

SPÓR O GENEZĘ NIEMIECKICH ZBROJEŃ MORSKICH W CZASACH WILHELMIŃSKICH

Problem zasygnalizowany w tytule niniejszego artykułu był poruszany w literaturze polskiej tylko na marginesie innych tematów. Wynikało to zresztą z braku u nas oryginalnych badań nad genezą niemieckich zbrojeń morskich, tak że uczeni polscy przejmowali najczęściej kursujące w danym czasie poglądy, nie podejmując szerszych rozważań krytycznych.

Z prac przedwojennych z największym chyba talentem, ale zgodnie z ówczesnymi tendencjami — sprowadzając problem do samych prawie motywów politycznych — przedstawił rzecz Józef Feldman w jednym z rozdziałów *Wielkiej historii powszechnej*. Jego zdaniem, głównymi przyczynami niemieckich zbrojeń morskich była *Weltpolitik* i konflikt z Anglią, choć wspominał on również — za Tirpitzem — o wzroście „morskich interesów” Niemiec.

Po 1945 r. pod wpływem historiografii marksistowskiej, przyjęto w Polsce tezę o decydującym wpływie czynnika wewnętrznego na decyzję o podjęciu zbrojeń. Prace polskie poświęcały jednak nadal bardzo mało uwagi tej kwestii. Z dzieł tłumaczonych na polski bez wątplenia największe miejsca początkom budowy floty niemieckiej poświęcił Jeruzalimski¹. Autor ten jednak, pisząc przed przeszło 25 laty, tłumaczył genezę floty prawie wyłącznie naciskiem imperialistycznej burżuazji.

Jak dotąd, w piśmiennictwie polskim nie znalazła odbicia interesująca polemika dwu nurtów historiografii niemieckiej, później zachodniemieckiej, z których każdy widzi zupełnie gdzie indziej główną przyczynę ważkiej w konsekwencje polityczne decyzji, dającej podstawy pierwszej ustawy dotyczącej budowy floty z 1898 r. Polemika ta jest tym bardziej ciekawa, że ilustruje szersze tendencje narastające w historiografii RFN w odniesieniu do przeszłości Niemiec, odzwierciedla coraz większy wpływ, jaki na dzisiejszy obraz Rzeszy wilhelmińskiej wywierają poglądy wywodzące się w prostej czy pośredniej linii z tez socjal-

¹ A. Jeruzalimski, *Polityka zagraniczna i dyplomacja niemieckiego imperializmu w końcu XIX wieku*. Warszawa 1954, 361 ss.

demokratycznej publicystyki przełomu wieków, a równocześnie odzwierciedla spadek znaczenia argumentacji pochodzącej z czasu zacieklej obrony Niemiec cesarskich, najwyraźniejszej w okresie słynnych sporów o *Kriegsschuldfrage*, ale utrzymującej się w tradycyjnych szkołach historycznych po dziś dzień. Walka między tradycyjnymi a nowymi szkołami historiografii Republiki Federalnej znana jest nam najlepiej z kontrowersji, jakie narosły wokół dzieł Fischera czy Geissa, ale w kwestii polityki morskiej warta jest również uwagi.

Aby dobrze zrozumieć, na czym polega nowość podejścia do problemu ze strony najnowszej literatury, musimy wyjść od pierwszych lat po 1918 r. Jest w pełni zrozumiałe, że po klęsce niechęć niektórych, zaangażowanych nawet uprzednio w propagandę morską historyków czy publicystów (np. hr. Montgelas, Delbrück), obróciła się przeciw Tirpitzowi, odpowiedzialnemu za utopienie olbrzymich sum w beczynnych przez długi okres wojny pancernikach. Krytyka byłego sekretarza stanu do spraw marynarki powoływała się najczęściej na wypowiedzi młodszego Moltkego, że gdyby nie kwoty wydane na flotę, nie zabrakłoby kilku korpusów armii nad Marną, czy też na głosy tych, którzy jeszcze przed 1914 r. nawoływali do budowy łodzi podwodnych zamiast mało użytecznych w warunkach niemieckich okrętów liniowych (nawiasem mówiąc problemy te pozostały żywe jeszcze po II wojnie światowej i liczni autorzy się do nich ustosunkowują). Hans Delbrück kwestionował, czy było „mądre politycznie” forsowanie zbrojeń morskich przeciw Anglii przy istniejącym już konflikcie z Dwuporozumieniem².

