

## Bitwa u ujścia Nilu 1798

„Najbardziej przemożne zwycięstwo  
ery żagla”

Tło strategiczne

Etap wojen napoleońskich zwany wojną z II koalicją antyfrancuską (1798–1802) to okres walk konserwatywnych monarchii europejskich przeciw rewolucyjnej Francji. W tym okresie Napoleon zdecydował się zaatakować brytyjskie terytoria zależne we wschodniej części Morza Śródziemnego i rozpoczął inwazję na Egipt. Brytyjska flota śródziemnomorska starała się z jednej strony doprowadzić do walnego starcia z flotą francuską, a z drugiej zwalczać statki zaopatrujące Napoleona w Egipcie.

Z braku fregat przetrwało imperium

280 transportowców, 13 okrętów liniowych, 42 fregaty oraz mrowie jednostek pomocniczych. Las masztów zajmował 4 mile kwadratowe. Ta zapierająca dech w piersiach flotylla przemieszczała się z francuskiego Tuluzy do Egiptu.

Na pokładach tych statków płynęło 38 tysięcy żołnierzy francuskiej Armii Orientu, uzbrojonych w 60 dział polowych, 40 dział oblężniczych i mających 1200 koni. Na pokładzie jednostki flagowej „L’Orient” podróżował sam Napoleon. Jednostka była przeciążona – załadowano na nią 2000 ludzi, dwa razy więcej, niż liczyła zwykła załoga.

Cała ta armia miała wylądować w Egipcie, aby odciąć Anglików od przyszłej perły w koronie ich imperium – Indii. Przerwanie szlaków handlowych na Daleki Wschód mogło rzucić Brytyjczyków na kolana. To dlatego francuski Dyrektoriat 12 kwietnia 1798 roku wydał Napoleonowi tajny rozkaz uczynienia Egiptu francuską kolonią oraz przejęcia wszelkich brytyjskich terytoriów, po jakie tylko dałoby się sięgnąć. Flota miała też po drodze zająć strategicznie położoną Maltę.

To był świetny geostrategicznie plan, wprowadzony w życie w idealnym momencie. W 1796 roku Anglicy wycofali swoje okręty z Morza Śródziemnego na skutek francuskich zwycięstw we Włoszech i przystąpienia Hiszpanii do wojny po stronie Francji. Brytyjczykom zrobiło się na akwenie po prostu ciasno. Jednak na wieść o olbrzymiej flocie szykującej się do wypłynięcia z Tulonu, Anglicy wysłali eskadrę mającą zaatakować francuską wyprawę wojenną na morzu.

Problemem Anglików było to, że nie wiedzieli, dokąd ta flota miała płynąć. Do Indii Zachodnich (Karaiby)? W kierunku Anglii? Wszystko było możliwe. Francuzi mieli własne problemy. Ich flota poruszała się z prędkością najwolniejszych transportowców, osiągających zaledwie 3 węzły. Przeładowany „L’Orient” dawał z siebie maksymalnie 6 do 10 węzłów. Brytyjczycy i Francuzi przez dwa miesiące bawili się w kotka i myszkę. Nelson pływał jak wariat w tę i we w tę, a dowodzący flotyllą admirał Brueys obrał nieco okrężny kurs w kierunku Krety, aby zminimalizować ryzyko napatoczenia się na Anglików.

Nelson był cały czas na tropie, ale miał pecha i spóźniał się. Po tym jak jednostki angielskie zostały uszkodzone przez sztorm przy Sardynii, a potem naprawione. Eskadra przechwyciła statek handlowy, którego dowódca ujawnił, że francuska flotylla już wyruszyła! Problemem Nelsona było to, że dwie fregaty wchodzące w skład jego eskadry



Ryc. 1. Trasy przebyte przez flotę inwazyjną Napoleona i ścigającą ją Nelsona. „X” – miejsce minięcia we mgle 22 czerwca.

widząc uszkodzenie masztu flagowego „Vanguarda”, zawrócili do Gibraltaru, zakładając, że reszta eskadry także tam zawróci. I tyle te fregaty widziano. Tymczasem Nelson proaktywnie naprawił swój okręt na Sardynii i został za to pokarany – stracił oczy i uszy swojej eskadry.

Anglicy wciąż mogli się tylko domyślać celu francuskiej wyprawy. Wtedy, płynąc koło Sycylii, dowiedzieli się, że Francuzi zajęli Malte. Na naradzie dowódców Anglicy wydedukowali w końcu, że celem Francuzów musi być Aleksandria. Anglicy zjawili się tam 28 czerwca. Francuzów nie zastali.

