

ANDRZEJ JÓZEF KAMIŃSKI

Z DZIEJÓW WILHELMIŃSKIEJ BANDERY WOJENNEJ

W ciągu początkowych lat XX wieku, do chwili wybuchu pierwszej wojny światowej, cesarstwo niemieckie wybudowało potężną flotę bojową. Narzuca się pytanie, po co była Niemcom wilhelmińskim taka flota? Odpowiedź na to pytanie, która nasuwa się po bliższym zbadaniu zagadnienia, jest nieco niespodziewana i może zaskoczyć czytelnika. Niemniej autor hędzie się starał uzasadnić stanowisko, że odpowiedź ta jest jedynie możliwa, daje ją bowiem uważne zestawienie faktów.

Taka flota wojenna, jaką wybudowały Niemcy cesarskie na przestrzeni kilkunastu zaledwie lat, flota tych rozmiarów i tego rodzaju, nie była potrzebna ani państwu, ani narodowi. Nie przemawiała za jej stworzeniem względy militarne czy jakiegokolwiek inne, natomiast zasadniczej wagi względy polityczne przemawiała przeciw niemu.

To, że domagało się jej społeczeństwo, było jedynie skutkiem wytrwałej działalności właściwych projektodawców; skutkiem tego, że w nieustannej, a nader pozbawionej skrupułów propagandzie wykorzystali oni umiejętnie dla swoich celów różne motywy, odruchy i zakorzenione przesady oraz rozmaite sprzeczne interesy.

Budowy wielkiej floty, zniszczenia jej okrętów w działaniach wojennych, napraw i budowy nowych jednostek pragnęły te czynniki, które w rzeczywistości rządziły Niemcami: posiadacze kopalń, hut i stoczni, potentaci ciężkiego przemysłu niemieckiego, z Fryderykiem Alfredem Kruppem na czele. Pobudki ich działania są zupełnie oczywiste — zależało im na dalszym jeszcze pomnożeniu swoich olbrzymich zysków.

Tylko pewna część planu mogła być wykonana: flotę wybudowano i jej wybudowanie doprowadziło do wojny. Różne zaś przyczyny sprawiły, że tylko niewiele okrętów udało się zniszczyć w bitwach a ostateczne zniszczenie przyszło dopiero wtedy, gdy to już magnatom przemysłowym nie przyniosło bezpośrednio żadnej korzyści.

Fryderyk Alfred Krupp i jego flota

Że takie właśnie były przyczyny pozornej rozbudowy morskiej potęgi wilhelmińskich Niemiec, która w rzeczywistości stanowiła jedynie rozbudowę produkcji licznych hut i stoczni, z tego zaczyna sobie zdawać sprawę najnowsza historiografia niemiecka.

Albert Norden (1) określa po prostu flotę wilhelmińską jako „flotę Kruppa” (Krupps Flotte) i pisze:

„Ale nie chodziło tylko o zabezpieczenie zagranicznych posiadłości terytorialnych i kapitałowych¹⁾). Sama budowa floty musiała się stać kokosowym interesem („Bombengeschäft”) dla przedsiębiorstw, w których produkowano żelazo i stal, działa, płyty pancerne i wieże dla okrętów wojennych. Dlatego też wzięli sprawę w swoje ręce przedstawiciele ciężkiego przemysłu i armatorzy północniemieccy i przy pomocy założonej przez nich w 1898 r. „Niemieckiej Ligi Flotowej” (Deutscher Flottenverein) rozwinęli szeroko zakrojoną propagandę masową. Rezultaty były tak pomyślne, że wyczekujący dotąd przezornie Reichstag jeszcze w tym samym roku uchwalił projekt ustawy flotowej, który przewidywał budowę 19 okrętów liniowych, 8 pancerników obrony wybrzeży i 42 krążowników do roku 1904.