Oczywiście w obronie Tirpitz stanęli przede wszystkim jego dawni współpracownicy oraz inni historycy³. Pierwsze naukowe prace (Hassela i Hallmanna) poświęcone czy to samemu sekretarzowi stanu, czy polityce morskiej zajęły się troskliwie rehabilitacją wielkiego admirała i tendencja ta nadawała ton historiografii międzywojennej⁴. Co więcej, nieliczne próby odmiennego traktowania sprawy genezy zbrojeń powodowały czasowo umocnienie się tych tendencji. Literatura z tych czasów w całej rozciągłości potwierdza tezę Eckarta Kehra, że historiografia niemiecka dużo silniej niż w innych krajach uwzględnia w swych interpretacjach aktualną sytuację polityczną⁵. Obowiązujące wówczas dogmaty wyrastały bezpośrednio z argumentów samoobrony Tirpitz. Sprowadzały się one do głównych twierdzeń: 1) koncepcja budowy silnej flo-

² Por. np. *Kriegsschuldfrage* 1925, ss. 177, 320.

³ Por. wiceadm. Hopman w *Kriegsschuldfrage* 1925 ss. 539 - 545, czy A. von Trotha, *Grossadmiral von Tirpitz*, Breslau 1933.

⁴ U. v. Hassel, *Tirpitz*. Stuttgart 1920; H. Hallmann, *Der Weg zum deutschen Schlachtflottenbau*. Stuttgart 1933.

⁵ E. Kehr, *Primat der Innenpolitik*. Berlin 1965, ss. 254 - 268.

ty nie była nowością, nawiązywała bowiem do niezrealizowanych planów jego poprzedników; 2) zbrojenia lat dziewięćdziesiątych stały się koniecznością ze względu na a) poważne zaniedbania lat poprzednich powodujące katastrofalny w stosunku do innych państw stan floty, b) gwałtowny wzrost interesów zamorskich Niemiec związany z rozwojem przemysłu i handlu, c) osamotnienie polityczne Rzeszy, a zwłaszcza pogorszenie się stosunków z Anglią przy istniejącym już zagrożeniu ze strony Francji i Rosji; flota miała zwiększyć wartość Niemiec jako potencjalnego sojusznika, a tym samym ułatwić wyjście z izolacji, d) jeśli w rezultacie powszechnych dążeń imperialistycznych Niemcy nie chciały spaść do roli mało znaczącego państewka, musiały budować flotę.

Najpełniejsze rozwinięcie zyskała oficjalna interpretacja w książce Hansa Hallmanna, *Der Weg zum deutschen Schlachtflottenbau*⁶, której naczelną tezą było, iż tworzenie nowej floty bojowej w tym właśnie momencie było uwarunkowane przyczynami techniczno-militarnymi. Autor wyszedł od obszernej analizy wcześniejszej polityki morskiej Rzeszy, przypominając zwłaszcza niezrealizowany plan Stoscha z 1872 r., potem naszkicował relatywny upadek marynarki za Caprivięgo, który bał się przede wszystkim wojny lądowej, na skutek czego flota niemiecka spadła na daleką pozycję ustępując nie tylko Rosji, ale i Włochom, opisał bezplanową politykę adm. Hallmanna wywołującą permanentny opór *Reichstagu*, a tym samym jeszcze większe zaniedbania. Do czasu opracowania jasnego i konsekwentnego planu przez Tirpitz nadzieje morskie Wilhelma II nie mogły być zrealizowane. Zdaniem Hallmanna, koncepcja Tirpitz nie była początkowo skierowana przeciw Anglii, lecz Rosji i Francji, a decyzja rządowa rozbudowy floty w 1898 r. miała charakter bardziej militarno-techniczny niż polityczny. Autor przyznawał, że nowy sekretarz stanu marynarki obawiał się konfliktu z Anglią, ale raczej w dalszej przyszłości, a tymczasem flota miała zabezpieczać Niemcy od brytyjskiej presji politycznej czy ekonomicznej. Wzmiankę w pamiętnikach Tirpitz o socjaldemokracji tłumaczył Hallmann naturalnym u wojskowego dążeniem do jednoczenia a nie rozbijania sił narodu. Równocześnie kładł duży nacisk na ściśle obronny charakter zbrojeń morskich, a praktycznie winę za plan zrzucił na *Reichstag*, który swą obstrukcją uniemożliwił kontynuowanie uprzedniej polityki morskiej. Gdy dziś czyta się Hallmanna, trudno oprzeć się wrażeniu, że w powodzi szczegółów technicznych i liczb autor zamierzał utopić sprawy najważniejsze i najbardziej kontrowersyjne.

