

Autor
Erich Raeder

MEMORII

Vol. 2

traducere
Sorin Cristescu

editura
Miidecărți
Bragadiru - 2020

În vârtoarea Războiului Mondial	7
Urmările confruntării de la 24 ianuarie 1915	8
Comandamentul naval evită confruntarea ?.....	14
Un nou curs sub comanda viceamiralului von Scheer – ianuarie 1916.....	17
O nouă ieșire a flotei oceanice	22
Avanpremieră la bătălia de la Skagerrak	25
Crucișătoarele de linie intră în luptă.....	29
Amiralul Hipper se mută pe o altă navă sub focul inamic.....	38
„Am purtat lupta și cu asta basta!”	43
Admirabilul pastor al escadrei noastre	50
Împăratul inspectează flota	52
Gustav Frenssen și romanul său „Frații”	55
Hindenburg și Ludendorff - august 1916.....	59
Flota în serviciul războiului submarin nelimitat.....	62
Primul meu concediu pe timp de război și impresiile la întoarcere	66
Comandant al navei SMS Cöln.....	72
Ultimul an de război.	74
În comisia de armistițiu de la Spa	81
Îmi iau rămas bun de la navă și echipaj.....	87
Răsturnarea	90
Condițiile de armistițiu privitoare la Marină.....	101

Brigăzile de marină Ehrhardt și von Loewenfeld	104
Stare de tranziție în conducerea Marinei	107
Conducerea și organizarea autorităților superioare ale Marinei.....	111
Viceamiralul von Trotha trece în fruntea Amiralității.	119
Scapa Flow, mormântul flotei germane	123
Reconstrucția Marinei.....	126
Diferitele categorii ale corpului ofițeresc.....	128
Recul din cauza puciului lui Kapp – martie 1920	136
Consecințe grave pentru Marină.....	140
La departamentul de arhivă al Marinei – ”Războiul naval”	143
Inspector al învățământului – formarea ofițerilor	147
Organizarea școlilor tehnice ale Marinei	155
Comandant al forțelor navale ușoare din Marea Nordului.....	159
Comandant al bazei navale a Mării Baltice 1925 – 1928.....	162
Noi fundamente pentru instruirea subofițerilor	164
Aspiranții la gradul de ofițer și tinerii ofițeri.....	168
Relația cu cercurile societății civile - Asociația pentru Regata Marinei.....	173
Un alt „incident”	177
Vizite și călătorii de inspectare	179
Aniversările bătăliei de la Skagerrak din anii 1926 și 1927.....	181
Lansarea la apă a crucișătorului Köln – reprezentări oficiale.....	184
Evoluția situației la Berlin în anul 1928.....	189
Anexă	196

ÎN VÂLTOAREA RĂZBOIULUI MONDIAL

Urmările confruntării de la 24 ianuarie 1915

CATEGORIC, CONFRUNTAREA DE LA 24 IANUARIE 1915 a fost o grea lovitură primită de flota germană. Ea ar fi putut fi evitată printr-o organizare corectă a operațiunii, adică fără folosirea comunicațiilor prin radio, prin ocuparea de către flotă a unei poziții care să permită o intervenție rapidă și prin participarea nemijlocită a crucișătorului greu *Von der Tann*¹. Efectul moral al acestei lovituri a fost și mai puternic atunci deoarece nu s-a putut afla, firește, amploarea avariilor provocate de artileria germană asupra navei amiral britanice *Lion*²; nava a fost grav afectată, a devenit nemanevrabilă și a trebuit să fie remorcată până în

- 1 SMS *Von der Tann* a fost prima navă de tip crucișător greu a flotei germane, intrată în serviciu în 1910; costase 36,5 milioane mărci (2,5 mărci un gram de aur), avea un deplasament de 21.000 tone, opt tunuri de 280 mm grupate în patru turele și o viteză de 25 de noduri, una din cele mai rapide nave la vremea respectivă. În bătălia Iutlandei a scufundat nava HMS *Indefatigable* ; avea să fie sabordată la 21 iunie 1919 la Scapa Flow.
- 2 HMS *Lion* era un crucișător de linie britanic intrat în serviciu în 1910, de circa 26.500 tone, dotat cu opt tunuri de 343 mm. În bătălia de la Helgoland din 28 august 1914 a scufundat crucișătorul ușor *Cöln*. În bătălia de la Dogger Bank a tras 243 de obuze, însă doar patru și-au atins ținta : câte unul a lovit pe *Blücher* și pe *Derfflinger* și două pe *Seydlitz*. Va fi navă amiral și în bătălia Iutlandei. A supraviețuit luptelor și după război fost dat la fier vechi în 1924.