Kiedy Wilhelm II przy poświęceniu portu szczecińskiego w 1899 r. zagrzmiął „Przyszłość nasza jest na wodzie!” i tym samym zapowiedział drugą ustawę flotową, cierpiące dotąd na spadek kursów akcje hut żelaza, walcowni i hut stali w Zagłębiu Ruhry, jak również i stoczni, skoczyły nagle do góry. Jak niewielką rolę grały pobudki patriotyczne w tej polityce flotowej, która doprowadziła Niemcy do jak najbardziej wrogich stosunków z Anglią, i jak bardzo kierowały nią względy na zyski ciężkiego przemysłu — pokazało się w początkach wielkiego kryzysu gospodarczego w r. 1900. Krupp, za pośrednictwem swojego organu „Berliner Neueste Nachrichten”, podniósł żądanie, aby zamiast przewidzianego w drugiej ustawie flotowej równomiernego rozłożenia budowy pancerników na poszczególne lata do roku 1917, rozpocząć natychmiast budowę pewnej liczby okrętów. Mianowany po księciu von Wied przewodniczącym Ligi Flotowej książę Salm... przyłączył się do tego żądania w liście skierowanym do admirała Tirpitz, z dosłownym uzasadnieniem, „że dzięki zamówieniom na nowe okręty wojenne i wywołanemu przez to ożywieniu handlu i przemysłu podniosą się odpowiednie kursy giełdowe, ocalone zostanie wiele wartości i nastąpi konsolidacja rynku”. (Norden cytuje według W. Hallgartena, „Vorkriegsimperialismus”, Paryż 1935). Ażeby uwolnić wielkich przemysłowców od trosk giełdowych, zaproponowano kroki, które musiały podzielać na zagranicę jak czerwona płachta i przy których w ostatecznym rezultacie stawiano na kartę narodowy byt Niemiec”.

Druga ustawa flotowa mianowicie — wydana za ledwie w dwa lata po pierwszej — przewidywała podwojenie floty wojennej.

„Krupp — pisze dalej Norden — oraz właściciele hut stali w Saarze, baron von Stumm, którzy zakupili wydawnictwa gazet specjalnie dla prowadzenia propagandy flotowej, nie potrzebowali żałować tych wydatków: rokrocznie zarabiali na samym tylko opancerzeniu okrętów po 5 milionów

¹⁾ Będziemy starali się wykazać, że program budowy floty w tej formie, w jakiej został ustalony definitywnie, uwzględniał nawet i to zabezpieczenie tylko w minimalnym stopniu.

marek. Przy tym ta suma stanowi zaledwie ułamek zysków, osiągniętych przez nich dzięki budowie floty. Wszak sama tylko kilońska stocznia Kruppa „Germania” zbudowała w okresie od 1899 do 1914 — 57 okrętów wojennych, a do r. 1918 — 171 łodzi podwodnych”. Tyle Norden.

Budowa okrętów na wielką skalę pociągała zresztą za sobą dalsze konsekwencje dla ciężkiego przemysłu i wielkiego kapitału finansowego. Przemysł zachodnio-niemiecki cierpiał na brak rudy żelaznej (ten brak był jedną z najważniejszych przyczyn zagarnięcia w roku 1871 bogatej w rudę Lotaryngii). Toteż dalszym punktem „polityki flotowej” stały się sprawy marokańskie, a konkretnie — zabiegi koncernu Mannesmannów o zapewnienie sobie rud marokańskich. Zabiegi te omal nie doprowadziły do wojny o kilka lat wcześniej; gazeta „Rheinisch-Westfälische Zeitung”, którą Norden nazywa „tubą królów armat”, oświadczała zresztą wyraźnie, że tego właśnie pragnie. Budowa floty stała się więc, jak widzimy, jednym z czynników, spychających Niemcy wilhelmińskie w przepaść nieuniknionej wojny i klęski.

Tymczasem „Liga Flotowa” zdołała zorganizować milion członków, z których niewielu wiedziało, że organizację finansuje przede wszystkim Krupp. Dawał on na jej cele miliony i kierował nią przez swojego agenta Schweinburga, który pełnił funkcje sekretarza „Ligi”.

Byłoby niezmiernie ciekawe wyjaśnić, jaką rolę odgrywał tutaj kapitał angielski. Wywołanie zbrojeń morskich Niemiec leżało wszak w interesie Armstronga tak samo jak w interesie Kruppa, musiało bowiem pociągnąć za sobą zbrojenia angielskie. Brytyjskie Elswick było zainteresowane w produkcji niemieckiego Essen, z czasem zaś zaczęło być również odwrotnie. Musimy jednak tutaj pozostać w sferze domysłów, choćby bardzo prawdopodobnych.