Pierwsze lata po II wojnie światowej przyniosły podjęcie problemu w bardzo podobny sposób. Albo zajmowano się kwestiami techniczno-mi-

⁶ Por. przyp. 4.

litarnymi (jak Howe w *Weltmachtstreben und Flottenbau*)⁷, albo też ujmowano sprawę w kategoriach czysto politycznych, widząc w zbrojeniach dążenie do stworzenia narzędzia militarnego nowej *Weltpolitik*, dowód nowego etapu świadomości narodowej czy wolę dogonienia Anglii (jak Stadelmann w *Deutschland und Westeuropa*)⁸. Zdaniem Stadelmanna, motywy Tirpitz'a były czysto militarne. Źródłem jego koncepcji doszukiwał się w „seestrategischen Grundüberzeugungen des preussischen Offiziers”, w duchu militarystycznym, którym przesiąknięte było całe społeczeństwo i który dyktował ofensywę nie dopuszczając myśli o defensywie.

W pewnym sensie polemiką z tą tezą była praca Rittera, *Staatskunst und Kriegshandwerk*⁹, który kwestionował jakoby militaryzm był w tej epoce specyficznie niemiecką cechą. Z nowych elementów autor ten podnosił rolę, jaką odgrywały nowe cele i zadania dla świeżej generacji czującej się już zbyt ciasno w granicach patriotyzmu odwołującego się ciągle do przeszłości, a pragnącej nowych przeżyć i czynów chociażby za cenę wojny. Zatrzymując się nad przyczynami psychologicznymi, autor zwracał uwagę na zasadnicze znaczenie wzajemnego strachu Anglii i Niemiec przed nagłym atakiem.

Jeśli można by powiedzieć, że prace Stadelmanna czy Rittera — mimo swego raczej tradycyjnego ujęcia — były krytyczne wobec polityki Tirpitz'a, to pełną jego obronę zawierają dzieła Waltera Hubatscha, przedstawiciela jednej z najbardziej konserwatywnych szkół historycznych RFN. Zwłaszcza w swej głównej pracy poświęconej zbrojeniom morskim — *Die Aera Tirpitz*¹⁰ — Hubatsch wyraźnie pozostaje pod urokiem sekretarza stanu *Reichsmarineamt*u, stąd też w wielu momentach nawiązuje do tez Hallmanna. Tirpitz — jak pisze — nawiązywał do koncepcji wypowiedzianych na długo przed jego dojściem do władzy, a w pierwszym okresie działania kierował się wyłącznie względami natury technicznej (stąd określenie *Marine-Fachmann*).

Flota niemiecka wcale nie była na początku skierowana przeciw Anglii, a uwzględnianie w planach najniebezpieczniejszego przeciwnika jest w praktyce wojskowej „samo przez się zrozumiałe” (*selbstverständlich*). Budowa okrętów liniowych miała charakter defensywny aż do

⁷ G. Howe, *Gedanken zur deutschen Wehrpolitik zwischen 1871 und 1914*. W: *Weltmachtstreben und Flottenbau*, Hrsg. W. Schlüssler. Witten/Ruhr 1956, ss. 57 - 80.

⁸ R. Stadelmann, *Deutschland und Westeuropa*. Schloss Laupheim 1948.

⁹ G. Ritter, *Staatskunst und Kriegshandwerk*. München 1954 - 1960, Bd. 2, ss. 126 - 178.