primul port. Dacă navele de linie ale flotei noastre ar fi intervenit la timp atunci este de presupus că și *Blücher* ar fi putut fi la fel remorcat până în portul de bază.

Având în vedere că britanicii aveau de la bun început toate informațiile necesare despre inamicul lor este greu de înțeles că în condiții atât de favorabile pentru ei nu au repurtat un succes mult mai mare. Prestația artileristică a navelor germane a fost fără îndoială remarcabilă; echipajele au avut peste tot o atitudine admirabilă. Conducerea unității noastre a fost exercitată de către contraamiralul Hipper³ cu un calm desăvârșit; executarea ordinelor s-a desfășurat impecabil. Am avut parte de un botez dur al focului și am putut face față cu brio misiunilor de mare dificultate.

Având în vedere modul în care s-au desfășurat confruntările de la 15 – 16 decembrie 1914 și din 24 ianuarie 1915, nimeni nu a fost surprins când la începutul lunii februarie împăratul a inspectat flota din portul Wilhelmshaven și a destituit personal atât pe comandantul flotei, amiralul von Ingenohl, cât și pe șeful său de stat major, contraamiralul Eckermann⁴. Comandant al flotei a fost numit amiralul von Pohl⁵, până atunci șef de stat major

3 Franz von Hipper (1863 – 1932) amiral german, din octombrie 1913 comandat al grupării navelor de recunoaștere; s-a remarcat în bătălia de la Dogger Bank din 24 ianuarie 1915 și în bătălia Iutlandei la 31 mai 1916. Decorat cu ordinul *Pour le Mérite* la 6 iunie 1916. La 12 august 1918 i-a succedat amiralului Reinhard Scheer la comanda întregii flote de război; a încercat zadarnic să oprească revolta marinarilor la sfârșitul lui octombrie 1918. A demisionat la 30 noiembrie 1918.

4 Richard Eckermann (1862 – 16 ianuarie 1916) viceamiral german, a preluat funcția de șef al marelui stat major al Marinei Imperiale la 12 septembrie 1914 pe care a deținut-o până la 3 februarie 1915, când a fost înlocuit la comandă împreună cu amiralul Ingenohl. A fost numit comandant al primei escadre, funcție deținută până la 10 iulie 1915, când a părăsit serviciul activ din motive de sănătate și a murit șase luni mai târziu.

5 Hugo von Pohl (1855 – 23 februarie 1916) amiral german, care la 23 ianuarie 1915 a primit comanda Flotei Oceanice (*Hochseeflotte*) dar din motive de sănătate a

al Amiralității, iar funcția de șef de stat major a fost preluată de *Kapitän zur See Michaelis*⁶, care până atunci fusese comandantul navei de linie *Thüringen*⁷, un ofițer extrem de inteligent, pe care amiralul Pohl îl cunoștea și îl aprecia din conlucrările anterioare. Contraamiralul Eckermann a preluat funcția amiralului von Lans⁸ la comanda Escadrei I.

Amiralul von Pohl conlucrase bine la Berlin cu cancelarul Bethmann-Hollweg. I se dusesse vestea despre faptul că voia să trimită flota la luptă numai cu maximă prudență și numai în condițiile cele mai favorabile. În schimb cu marele amiral von Tirpitz nu avusese vreo relație mai specială de încredere. Dispoziția dată de împărat chiar la începutul războiului, că secretarul de Stat trebuie informat despre deciziile importante luate de conducerea efectivă a marinei de război înainte de a se trece la executarea lor nu se aplicase în sensul cerut de suveran. Acest lucru s-a vădit chiar în acel moment, când amiralul von Pohl – aflat încă în funcția de șef de stat major – a prezentat împăratului venit la Wilhelmshaven

trebuie să fie înlocuit la 24 ianuarie 1916 cu amiralul Reinhard Scheer.

