii noștri, ai cadeților. În plus mai eram subordonați față de doi subofițeri experimentați în ale marinăriei, Knie și Gaetje, amândoi exigenți și severi, dar fără să se dedea la înjurături exagerate. Când un cadet privea uluit manevrele incredibile de riscante ale subofițerului Knie pe vergile catargului, acesta îi răspundea marțial: „Atâta pot să-ți spun, cadet, dacă o să cad de aici, te iau cu mine!” O astfel de afirmație nu era percepută de niciunul dintre noi ca o brutalitate, ci o vedeam ca fiind expresia solidarității camaraderești într-o situație periculoasă. Cei doi vrednici subofițeri ne-au îndrumat ca niște profesioniști în tot ce ține de tachelaj și ne-au arătat toate manevrele și trucurile la mănuirea vergilor și a velor încât am răsuflat ușurați și părerile noastre despre rolul subofițerilor s-au schimbat considerabil în bine.

12 Adalbert von Hohenzollern (14 iulie 1884 – 22 septembrie 1948) al treilea fiu al împăratului Wilhelm al II-lea, ofițer de marină până la sfârșitul Primului Război Mondial, după care a dus o viață retrasă în Elveția. Încadrarea sa în marină a avut loc la 31 mai 1894.

13 Carl Langheld (1836 – 1895), din 1872 prim pastor al marinei la Wilhelmshaven.

Noi, cadeții deserveam ultimul dintre cele trei catarge, artimonul. Eu am fost repartizat mai întâi la verga cea mai de jos și mai târziu, împreună cu alți trei am trecut la următoarea etapă, verga cea mai de sus, a cărei velă nu se putea regla și din acest motiv în caz de vreme rea era imediat coborâtă pe punte.

Am avut de trecut prima probă a capacității noastre când dis-de-dimineasă, înainte de micul dejun, trebuia să ne cățărăm cât puteam de repede pe catargul artimon până când reușeam să parcurgem drumul până sus și înapoi în 58 de secunde, realizare prin care eram declarați „liberi de cățărat”. Am reușit acest lucru al patrulea din cei 35, ceea ce m-a făcut să mă simt tare mândru. A urmat aceeași probă pe catargul cel mare care trebuia executată într-un minut și trei secunde, ceea ce mi-a reușit foarte curând.

Serviciul nostru consta în principal în mâniarea velelor, munci marinărești, trasul la parâme și la vele pe cutere, serviciu artileristic la vechile tunuri de 15 cm, precum și în învățământul teoretic al navigației, mâniarea navei, matematică, engleză și franceză. Semestrul de vară ne-a purtat în călătorii de instruire în Marea Baltică, în vreme ce pentru semestrul de iarnă era prevăzută o călătorie mai lungă spre Indiile de Vest<sup>14</sup>.

După incidente de tot felul, precum pierderea elicei în Marea Nordului și ruperea bompresului într-o noapte de aprigă furtună în

14 Indiile de Vest sau Indiile Occidentale este denumirea unei regiuni din bazinul Caraibelor și a Oceanului Atlantic de nord, care incluse insulele Antile și arhipelagul Bahama (arhipelagul Lucayan). Din secolul al XVII-lea până în secolul al XIX-lea teritoriile coloniale europene ale Indiilor de vest au fost Indiile de Vest Britanice, Indiile de Vest Daneze, Antilele Olandeze, Indiile de Vest Franceze și Indiile de Vest Spaniole. În 1916, după o stăpânire de 250 de ani, Danemarca a vândut Indiile de Vest Daneze Statelor Unite ale Americii pentru suma de 25 de milioane de dolari aur (1 dolar echivalentul a 1,5 grame aur), prin tratatul Indiilor de Vest Daneze semnat la 4 august 1916.

golful Biskaya, care ne-a silit să căutăm găzduire la Wilhelmshaven și mai târziu la Lisabona, alizeul ne-a umflat pânzele și am trecut prin Madeira spre St. Thomas, Jamaica și Havana. Drumul înapoi a trecut prin San Domingo, insulele Bermude, Plymouth și am ocolit Skagen ca să ajungem la Kiel. Acolo nava noastră a fost inspectată de către amiralul von Knorr<sup>15</sup>; noi, cadeții, am avut de dat examene teoretice și practice.