Stawką pościgu było przetrwanie ich imperium, więc Nelson bezzwłocznie – już następnego dnia – skierował swoje okręty na północ. Dosłownie 2 godziny po tym, jak ostatni brytyjski okręt, bryg „Mutine”, zniknął za horyzontem, do Aleksandrii dotarł pierwszy okręt francuskiej wyprawy – fregata „Junon”.

Dwie godziny! Wyobraźmy sobie, jaki pogrom mogliby zrealizować Anglicy dopływającym do Egiptu w większości bezbronnym transportowcom. Starcie byłoby pierwszym kandydatem na najbardziej epicką, a zarazem brzemionną w konsekwencje bitwę w historii świata.

Nie było to pierwsze bliskie rozminięcie się stron. Ani nawet drugie. 22 czerwca minęły się one w wyjątkowo gęstej mgle, obie płynąc w kierunku Krety. Szybsi Anglicy przepłynęli obok portu Chania 25 czerwca, dzień przed Francuzami. 29 czerwca Anglicy zawrócili w kierunku Krety, ale wzdłuż syryjskiego wybrzeża. Gdy dotarli do Krety, dowiedzieli się o rozminięciu z wrogiem kilka dni wcześniej. Ale zamiast wracać do Aleksandrii, skierowali się w kierunku Sycylii. To tam przesłuchanie kapitana kolejnego zatrzymanego statku handlowego pozwoliło upewnić się, że celem francuskiej wyprawy była Aleksandria.

Tuż przed bitwą

Wiceadmirał François-Paul Brueys d’Aigalliers nakazał swojej flocie zacumować w zatoce Aboukir. Ale w czasie rozmieszczania okrętów w formacji defensywnej przy płyciznach, Francuzi popełnili kardynalny błąd – zostawili zbyt szeroki prześwit między pierwszym z okrętów kotwiczących w linii a płyciznami. Ciężar błędu został powiększony przez to, że część załóg zeszła na ląd celem uzupełnienia zapasów, których braki, wraz z przemęczeniem, doskwierały francuskim marynarzom.

Tally-ho!

Anglicy pojawili się ponownie w rejonie Aleksandrii w ciągu pięciu dni. Niestety, po francuskiej flotyli nie było ani śladu. Chociaż nie, był jeden – francuscy żołnierze na łodzi. Skoro więc armia lądowa została desantowana, statki i okręty musiały czekać w pobliżu. Znalezienie ich zabrało Anglikom resztę lipca. Żmudne poszukiwania opłaciły się – znaleźli Francuzów w zatoce Aboukir (współcz. Abu Qir), położonej 15 mil morskich na zachód od Aleksandrii. O zmroku 1 sierpnia, gdy mijali położony na przyładku zamek Aboukir, dokładnie o 14:45, ich oczom – nawiązując do arcydzieła polskiego kina – ukazał się las

masztów. Anglicy zaatakowali z marszu. To wtedy Brueys popełnił kolejny kardynalny błąd – uznał, że Brytyjczycy nie zdecydują się na atak o tak później porze, a dopiero rano. Kosztowało go to dodatkowe minuty. Do tego dołożył się wyjątkowo niefortunny kierunek wieczornego wiatru. Jak na złość wiał on z kierunku, który utrudniał manewrowanie zakotwiczonym okrętom. Tymczasem Nelson wydał rozkaz natychmiastowego ataku, gdy tylko o 18:00 brytyjskie okręty wpłynęły do zatoki.

Brytyjscy kapitanowie dostrzegli i natychmiast wykorzystali pozostawiony przez Francuzów odstęp między mielizną, a zakotwiczonymi okrętami. Dodać trzeba, że błąd Brueysa polegał na tym, że nie docenił determinacji i gotowości do podjęcia ryzyka przez przeciwnika. Francuski admirał kalkulował po prostu, że Brytyjczycy nie zaryzykują manewrowania na niezbadanych wodach. Sprawy ułożyły się też tak, że świadoma decyzja zakotwiczenia okrętów dziobami w stronę lądu, mająca zapobiec rozcięciu ich linii, w czasie niespodziewanej wieczornej bitwy uniemożliwiła przeprowadzenie manewrów obronnych.