- 6 William Otto Michaelis (1871 – 1948), amiral german, șef de stat major al Marinei Imperiale (4 februarie 1915 - 28 ianuarie 1916); la sfârșitul carierei a fost comandantul Marinei Republicii de la Weimar (15 martie – 1 septembrie 1920).
- 7 SMS *Thüringen* a fost a treia mare navă germană cuirasată din clasa *Helgoland*, intrată în serviciu în 1911, costase 46 milioane mărci, avea un deplasament de 24.000 tone, cu 12 tunuri de 305 mm grupate în șase turele. A rămas celebră pentru faptul că la bordul ei a izbucnit așa-numita revoltă a marinarilor de la sfârșitul lui octombrie 1918 care a dus apoi la izbucnirea revoluției germane din noiembrie 1918. După război nava a fost cedată Franței și dată la fier vechi.
- 8 Wilhelm von Lans (1861 – 1947) viceamiral german, comandant al escadrei I din flota oceanică (1 octombrie 1912 – 14 februarie 1915). Cunoscut pentru scrierile sale, care circulau numai printre ofițerii de marină, în care critica politica de înarmare și strategia amiralului Tirpitz, arătând că maximă atenție trebuia acordată Mării Baltice pentru asigurarea importurilor de minereu suedez. A fost pensionat la 18 septembrie 1915 cu gradul de amiral.

spre semnare o declarație privind zonele unde urmau să acționeze submarinele noastre⁹ împotriva navelor comerciale.

Prezența împăratului la Wilhelmshaven a adus amiralului Hipper și mie decorarea cu Crucea de Fier clasa I. Crucea de Fier clasa a II-a o promisem amândoi după operațiunea de la Yarmouth¹⁰, dar cum aveam sentimentul că nu puteam fi pe deplin mulțumiți de modul în care au decurs lucrurile nu ne-am prins decorațiile de tunici decât după întoarcerea de la Hartlepool¹¹.

După preluarea funcției supreme amiralul von Pohl a dezvoltat un program de acțiune conform căruia urmărea ca prin ieșiri mai dese dar pe distanțe mai scurte ale întregii flote să ademenească inamicul să accepte o confruntare într-un moment ales de către amiralul nostru și într-o zonă favorabilă flotei germane – mai aproape de punctele noastre de sprijin decât de cele britanice. Numai că aceste ieșiri se desfășurau în zone în care flota britanică, sau măcar vreo parte a ei, nu fusese reperată niciodată pe timp de

9 Ar fi important de menționat faptul că pe durata Primului Război Mondial Germania a dispus de 373 de submarine. Dintre acestea 178 au fost pierdute în urma confruntării cu inamicul: 41 au fost scufundate de mine, 30 de încărcături explozibile la adâncime și 13 de către nave Q (nave comerciale înarmate). 515 ofițeri și 4894 marinari germani au murit în acest acțiuni. Submarinele germane au distrus zece nave de linie, 18 crucișătoare și câteva nave mai mici. De asemenea au distrus 5708 nave comerciale totalizând peste 11 milioane tone și au provocat moartea a circa 15 mii de marinari.

10 Este vorba de raidul de la 3 noiembrie 1914, când escadra amiralului Franz von Hipper, formată din crucișătoarele de linie *Seydlitz*, *von der Tann*, *Blücher* și *Moltke*, la care s-au adăugat crucișătoarele ușoare, *Strassburg*, *Graudenz*, *Kolberg* și *Stralsund* ce au bombardat orașul și portul Great Yarmouth, din vestul Marii Britanii, cu pagube mici pentru britanici, și au amplasat baraje de mine.