Din cei 70 de aspiranți care am pornit la drum, doar 60 au reușit să treacă de toate obstacolele primului an al Școlii de Marină. Cu inima ușoară, aceștia au putut să plece într-un concediu de patru săptămâni. În aprilie 1895 am sosit neanunțat la Grünberg, la părinții și frații mei, care m-au primit cu mare bucurie. Acasă am primit vestea avansării mele la rangul de cadet de marină și că eram în fruntea promoției mele.

15 Eduard Wilhelm von Knorr (1840 – 1917) amiral german, pensionat în anul 1899.

## Instruire pentru funcții de comandă

DUPĂ TERMINAREA CONCEDIULUI, CEI 60 DE CADEȚI de marină – de acum înainte aspiranți cu sabie – ai promoției '94 au fost repartizați câte 15 pe patru nave școală. Eu am ajuns pe nava școală pentru muși *Gneisenau*<sup>16</sup>. Aici se urmărea în primul rând instruirea noastră pentru funcții de comandă. Am primit fiecare câte o grupă de muși pe care a trebuit să-i conducem în toate domeniile serviciului – o misiune într-adevăr plăcută pentru niște tineri dornici să învețe. Subofițeri cu experiență ne stăteau alături. Din rândul mușilor, care se înrolau în general la vârsta de 15 ani, se recrutau pe atunci majoritatea corpului de subofițeri ai marinei. După doi ani de instruire deveneau ucenici matrozi, mai târziu se numeau matrozi, pentru ca după o etapă de instruire specială să fie avansați subofițeri.

16 SMS *Gneisenau* era o corvetă cu trei catarge din clasa *Bismarck* aflată în în serviciul marinei germane din 1880 până în 1900, când în urma unei furtuni a eșuat pe țârm lângă portul Malaga. Neihardt von Gneisenau (1760 – 1831) a fost generalul care a comandat efectiv armata prusiană în bătălia de la Waterloo (18 iunie 1815). De precizat că în anul 1908 a intrat în serviciul marinei de război germane cuirasatul *Gneisenau*, care a fost scufundat de navele britanice la 8 decembrie 1914, în bătălia de lângă insulele Falkland.

Noi am fost în plus instruiți ca aspiranți de navigație și de artilerie, am deprins temeinic serviciul de cart la timonă, atât pe nave cu pânze cât și pe nave cu abur.

Anul 1895 a fost un an istoric. La 21 iunie a avut loc inaugurarea Canalului Kaiser Wilhelm<sup>17</sup>. A fost inaugurat chiar de către împăratul Wilhelm al II-lea și au participat nave reprezentând aproape toate națiunile care aveau marină, și în prezența a numeroși prinți germani și străini. Încă din primăvară au început să sosească navele străine, care erau salutate cu mare ceremonial de navele de luptă germane răspândite pe toată întinderea portului Kiel. Cel mai departe se aflau navele școală cu vele, iar SMS *Gneisenau*, era plasată la capătul cel mai îndepărtat, la farul de la Friedrichsort. Misiunea noastră consta în a saluta sosirea fiecărei nave străine prin intonarea imnului ei național de către fanfara navei noastre. Pentru că în prim plan se afla aspectul impecabil al echipajelor și al navelor, precum și îndeplinirea cu precizie a ceremonialului, în aceste săptămâni nu a rămas decât prea puțin timp pentru serviciul obișnuit.

Comandantul nostru, căpitanul de fregată da Fonseca-Wollheim<sup>18</sup> și primul ofițer, căpitanul de corvetă von Dassel, au

17 Din 1949 se va numi Canalul Kiel; este un canal lung de 98,7 de kilometri care leagă Marea Nordului, la Brunsbüttel, de Marea Baltică, la Kiel. Este cel mai lat (104 m) și cel mai adânc (cel puțin 13,7 m) canal din lume. A fost construit între anii 1887 – 1895 și apoi lărgit și adâncit între anii 1907 – 1914. Aproximativ 460 de km sunt astfel economisiți în locul ocolirii peninsulei Jutlanda.