¹⁰ W. Hubatsch, *Die Aera Tirpitz*. Göttingen 1955; patrz również tegoż, *Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1848 - 1945* (Frankfurt a.M. 1958) i liczne artykuły.

drugiej ustawy. Błędem (ale nie Tirpitz!) było jedynie oddzielanie spraw militarnych od politycznych, brak podporządkowania polityki morskiej celom polityki zagranicznej. Z całej książki wynika wyraźnie usprawiedliwienie zbrojeń, minimalizowanie znaczenia ustaw dotyczących floty, zrzućanie części winy na Anglię. Co prawda, celem dalszych zbrojeń, już w XX w., był nacisk na Anglię, aby wycofała się z Ententy, to jednak autor musiał przyznać, iż w miarę upływu czasu rozkochany w swym dziele admirał hamował wszelkie próby porozumienia z Londynem. Ułatwiał mu to fakt, że stał się najsilniejszą osobistością II Rzeszy i decydował w praktyce nawet o polityce zagranicznej. Praca Hubatscha zadziwia swym czysto techniczno-wojskowo-polityczno-personalistycznym ujęciem problemu w chwili, gdy minęło 25 lat od wskazania możliwości zupełnie innej interpretacji polityki morskiej.

Jeszcze bowiem w 1930 r. wyszła — poprzedzona paru artykułami — rozprawa doktorska młodego, lewicującego historyka niemieckiego, Eckarta Kehra, opatrzona niespotykanym dotąd podtytułem *Versuch eines Querschnitts durch die innenpolitischen, sozialen und ideologischen Voraussetzungen des deutschen Imperialismus*¹¹. Kehr widział początki marzeń o marynarce niemieckiej w aspiracjach burżuazji połowy XIX w., zwracał jednak uwagę, że w końcu tegoż wieku problem wyglądał już zupełnie inaczej. Liberalowie, dla których flota w 1848 r. była ukochanym dzieckiem, nie chcieli oddać inicjatywy reakcyjnemu państwu prusko-niemieckiemu. Przeciwnikami marynarki byli oczywiście konserwatyści, związani z interesami armii i rolnictwa, Centrum dla odmiany było wobec tej kwestii zupełnie obojętne. Polityka poprzednika Tirpitz, adm. Hallmanna, spotęgowała jeszcze nieufność i niechęć *Reichstagu* do floty. Zmianę postawy przedstawicielstwa narodowego udało się uzyskać dopiero wówczas, gdy Tirpitz wpadł na pomysł połączenia celów zagranicznej *Weltpolitik* z celami wewnętrznej *Sammlungspolitik* (tzn. polityki skupiania klas popierających istniejący ustrój społeczny przeciw socjaldemokracji). Kehr twierdził, że o przyjęciu pierwszej ustawy flotowej zadecydowała postawa przywództwa partii Centrum, które chciało uzyskać kluczową pozycję w państwie. Przy drugiej ustawie decydująca była zmiana frontu konserwatywnych rolników, którym obiecano cła zbożowe. Tak więc realizację polityki rozbudowy floty umożliwił jedynie wewnętrznopolityczny kompromis oparty na zasadzie: przemysłowi zamówienia rządowe i politykę światową, agrariuszom cła zbożowe i zagwarantowanie dotychczasowej pozycji w państwie, Centrum hegemonię polityczną. Ani sytuacja zagraniczna Niemiec, ani propaganda morska nie odegrały tu większej roli.

¹¹ E. Kehr, *Schlachtflottenbau und Parteipolitik 1894 - 1901*. Berlin 1930.

Teza Kehra tak bardzo odbiegała od przyjętych wówczas kanonów myślenia, że nie mogła wywrzeć szerszego wpływu na międzywojenną historiografię (najwyżej we wspomnianym już sensie utwierdzenia dotychczasowych poglądów). Mimo dość pozytywnych opinii niektórych wybitnych historyków (np. Wilhelma Mommsena)¹², częściej była lekceważona niż krytykowana. U niektórych jednak (np. Bernharda Michalika)¹³ budziła wprost żywiołowy sprzeciw. Nic dziwnego zresztą, skoro Michalik, podobnie jak inni, całą swą pracę poświęcił analizie motywów, które kierowały samym Tirpitzem, a jeśli nawet pisze „Im Mittelpunkt von Tirpitzschen Gedankengängen stand also die Wirtschaft”¹⁴, to rozumie to w identyczny sposób jak sam Tirpitz, który odpowiednie argumenty ekonomiczne usilnie podsuwał swym propagandzistom.

Tak więc jeszcze w 1951 r. jedynym, który przyjął w pełni tezę Kehra, był George W. Hallgarten¹⁵, pomijany przez wiele lat milczeniem przez zachodniemieckie środowisko historyczne.