11 Este vorba de raidul de la 16 decembrie 1914, când crucișătoarele germane au bombardat porturile Scarborough, Hartlepool și Withby cu circa 1500 de obuze, care au provocat 108 morți și 525 răniți, majoritatea civili, și au plasat mine în zonă. Efectul asupra britanicilor a fost intensificarea campaniei de înrolări desfășurată sub lozincă: "Remember Scarborough!"

zi. Din acest motiv nu stârneau nicidecum entuziasmul echipajelor și cu atât mai puțin al corpului ofițeresc. Chiar de la pornire eram convinși că nu ne vom întâlni cu inamicul, iar la aceasta s-a adăugat temerea că asemenea operațiuni, în care navele noastre puteau fi întâmplător avariate de mine sau de submarinele inamice, și având în vedere cât de puțin probabilă era întâlnirea cu navele inamicului, nici măcar nu meritau încercate. Comandantul flotei însă nu se lăsa clintit din concepțiile sale.

În schimb o acțiune de luptă la distanță mai mare, necesară operațiunilor din Marea Nordului, cerută de multă vreme de către comandamentul navelor de recunoaștere a fost amplasarea unor baraje de mine la Dogger Bank¹², menite să provoace pierderi inamicului în cazul în care ar fi încercat să pornească spre Golful German sau să concentreze un număr mai mare de unități. Barajele erau amplasate noaptea de crucișătoarele noastre ușoare care la revărsatul zorilor se alăturau grupării I de recunoaștere sau grosului flotei.

În condițiile acestei situații deloc mulțumitoare, am salutat cu bucurie faptul că, în august 1915, gruparea I de recunoaștere împreună cu câteva crucișătoare ușoare a fost trimisă în Marea Baltică unde trebuia să protejeze unitățile care acționau pentru sprijinirea operațiunilor armatei de uscat la intrarea în Golful Finic urmărind cucerirea orașului Riga¹³ și trebuiau să anihileze forțele navale inamice din această zonă. Comanda supremă în zona Mării Baltice o exercita atunci marele amiral, prințul Heinrich al

¹² Banc de nisip aflat la circa 100 km de coasta de est a Marii Britanii.

¹³ Este vorba de bătălia din golful Riga (8 – 20 august 1915) încheiată cu eșecul germanilor. Aceștia vor reuși ocuparea orașului port Riga, capitala Letoniei de azi, abia la 1 septembrie 1917.

Prusiei¹⁴, care avea cartierul general la Kiel. Conducerea operativă o îndeplinea amiralul Erhard Schmidt¹⁵ la Libau¹⁶. În această operațiune nava SMS Moltke¹⁷ a fost avariata de o torpilă lansată de pe un submarin britanic, în vreme ce von der Tann, asigurat prin prezența celorlalte crucișătoare cuirasate, a bombardat bateriile de coastă de pe insula Utö, aflată la intrarea în Golful Finnic¹⁸. După încheierea luptelor, unitățile flotei oceanice au fost rechemate la Kiel și trimise în Marea Nordului.

-
- 14 Heinrich von Preussen (1862 – 1929) a fost fratele mai mic al împăratului german Wilhelm al II-lea și prinț al Prusiei. De la începutul războiului i s-a încredințat nou creatul comandament naval al Mării Baltice în componența căruia intrau nave învechite și inferioare forțelor navale rusești. În pofida acestor impedimente, vreme de trei ani, până la izbucnirea revoluției ruse, prințul a obligat forțele inamice la defensivă și a împiedicat atacul lor asupra coastelor germane. După încheierea păcii separate cu Rusia, la Brest Litovsk, la 3 martie 1918, prințul Heinrich s-a retras din serviciul activ, iar după revoluția din noiembrie 1918 și din Marină.
- 15 Erhard Schmidt (1863 - 1946) amiral german, de la 7 iulie 1915 a condus Escadra a IV-a din Marea Baltică, de la 11 ianuarie 1916 forțele de recunoaștere din aceeași zonă, a condus Escadra I în bătălia Jutlandei la 31 mai 1916, când a străpuns liniile britanice și a scufundat șase distrugătoare britanice și un crucișător, iar în septembrie – octombrie 1917 a participat la Operațiunea Albion – cucerirea unor insule baltice printr-o amplă operațiune amfibie.
- 16 Portul rusesc Libau fusese cucerit de armata germană la 7 mai 1915, în urma bătăliei de la Schaulen (27 aprilie – 21 iulie 1915). Azi se numește Liepaja și aparține republicii Letonia.
- 17 Crucişător cuirasat construit împreună cu *Goeben* în 1911, deplasament de 23.000 tone, cu 10 tunuri de 280 mm grupate în cinci turele și care costase 42,6 milioane mărci. Avea să fie sabordat la 21 iunie 1919, la Scapa Flow.
- 18 Operațiune desfășurată în ziua de 19 august 1915.