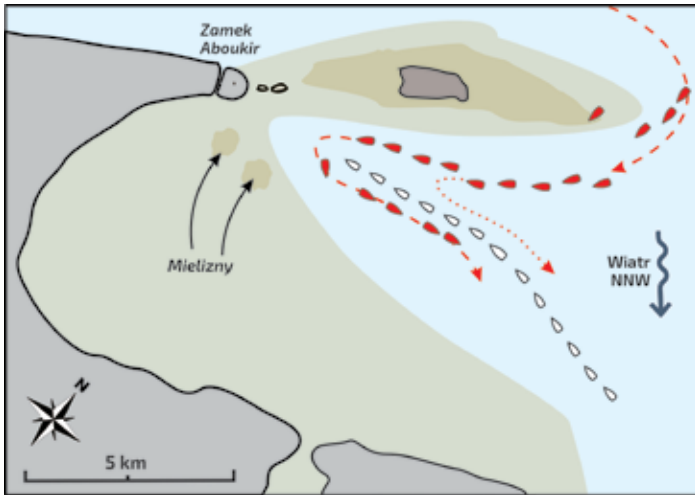
## Bitwa

Nelson szybko zorientował się, że francuskie okręty kotwiczą zbyt daleko od mielizn. Wydał rozkazy i zdał się na inicjatywę dowódców poszczególnych jednostek.

Ta filozofia, która stulecie później zostanie nazwana *mission-objective*<sup>1</sup>, dała w zatoce Aboukir efekt wręcz fenomenalny. Kapitan Thomas Foley na HMS „Goliath” dostrzegł, że skrajny francuski okręt jest w odległości 1,7 mili od wyspy, a przy tym da się wpłynąć w przestrzeń między mieliznami a linią zakotwiczonych jednostek!

---

<sup>1</sup> Zob. K. Fudalej, „Wytyczne czy zadanie? Dwie filozofie dowodzenia” [w:] *Sun zi i jego Sztuka wojny*, Kraków 2023, s. 489.



Ryc. 2. Przybliżony szkic sytuacyjny początkowej fazy bitwy u ujścia Nilu.

Natychmiast skierował się w tamtym kierunku. Kilka innych brytyjskich okrętów podążyło za nim. Jednocześnie Nelson podpłynął pod francuską linię od strony morza. Tylko jeden z atakujących okrętów osiadł na mieliźnie.

Pech Francuzów, fart Lemoniarzy. Brytyjczycy podpływali do kolejnych okrętów po obu stronach – od lądu i morza, by z bezpośredniej bliskości z obu stron ładować w burty przeciwnika salwę za salwą.

Brytyjczykom potrzeba było aż 3 godzin, aby przełamać obronę pierwszych pięciu okrętów. Około godziny 21:00 zajął się ogniem „L’Orient”, okręt flagowy Brueysa. Sam admirał został ranny. Ogień, podsycony zmagazynowaną pod pokładem farbą i terpentyną, dotarł w końcu do magazynu prochu, prowadząc do spektakularnej eksplozji. Wszyscy obecni na okręcie, w tym Brueys, zginęli w ułamku sekundy. Przeżyli tylko ci, którzy salwowali się ucieczką z okrętu wcześniej, jeszcze w czasie pożaru.

Jedenaście z trzynastu francuskich okrętów zostało zniszczonych lub zdobytych. Tylko trzy dało się Anglikom wyremontować i wcielić do służby. Zginęło 1700 Francuzów, 1500 zostało rannych, do niewoli trafiło 2000. Brytyjczycy za swoje spektakularne zwycięstwo zapłacili symbolicznie: dwa okręty zostały poważnie uszkodzone, zginęło 218 marynarzy, a 677 zostało rannych.

### Parametry zwycięstwa

Główną przyczyną francuskiej klęski było feralne rozlokowanie okrętów na kotwiczowisku. Jednostki nie mogły sobie nawzajem pomagać, gdyż zastosowaną taktyką było utrzymanie przeciwnika na dystans. Taktyką Nelsona w tej bitwie, ale także później, pod Trafalgarem, było natomiast skrócenie dystansu. Wynikało to z zasadniczo odmiennych doktryn użycia artylerii – francuska oddziaływała na przeciwnika optymalnie w czasie pojedynków w linii, a więc toczonych na dystans, natomiast siła salwy brytyjskiej sprawdzała się na krótkich dystansach. Brytyjczycy potrafili wystrzelić trzy salwy w ciągu pięciu minut. W tym samym czasie Francuzi mogli wystrzelić zaledwie jedną!

### Efekty zwycięstwa

I tak armia Napoleona została pozbawiona transportu i ochrony floty. Bitwa utrwaliła brytyjskie panowanie na morzach do końca francuskich wojen rewolucyjnych. Ale macierzysta wyspa dowiedziała się o triumfie dopiero 2 października, aż dwa miesiące później. Zaraz po bitwie Nelson wysłał HMS „Leander” z wieściami, ale został on przechwycony na morzu i w krótkiej walce zdobyty przez „Généreux”, jeden z okrętów, któremu udało się uciec z pogromu pod Aboukirem.