Właściwie dopiero od lat sześćdziesiątych — jak się wydaje nie bez związku z rolą, jaką zaczyna wówczas odgrywać w Republice Federalnej SPD — zachodzi poważniejsza zmiana. Ostatnim jeszcze typowym reprezentantem dawnego ujmowania problemu był Horst Dieter Reinhardt¹⁶, który w swej dysertacji z 1964 r. zajmował się „ideą flotową” analizując wkład do niej zarówno Tirpitz, jak pisarzy wojskowych, naukowców, wszechniemców, *Reichstagu*. Samo założenie pracy czyni dziś wrażenie stawiania rzeczy na głowie — w ten sposób propagandziści działający ściśle według wytycznych *Reichsmarineamt* są najpoważniej traktowani jako współtwórcy „idei flotowej”, w której największe zasługi ma, jak niedwuznacznie wynika z tytułu pracy, sam Tirpitz.

Książka Reinhardta wydaje się być typowym przykładem uciekania historiografii w dzieje ideii, eskapizmu — tak ostro krytykowanego kiedyś przez Kehra.

Ciekawe, że tezy Kehra wcześniej znalazły uznanie poza granicami Niemiec (mówimy tu o Zachodzie). Piszący w USA John Röhl w 1967 r. przypomniał w swej interesującej pracy na temat Niemiec pobismarkowskich¹⁷ rolę, jaką plany morskie odegrały dla wzmożenia nastrojów na-

¹² Recenzja w „Historische Zeitschrift” Bd. 146 (1932), ss. 570 - 572.

¹³ B. Michalik, *Probleme des deutschen Flottenbaues*. Diss., Breslau 1931, s. 127.

¹⁴ Tamże, s. 5.

¹⁵ G. W. Hallgarten, *Imperialismus vor 1914. Soziologische Darstellung der deutschen Aussenpolitik bis zum ersten Weltkrieg*. München 1951.

¹⁶ H. D. Reinhardt, *Tirpitz und die deutsche Flottengedanke in den Jahren 1892 - 1898*. Diss., Marburg 1964.

¹⁷ J. Röhl, *Germany without Bismarck, 1890 - 1900*. Berkeley 1967, ss. 246 - 251.

cjonalistycznych i jednoczenia klas posiadających przeciw socjalizmowi. Rok później Konrad Schilling¹⁸ w obszernej analizie ugrupowań nacjonalistyczno-radykalnych, torujących drogę późniejszemu faszyzmowi, uznał *Weltpolitik* tylko za jedną z przyczyn polityki morskiej, do drugich zaliczając potrzeby wewnętrzzopolityczne niemieckich kół kierowniczych, które znalazły swój wyraz w *Sammlungspolitik*.

W nowszej literaturze najpełniej zajął się przyczynami budowy floty Volker Berghahn w obszernej monografii noszącej nieprzypadkowo podtytuł *Genesis und Vorfall einer innen-politischen Krisenstrategie unter Wilhelm II.*¹⁹ Streszczenie tych poglądów zawarł autor wcześniej nieco w artykule pomieszczonym w zbiorze *Das kaiserliche Deutschland*, a później rozwinął w opracowaniu opublikowanym w ramach dzieła *Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland*²⁰. Nawiązując do koncepcji H. U. Wehlera o źródłach polityki Bismarcka, Berghahn uznaje, że:

„W podobny sposób miała teraz wilhelmińska polityka flotowa, dwadzieścia lat później, w dużo bardziej dalekowzrocznym i systematycznym planie zostać wykorzystana do tego, aby przy pomocy światowej ekspansji pokonującej (*überbrückenden*) wewnętrzne przeciwieństwa, a podnoszącej gospodarczą siłę i blask Rzeszy, zdobyć środki dla zaspokojenia potrzeb materialnych robotników, trzymających zresztą — podobnie jak burżuazję — z dala od rozstrzygnięć politycznych. Główna dyspozytornia władzy (*Schachtzentrale der Macht*) miała pozostać w ręku korony i podtrzymującej ją przedprzemysłowej elity”²¹.