Comandamentul naval evită confruntarea ?

AICI NU SURVENISE NICIO SCHIMBARE ÎN STILUL de a purta războiul. Dimpotrivă, reținerea manifestată de flota britanică, retragerea ei temporară pe coasta de vest în fața amenințării submarinelor, precum și staționarea ei în punctul de sprijin puternic asigurat de la Scapa Flow, făcea ca o întâlnire cu ea în zona Golfului German să fie tot mai puțin probabilă. O ieșire înspre nord a flotei germane, ordonată la 23 octombrie 1915, a fost contramandată spre dezamăgirea generală chiar în timpul executării, înainte de a se ajunge la stația de semnalizare de la Hornsriff¹⁹ pentru că fuseseră semnalate forțe inamice la nord de Hornsriff. Din acest motiv este pe deplin explicabil de ce în rândurile corpului ofițeresc și-a făcut loc ideea că liderii noștri nu vor să-și asume riscurile legate de o confruntare; se răspândea tot mai mult o stare de spirit frustrantă.

19 Astăzi este mai cunoscut sub denumirea de Horns Rev; este un recif superficial de nisip al depozitelor glaciare din estul Mării Nordului, la aproximativ 15 km de cel mai vestic punct al Danemarcei, Blåvands Huk. Azi, pe acest recif se află parcul eolian cu același nume.

Informații în acest sens au ajuns al cunoștința marelui amiral von Tirpitz și a șefului de cabinet al împăratului, amiralul von Müller²⁰. Prin intermediul acestora și poate și prin intermediul lui *Korvettenkapitän* Adalbert von Preussen²¹, atașat flotei, a fost informat și împăratul. Urmarea a fost un ordin de cabinet al Comandantului Suprem conceput în termeni categorici: împăratul respingea orice critică la adresa modului ordonat de el de ducere a războiului. Numai că vocile unor comandanți care se bucurau de mare încredere din partea ofițerilor și a echipajelor, precum *Kapitän zur See* von Trotha²², pe atunci comandantul navei de linie *Kaiser*²³, și care s-au exprimat în mod regulamentar nu mai puteau fi ignorate pe termen lung. Nici șeful de stat major al Amiralității, amiralul Bachmann²⁴, nu încuviința concepțiile comandantului

20 Georg Alexander von Müller (1854 – 1940) amiral german, șeful cabinetului pentru marină al împăratului Wilhelm al II-lea (1902 – 1918).

21 Adalbert von Preussen (1884 – 1948) al treilea fiu al împăratului german Wilhelm al II-lea; inițial în statul major al escadrei a IV-a, din mai 1917 comandant al crucișătorului ușor *Danzig*, din martie 1918 comandant al navei *Dresden*. Din 1928 s-a stabilit în Elveția sub pseudonimul de conte von Lingen.

22 Adolf von Trotha (1868 – 1940), ofițer de marină german, comandant al navei *Kaiser* (din octombrie 1913), șef de stat major al flotei oceanice (din ianuarie 1916) avansat la 17 decembrie 1916. După război a fost numit la 26 martie 1919 comandant al noi Amiralități și a fost avansat viceamiral la 31 octombrie 1919. În urma solidarității arătată puciștilor lui Wolfgang Kapp la 11 martie 1920 a fost destituit la 5 octombrie 1920, fără a i se intenta urmărire judiciară.

23 SMS *Kaiser* a fost o navă de linie care a dat numele unei clase de nave construite în 1911, cu un deplasament maximal de 27.000 tone, armament principal 10 tunuri de 305 mm, grupate în cinci turele, cost: 44,9 milioane mărci. A fost sabordată la Scapa Flow la 21 iunie 1919.