Nelson stał się sławny! Od kapitana statku „Swiftsure” Nelson otrzymał w podarunku trumnę wykonaną z wyłowanego masztu okrętu „L’Orient”, aby po śmierci mógł spocząć we własnym trofeum. Rząd Zjednoczonego Królestwa podarował Nelsonowi cztery fregaty i ustanowił dożywotnią pensję w wysokości 2000 funtów rocznie. Nelson został też baronem Nilu.

## Spostrzeżenia na wynos

### A. Metoda Nelsona (ang. *Nelson's touch*)

*Nelson, dodatkowo, przez całą długość tego godnego pamięci rejsu zmienił pokład dowodzenia „Vanguarda” w coś co można nazwać tylko „szkołą kapitanów”<sup>2</sup>.*

Takich słów używał kapitan okrętu, Edward Berry. W czasie „zwiedzania” Morza Śródziemnego Nelson wypracował swoje nowatorskie w tamtym okresie podejście do szkolenia. Rutynowo zwoływał na swoim flagowcu dowódców pozostałych okrętów. W trakcie tych posiedzeń z jednym lub wieloma kapitanami Nelson prezentował gościom swoje koncepcje i pomysły manewrów. My nazwiemy takie narady grammi wojennymi. Ich celem było przepracowanie koncepcyjne wszelkich dających się pomysłów wariantów napotkania przeciwnika. Fitchett opisywał:

---

<sup>2</sup> W.H. Fitchett, *Nelson and His Captains*, Londyn 1902.



*Nie było pozycji, w której można by się znaleźć, której nie uwzględniłby w swoich kalkulacjach i dla najkorzystniejszego ataku nie przetrwał i nie ułożył najlepszych możliwych planów. Dlatego też każdy z jego kapitanów był doskonale zaznajomiony z mistrzowskimi pomysłami ich admirała na temat taktyki morskiej! Sygnały były potrzebne rzadko. [...] Jednym słowem Nelson tak bardzo zaprzętał umysły swoich kapitanów swoimi planami, że gdy nadszedł moment działania [...], nie było potrzeby niezdarnie literować za pomocą sygnału, czego oczekuje od nich admirał. Byli już prześiąknięci tą wiedzą.*

Sesje dyskusyjne nie ograniczały się do zapoznawania słuchaczy z planami i zamiarami głównodowodzącego. Były dla wszystkich nauką taktyki i oswojeniem z różnymi koncepcjami i możliwymi interpretacjami wariantów sytuacji taktycznych oraz sposobami radzenia sobie z nimi. Efektem było to, że kapitanowie poszczególnych okrętów byli zdolni odtworzyć rozumowanie swoich kolegów, a więc przewidzieć decyzje w sytuacjach, w których sygnały flagowe były do tego niewystarczające.

To dzięki takiemu treningowi w czasie nagłego spotkania wroga w zatoce Aboukir kapitanowie nie zaczęli rozmyślać, nie opóźniali swoich decyzji ani nie czekali na polecenia z okrętu flagowego. W czasie nieznośnie powolnego opływania przylądka i mieliżn jedynym sygnałem flagowym było polecenie przygotowania się do bitwy i informacja, że Nelson chce atakować przód i środek formacji francuskiej.

Jednym z kluczowych elementów takiego zgrywania się bez słów jest cecha charakteru, która w opisach metody Nelsona nazywana jest lojalnością. Chodzi w niej o to, żeby żaden z uczestników akcji nie uległ pokusie działania dla własnej chwały czy nie próbował realizować jakiejś własnej koncepcji osiągnięcia zwycięstwa. Nelson swoją

magnetyczną osobowością wzbudzał taką lojalność – podlegający mu ludzie działali tak, jakby byli pozbawieni egoistycznych zapędów.

Alfred Mahan opisując walory dowódcze Nelsona, wylicza rozmaite techniki, którymi posługiwał się on celem wytworzenia ducha zespołu. Jedną z głównych metod było wychwalanie podwładnych. Takie docenianie wysiłku, zwłaszcza kontrastujące z zachowaniami toksycznymi innych dowódców (zob. Cuszima i Port Artur), czyniło cuda. Któż nie poświęci się dla takiego dowódcy? Tak działa ludzka natura. Mahan i inni biografowie przytaczają rozmaite przykłady takiej postawy. Oto w liście z 1781 roku Nelson tak wychwala załogę swojego pierwszego okrętu:

*Mam na okręcie wyjątkowo dobre towarzystwo; Nie ma w nim człowieka [marynarza] ni oficera, którego chciałbym zmienić [...]. Jestem w pełni usatysfakcjonowany zarówno oficerami, jak i załogą.*

Któż z nas chciałby sprawić zawód dowódcy czy szefowi, który docenia naszą ciężką katorgę od świtu do nocy?