Berghahn twierdzi dalej, że koalicja flotowa opierała się jedynie na negatywnej wspólnocie interesów. Wcześniej czy później musiały wyjść na jaw rozbieżność interesów i celów burżuazji oraz junkierstwa. Zgoda na industrializację (gdyż takie w praktyce znaczenie miała decyzja rozpoczęcia zbrojeń morskich) musiała dać burżuazji nowy impuls w dążeniu do zdobycia władzy politycznej, dlatego też plan Tirpitz przewidywał wyjęcie marynarki spod kompetencji parlamentu i przekazanie jej do wyłącznej dyspozycji cesarza. W dotychczasowej literaturze brak było dowodów, że Tirpitz rzeczywiście myślał kategoriami kryzysu wewnętrz-

¹⁸ K. Schilling, *Beiträge zu einer Geschichte des radikalen Nationalismus in der wilhelminischen Ära 1890 - 1909*. Köln 1968, ss. 35 - 74.

¹⁹ V. Berghahn, *Der Tirpitz-Plan*. Düsseldorf 1971.

²⁰ Tenże, *Flottenrüstung und Machtgefüge*. W: *Das kaiserliche Deutschland*. Hrsg. v. M. Stürmer, Düsseldorf 1970, ss. 380 - 392; tenże, *Der Tirpitz-Plan und die Krisis des preussisch-deutschen Herrschaftssystems*. W: *Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871 - 1914*. Hrsg. vom Militärgeschichtlichen Forschungsamt durch Herbert Schottelius und Wilhelm Deist. Düsseldorf 1972, ss. 89 - 116.

²¹ V. Berghahn, *Flottenrüstung ...*, s. 383.

nego (jeśli nie liczyć często cytowanej krótkiej wzmianki w pamiętnikach, że budowa floty miała ułatwić pośrednio walkę z socjaldemokracją). Berghahn przytacza wypowiedź admirała z 1899 r. do oficerów marynarki, która wyraźnie wskazuje, iż zdawał on sobie sprawę z trudności wewnątrzpolitycznych Niemiec. Rozwiązanie ich wiązało z określoną polityką morską. Zdaniem autora, są więc dowody na to, że admirał wierzył, iż poprzez zbrojenia na morzu uda się „eine Sozialordnung unter Quarantäne zu stellen”²². Flota była magnesem nie tylko dla przemysłu ciężkiego, któremu obiecywała wielkie zyski. Plany morskie wpływały pośrednio na gospodarkę jako element stabilizujący, spełniały rolę nakręcania koniunktury. Miało to dlatego duże znaczenie, że nie znikło jeszcze wrażenie wielkiej depresji lat siedemdziesiątych i kapitał obawiał się większych inwestycji. Poza tym Hohenlohe przyznawał otwarcie, że koła gospodarcze domagają się od rządu ochrony handlu. Interesujące są poglądy Berghahna na psychologiczny wpływ, jaki budowa floty wywierała w kołach inteligenckich. Zwraca on uwagę, że:

„Die Integrationskraft der Flottenfrage weit über die Interessenkreise hinausging und das gebildete Bürgertum einschloss, das nicht nach materiellen Gewinn, sondern nach emotioneller Selbstbestätigung suchte”²³.

Dużo silniej bowiem niż dalekie i wątpliwej wartości kolonie, stać się mogła flota łatwo uchwytnym i godnym podziwu symbolem potęgi zaspokajającym potrzebę prestiżu.

Nie ulega wątpliwości, że Berghahn w zasadniczym stopniu posunął naprzód wiedzę o genezie polityki morskiej rozwijając twórczo myśl Kehra, choć wydaje się, że nie wszystkie problemy zostały już do końca wyjaśnione. Do takich należy choćby kwestia, kto był faktycznym inicjatorem zbrojeń morskich, dzięki czemu i na jakich grupach społecznych je oparto, jakie motywy grały tu decydującą rolę. Uznaje się dziś powszechnie, że niemieckie koła rządzące były świadome kryzysu wewnętrznego, przepaści dzielącej robotników od klas posiadających. Aczkolwiek fakt ten nie ulega wątpliwości, można chyba spierać się z tezą Berghahna, że był to czynnik decydujący przy budowie floty. Stanowił on raczej wygodny argument propagandowy dla kół marzących o potędze państwa i decydującej roli w państwie. Podobnie gdy chodzi o tzw. zainteresowanie flotą kół handlowo-przemysłowych. Twierdzenie o dużym zainteresowaniu przemysłu ciężkiego i stoczniowego budową okrętów wojennych może w pewnym stopniu wynikać z mechanicznego przenoszenia stosunków brytyjskich na teren niemiecki. W W. Brytanii rze-

²² Tamże, s. 381.