18 Hermann da Fonseca-Wollheim (1851 – 1938), ofițer de marină german, fiul unui inginer feroviar evreu din Hamburg. Între anii 1899 – 1901 a comandat crucișătorul greu SMS *Vineta*. La sfârșitul carierei sale, în 1902, a fost avansat contraamiral. Unchiul și nașul său a fost Anton Eduard Wollheim da Fonseca (1810 -1884) scriitor, secretar artistic de teatru, filolog și diplomat german. Numele de da Fonseca l-a primit ca titlu nobiliar de la regina Maria a II-a a Portugaliei pentru participarea sa la războiul civil din Portugalia (1832 – 1834).

fost foarte generoși. Și restul corpului ofițeresc era foarte bine alcătuit. Tot echipajul s-a comportat foarte bine în acest cadru și am avut cu toții sentimentul că formam o comunitate bine sudată. Evenimentele sociale și politice care se desfășurau la ecluzele de la Holtenau au trecut aproape neobservate de noi; doar uriașul foc de artificii am putut să-l admirăm de la locul unde stăteam ancorati.

Șederea împreună a celor patru nave școală a oferit posibilitatea unor numeroase vizite reciproce, încât cele două jumătăți ale promoției noastre care fuseseră separate prin repartizarea pe două nave în timpul primului an de școală navală, au avut acum prilejul să se cunoască așa cum trebuie. Prin asemenea reuniuni ale unei promoții, care și în marina germană, dar și în marinele altor state capătă numele de *crew*<sup>19</sup>, se formează legături ce constituie specificul prețios și propriu al marinei de război și contribuie decisiv la apariția unei camaraderii folositoare serviciului în sine. Al nostru Crew '94 s-a păstrat foarte bine și pe timp de pace și pe timp de război.

În continuarea festivităților legate de inaugurarea Canalului am ridicat pânzele spre Lerwick, așezare din insulele Shetland, și apoi am luat parte la manevrele de toamnă ale flotei, unde cele patru nave școală au constituit o divizie în manevrele flotei amiralului Tirpitz<sup>20</sup>, care se reunea în fiecare an sub comanda unui

19 Crew: în limba engleză înseamnă echipaj.

20 Alfred von Tirpitz (1849 – 1930) celebru amiral german și om politic, Secretar de Stat al Marinei de Război (15 iunie 1897 – 15 martie 1916) a încercat să realizeze practic idealul împăratului Wilhelm al II-lea de a crea o puternică flotă de război germană care să determine Marea Britanie să caute alianța Germaniei. Rezultatul a fost însă o competiție a înarmărilor navale între Marea Britanie și Germania, câștigată în mod zdrobitor de cea dintâi și care a dus la aderarea britanicilor la alianța franco-rusă și în final la izbucnirea Primului Război Mondial în august 1914.

amiral ca să pună la încercare tactica flotei de luptă ca fundament pentru viitoarea lege navală. Pe *Gneisenau* am avut norocul că ofițerii ne-au lăsat mai multă inițiativă în serviciu, mai ales la supravegherea velelor<sup>21</sup>, și în felul acesta am fost educați în spiritul asumării răspunderilor.

Călătoria de iarnă ne-a purtat din nou spre Indiile de Vest – spre marea noastră bucurie, pentru că asta însemna multă mânăuire a velelor, croaziere lungi și porturi tropicale. În timpul acestei călătorii am fost instruiți printre altele să mânuim cazanele de aburi, vechile cazane în formă de cufăr, ceea ce în arșița de la tropice înseamnă totuși un efort fizic considerabil.

Această lungă călătorie ne-a oferit nouă, cadeților, suficient timp ca prin învățământul intensiv predat de ofițeri, mai ales în navigație, artilerie, mânăuirea torpilelor, a mașinilor și a navei în sine, să acumulăm cunoștințele teoretice necesare celui de-al doilea examen al cadeților de marină, pentru ca și acest an de școală să se încheie cu bine.

Următoarele șase luni au fost folosite pentru o instruire specială în artileristică, mine și torpile pe nave special construite cu această menire<sup>22</sup>.

În toamna lui 1896 a început ultimul nostru an de instruire la Școala de Marină din Kiel. Toți cadeții promoției noastre au fost puși sub comanda ofițerului de cadeți, căpitan de corvetă von Cotzhausen, un instructor aspru, dar drept. Școala de Marină se afla în imediata apropiere a acelei părți a portului unde se aflau navele cu vâsle și cu vele și dispunea de sală de gimnastică, terenuri de sport și de tenis. Sălile de studiu și dormitoarele erau

21 Adaptarea permanentă a poziției velelor în funcție de direcția din care bate vântul.

22 Nave puitoare de mine, torpiloare etc.