24 Gustav Bachmann (1860 – 1943) ofițer de marină, comandant al Flotei de recunoaștere (31 octombrie 1910 - 30 septembrie 1913), avansat viceamiral în 1911 șef al flotei baltice (până la 22 iulie 1914), guvernator al portului Kiel, numit șef al statului major naval la 2 februarie 1915, avansat amiral la 22 martie, destituit la 5 septembrie același an din cauza divergențelor de păreri cu împăratul Wilhelm al II-lea legate de războiul submarin. Ulterior a fost comandantul bazei navele din

flotei. În ianuarie 1916, comandantul navei *Moltke, Kapitän zur See von Levetzow*²⁵, un ofițer care se bucura de o considerație unanimă, a căutat să obțină o întrevedere cu amiralul von Pohl în care voia să-l informeze într-un mod lipsit de orice echivoc asupra situației și asupra stării de spirit din Marină. Destinul a vrut însă ca tocmai în acel moment amiralul von Pohl să fie silit să predea comanda din cauza unei suferințe necruțătoare și după o scurtă perioadă de boală a decedat într-o navă spital din Wilhelmshaven.

Aici aș vrea să dau glas convingerii mele că amiralul von Pohl nu a evitat din principiu o confruntare, ci că dacă s-ar fi produs condiții favorabile lui s-ar fi străduit și el să ajungă la așa ceva. Cred cu toată certitudinea că dacă s-ar fi ajuns la o ciocnire a flotelor el ar fi condus flota germană într-un mod tactic remarcabil. Convingerea mea în capacitatea sa, împărtășită de alți ofițeri, o câștigasem cu ani în urmă, când mă aflasem în subordinea sa ca ofițer de navigație al escadrei pe care o comanda.

Marea Baltică și guvernator al portului militar Kiel până la 28 octombrie 1918. Pensionat la 13 decembrie 1918.

25 Magnus Otto Bridges von Levetzow (1871 – 1939) contraamiral german, din august 1918 șef al statului major al Amiralității, a jucat un rol important în luarea deciziei de la finele lui octombrie 1918 de a ataca cu toate navele flota britanică, ceea ce avea să ducă la revolta matrozilor. Păstrat în structurile de conducere după terminarea războiului a fost destituit în urma solidarității arătate cu puciul lui Wolfgang Kapp la 15 martie 1920. Susținător al partidului nazist, a devenit deputat al acestui partid din 1932 și a fost comandant al poliției din Berlin (1933 – 1935). Avea să fie destituit în urma violențelor organizate împotriva evreilor care au provocat reacții la nivel internațional.

Un nou curs sub comanda viceamiralului von Scheer – ianuarie 1916

DECIZIA PE CARE ÎMPĂRATUL A LUAT-O LA mijlocul lui ianuarie 1916, aceea de a-l numi ca șef al flotei oceanice pe viceamiralul von Scheer²⁶, până atunci comandant al Escadrei a II-a, a corespuns pe deplin așteptărilor flotei. Înzestrat cu un spirit rațional sănătos și o rapidă capacitate de cuprindere, Scheer avea acea calitate atât de importantă pentru un lider pe care noi o defineam ca „bucuria netulburată a asumării responsabilității”; aceasta singură l-a făcut capabil să interpreteze în așa fel ordinul de luptă al împăratului încât să poată ajunge la bătălia de la Skagerrak. Porecla sa era „Bobschiess”²⁷ pe care o purta încă de pe vremea când era ofițer de stat major și sublinia o latură mai aspră a manifestării sale exterioare în care – cu toată atitudinea sa camaraderească și prietenoasă –, putea să fie, și nu prea rar, foarte dur față de persoanele pe care el le considera pesimiste sau

²⁶ Reinhard Scheer (1863 – 1928), amiral german, comandant al flotei oceanice (24 ianuarie 1916 – 11 august 1918) când a comandat flota germană în bătălia Jutlandei 31 mai – 1 iunie 1916, apoi șef de stat major al Amiralității.

²⁷ Termen vulgar care definește rapiditatea și promptitudinea.