²³ Tamże, s. 382.

czywiście przemysł stoczniowy był jedną z podstawowych gałęzi gospodarki zatrudniając 1,6 mln ludzi i w czasie kryzysu jego interesanci wyraźnie inicjowali zbrojenia morskie, aby napełnić swój portfel zamówień²⁴. Jednak w Niemczech w końcu XIX w. poważniejsze stocznie, zdolne do budowy okrętów wojennych, można było policzyć na palcach (łącznie okręty budowało wówczas siedem stocznii, w tym dwie — małe torpedowce). Przed pierwszą ustawą flotową zasadniczą rolę dla zamówień rządowych odgrywały stocznie państwowe, a w prywatnych dopiero później obserwujemy poważniejszy wzrost mocy produkcyjnych²⁵. Trudno nie podejrzewać tu pewnych analogii do sytuacji angielskiej, gdzie najpierw admiralicja domaga się od właścicieli stocznii zwiększenia potencjału produkcyjnego (gdyż potrzebne jej są rezerwy na wypadek wojny), a dopiero potem dyrektorzy stocznii — powołując się na te żądania — postulują zwiększanie zamówień²⁶. Przed 1897 r. jedynym znanym przypadkiem poważniejszych inwestycji prywatnych wyraźnie związanych z celem budowy okrętów jest inicjatywa Kruppa (który miał monopol na nowoczesne płyty pancerne) kupna i rozbudowy stocznii „Germania” w Kilonii. Gdy jednak chodzi o zainteresowanie przemysłu metalurgicznego jako całości zbrojeniami morskimi, wydaje się, że gołe liczby stawiają tę supozycję pod znakiem zapytania. W 1897 r. na 88 tys. ton zużytych przez stocznie produktów metalowych tylko 1,7 tys. przeznaczono na okręty wojenne. W 1900 r. odpowiednie proporcje wynosiły 144 : 15,7. Jeszcze w 1904 r. (a więc w trakcie realizacji drugiej ustawy) przemysł stoczniowy jako całość plasował się na bardzo dalekim miejscu wśród odbiorców niemieckiego przemysłu metalurgicznego, zużywając zaledwie 3,8% (!) całości produkcji niemieckiej, gdy w tym samym czasie w Anglii — 33%²⁷. W dodatku 30% swego zapotrzebowania na produkty metalowe niemiecki przemysł stoczniowy wciąż sprowadzał z zagranicy, co było przedmiotem ubolewania ówczesnych profesorów flotowych, tak samo jak fakt, że niemiecki przemysł stoczniowy nie może nadążyć z produkcją statków, co zmusza armatorów do zakupów za granicą (głównie w Anglii). Jeśli już jesteśmy przy kwestiach ekonomicznych, to przypomnijmy, że główny opozycjonista Tirpitz, Eugen Richter, podnosił w swych mowach w *Reichstagu* poważne ożywienie gospodarcze lat 1897 - 1900 wynikające z intensywnej elek-

²⁴ A. J. Marder, *British Naval Policy 1880 - 1905*. London 1940, s. 30.

²⁵ G. Leckebusch, *Die Beziehungen der deutschen Seewirtschaft zu Eisenindustrie an der Ruhr 1850 - 1930*. Diss., Köln 1963, ss. 62 - 69, 84 - 89, 100 - 120.

²⁶ A. J. Marder, *op. cit.*, ss. 38 - 43.

²⁷ R. Martin, *Die Eisenindustrie in ihrem Kampf um den Absatzmarkt*. Leipzig 1904, ss. 52 - 75; K. Paschen, *Weltwirtschaft und die Flotte*. München 1900, s. 19.

tryfikacji kraju, a zwłaszcza przemysłu. Temu to zjawisku przypisywał on gwałtowny wzrost zapotrzebowania na produkty wielu gałęzi przemysłu (w tym również stalowego) i brak wolnych kapitałów na rynku²⁸. A więc wydaje się, że o strachu przed kryzysem w kołach gospodarczych, na co tak wielki nacisk kładzie Berghahn, raczej trudno mówić. Poza tym, przyznaje się dziś powszechnie, że na koloniach i przedsiębiorstwach zamorskich zarabiała w Niemczech dużo mniejsza niż np. w W. Brytanii część burżuazji, która w dodatku często obawiała się, że flota, jako element siły, może popsuć — oparte na wzajemnym zaufaniu — interesy. Klincznym przykładem są tu miasta hanzeatyckie, które ze względu na dobre stosunki z Anglią długo opierają się koncepcji Tirpitz²⁹.