W przededniu bitwy pod Trafalgarem Nelson rozesłał do swych kapitanów swoje słynne memorandum. Było ono proste aż do bólu – omawiało jedynie dwa warianty sytuacji, biorące pod uwagę kurs przeciwnika z wiatrem i pod wiatr. Poza tym memorandum i słynnym sygnałem o oczekiwaniach Anglii wobec jej ludzi Nelson w czasie 6 godzin od dostrzeżenia przeciwnika do pierwszego strzału nie widział potrzeby instruowania kapitanów swoich 27 okrętów liniowych. Świetnym podsumowaniem tego porozumienia bez słów jest anegdota przytaczająca słowa dowodzącego „Royal Sovereign” barona Collingwooda: „Niechże Nelson przestanie ślać sygnały. Wszyscy wiemy, co robić”<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Ang. *I wish Nelson would stop signalling, as we know well enough what we have to do.*

Ale Nelson nie rozgadywał się. Wiedział, że nie musi, bo to jego wizja stała za skomponowaniem kolektywnego umysłu kapitanów prowadzących swoje okręty na przeciwnika. Po wysłaniu niezbędnych sygnałów miał rzec do kapitana „Victory”, Blackwooda:

*Teraz nic już nie pozostało mi do zrobienia. Musimy zaufać Wielkiemu Sprawcy wszystkich zdarzeń i słuszności naszej sprawy. Dziękuję Bogu za tę wielką szansę wypełnienia moich obowiązków<sup>4</sup>.*

Podsumowując, metoda Nelsona składała się z kilku umiejętności potrzebnych do dobrego dowodzenia okrętem. Przede wszystkim to edukacja i trening. Tą pierwszą zapewniał on w czasie sesji dyskusyjnych. Treningiem była faktyczna służba i potyczki z przeciwnikiem, których w czasie wojny nie brakowało.

Ale Nelson szedł znacznie dalej w celu wygenerowania jednomyślności i kolektywnego rozumienia sytuacji taktycznej na odległość. Stosował indoktrynację. W toku dyskusji wywoływał w podległych sobie dowódcach przekonanie o słuszności wyboru takiej, a nie innej metody działania. Właśnie ta indoktrynacja była główną częścią składową tworzonej u podkomendnych lojalności, tj. zaniechania forsowania własnej agendy i szukania osobistej chwały kosztem zaburzenia jednomyślności. Tu Nelson miał naturalną przewagę nad innymi ludźmi – swoją magnetyczną osobowość, dzięki której ludzie wokół niego szli za nim niczym kaczątka za mamą-kaczką.

Tak oto Nelson, niejako automatycznie, generował kolejny składnik swoich zdolności dowódczych – będąc pewnym lojalności podkomendnych, mógł z niskim ryzykiem obda-

---

<sup>4</sup> W oryginale: *Now I can do no more. We must trust to the Great Disposer of all events and to the justice of our cause. I thank God for this great opportunity of doing my duty.*

rzyć ich zaufaniem i dać swobodę wykazywania inicjatywy. Bez wcześniej opisanego stworzenia za pomocą indoktrynacji i pozostałych elementów ducha pracy zespołowej, metoda Nelsona nie mogłaby zadziałać w praktyce. Dodać warto, że funkcjonowanie takiego „rozumienia bez słów” samo w sobie było formą podnoszenia morale. Wynikało to m.in. z poczucia pewności co do tego, że realizowane działania są prawidłowe (eliminacja czynnika niepewności).

Model dowodzenia skomponowany przez Nelsona był systemem, w którym zawodna, polegająca na sygnalizacji flagami komunikacja między okrętami stawała się zasadniczo zbędna. To, co każdy miał robić, wynikało z sytuacji, która wcześniej była walczona wielokrotnie. To, co robili młodszy oficerowie, to wprowadzanie na bieżąco modyfikacji do ogólnych dyspozycji, wynikające z napotkania specyficznych warunków. W swoim podsumowaniu Mahan stwierdza po prostu:

*Nie było więc szczęśliwym zbiegiem okoliczności to, że bitwa przebiegła zgodnie z ogólnym zamysłem, choć z niezbędnymi zmianami w szczegółach. Nie tylko wiele wariantów scenariuszy było przedyskutowanych, [...] ale nowe sygnały [tj. kombinacje flag] zostały zapisane w książkach sygnałowych, aby intencje admirała były szybko zrozumiane.*