Jeśli weźmiemy dalej pod uwagę rolę Wilhelma II i tzw. gabinetu morskiego cesarza, to teza o znaczeniu kryzysu wewnętrznego budzi wiele wątpliwości. W oparciu o liczne wspomnienia możemy nazwać Wilhelma fanatykiem morskim na długo przedtem, zanim był w stanie zrozumieć zasadnicze problemy wewnętrzne swego państwa. Jeszcze w latach dziewięćdziesiątych powszechnie uważano flotę za *Riesenspielzeug* cesarza. Wiadomo też dziś, że mający olbrzymi wpływ na Wilhelma szef gabinetu morskiego, adm. Senden von Bibran, uważał marynarkę za jedyną rzecz, która ma jakiegokolwiek znaczenie i do niej chciał dopasowywać niemiecką politykę zagraniczną i ustrój wewnętrzny³⁰.

Ze sprawą tą wiąże się ściśle jeszcze inna, a mianowicie aspiracje korpusu oficerskiego marynarki. W świetle najnowszej literatury Tirpitz wygląda po prostu na realizatora marzeń marynarki, który przez całe lata był lekceważony przez oficerów zwycięskiej wielokrotnie armii pruskiej. W zmilitaryzowanym społeczeństwie niemieckim marynarka miała wszelkie podstawy ku temu, aby dążyć do postawienia floty na co najmniej takim poziomie jak armii lądowej i zapewnienia swym oficerom takiego samego prestiżu, jakim cieszyli się oficerowie armii³¹. Nie od rzeczy będzie w końcu przypomnieć, że zbrojenia morskie silnie wiązały cesarza z Tirpitzem, gdyż Wilhelm wiedział, że bez tej nieprzeciętnej indywidualności nie osiągnie rozkwitu swej ulubionej broni. Nieprzypadkowo Tirpitz wyrósł w początku XX w. na postać dominującą w poli-

²⁸ E. Richter, *Zur Flottenfrage*. Berlin 1900, s. 41.

²⁹ E. Böhm, *Ueberseehandel und Flottenbau. Hanseatische Kaufmannschaft und deutsche Seerüstung 1879 - 1902*, Düsseldorf 1972, *passim*.

³⁰ W. Görlitz, *Der Kaiser. Aufzeichnungen des Chefs des Marinekabinetts adm. Müller*. Göttingen 1965, s. 26, cyt. za J. Roehl, *Germany...*, s. 169.

³¹ G. Ritter, *Staatskunst...*, ss. 123 - 140; H. Herwig, *The German Naval Officer Corps. A Social and Political History 1890 - 1918*. Oxford 1973, s. 31 i n.

tyce niemieckiej i nie tylko Hubatsch mówi o „erze Tirpitz”³². Interesy cesarza, Tirpitz i korpusu marynarki zajął się więc bardzo wyraźnie.

Uwagi powyższe nie mają na celu kwestionowanie tej najnowszej literatury, wskazują tylko na fakt, że problem genezy niemieckiej polityki morskiej wciąż jest daleki od pełnego i ostatecznego wyjaśnienia. Świadomość tego panuje również w RFN. Świadectwem są materiały zorganizowanej w 1972 r. specjalnej sesji historyków i wojskowych, którą poświęcono genezie tirpitzowskich zbrojeń³³. Konferencja ta dowiodła, że mimo oporu tradycjonalistów, koncepcje Kehra i Berghahna zyskują coraz więcej zwolenników, a obrońcy Tirpitz należą już do nielicznych wyjątków. W jakim kierunku dalej rozwinie się dyskusja, czas pokaże. Z pewnością nie bez znaczenia będzie fakt, kto rządzić będzie w Bonn.

³² J. Meyer, *Die Propaganda der deutschen Flottenbewegung*. Diss., Bern 1967, s. 23.

³³ Por. przyp. 20, poz. 2.