O roli wielkiego kapitału w budowie floty i o znaczeniu budowy floty dla wielkiego kapitału, zwłaszcza dla ciężkiego przemysłu, pisało się podówczas w Niemczech niewiele, ale zdarzało się, że uchylano zasłony. Tak np. artykuł w „Nauticus” z 1912 roku (2) rozwodzi się nad dobroczynnymi skutkami budowy floty dla przemysłu niemieckiego. Wypowiada się tam pogląd, że gdyby pieniądze pozostały w kieszeni podatnika, zostałyby użyte na spekulacje za granicą.

Główny twórca floty z postaci występujących na scenie, podsekretarz stanu w Urzędzie Marynarki Rzeszy, admirał Alfred von Tirpitz, uzasadnia utrzymywanie nieprzerwanego tempa budowy koniecznością dania równomiernego zatrudnienia przemysłowi i stoczniom(3).

Poza tym jednak opinia publiczna niewiele dowiadywała się o tych zapewne zbyt drażliwych sprawach. Conrad Bornhak w opracowanej źródłowo, sześćsetstronicowej pracy o odpowiedzialności za wojnę i o niemieckiej wielkiej polityce w ćwierćwieczu 1890—1914 (4) nie wymienia ani razu nazwiska Kruppa, Stinnesa czy Stumma, a raz tylko przy sprawie marokańskiej wspomina o „braciach Mannesmann”. Książka ta, którą nieraz jeszcze przytoczymy, stanowi zresztą doskonały przykład

dokładnych informacji podawanych w fałszywym, tendencyjno-szowinistycznym ujęciu.

Wiele natomiast pisało się o samej flocie. We wspomnianym ćwierćwieczu Niemcy zasypane były produkowaną na wyścigi literaturą propagandową, pisaną na zamówienie, przy czym wśród autorów było szczególnie wielu oficerów marynarki, występujących w roli fachowców. Za przykład posłużyć może kpt. Bruno Weyer, m. in. autor dwóch książeczek o alarmistycznych tytułach „Upadek niemieckiej i rozkwit obcej potęgi morskiej” (5a) i „Niebezpieczeństwa dla Niemiec na morzu” (5b). Obie wydał rok po roku „Związek Wszechniemiecki” jeszcze przed powstaniem „Ligi Flotowej”. Jest to dobry przykład współpracy organizacji nacjonalistycznych z kapitalistami.

Propaganda na rzecz floty przetrwała klęskę Niemiec, czego dowodem np. książka wice-admirała Behnkego²⁾ „Nasza marynarka w wojnie światowej i jej załamanie” (6), wydana już w r. 1919, w której autor grozi Niemcom potęgą morską Rosji, Danii, Szwecji i... Polski i wzywa do budowy floty. Nie potrzeba tłumaczyć, że rozbudowa floty przed wojną, czy też jej odbudowa po wojnie leżały również w zawodowym interesie oficerów marynarki.

Sam Tirpitz pisze o propagandzie okresu budowy:

„Organizowaliśmy wiece i odczyty, czyniąc specjalne wysiłki, aby na wielką skalę nawiązać kontakt z prasą. Urządzaliśmy wycieczki nad morze, pokazywaliśmy okręty i urządzenia portowe; zwróciliśmy uwagę na szkoły i zarazem apelowaliśmy do autorów, aby pisali dla nas. Wynikiem tego były stosy powieści i broszur”. (Cyt. wg (2)).

Cyfry wydatków flotowych w innych państwach — oczywiście bez porównywania z wydatkami na armię lądową — były także często używanym argumentem przedstawicieli Urzędu Marynarki Rzeszy w Reichstagu.

Tej propagandzie, prowadzonej przy pomocy olbrzymiego nakładu starań i kosztów, przypisać należy w pierwszym rzędzie niezwykłą popularność zgubnej polityki flotowej.

Czy tylko Essen?

Przy takim ujęciu sprawy czytelnikowi nasunąć się mogą wątpliwości: czy istotnie zyski Kruppa i Stumma były jedynym powodem, dla którego budowano flotę wojenną w cesarskich Niemczech? Czyż możliwe było zakrojone na tak olbrzymią skalę wprowadzanie w błąd całego społeczeństwa?

Odpowiedź brzmi twierdząco; zresztą najlepszym dowodem, że takie wprowadzanie w błąd było możliwe, jest, iż udało go się dokonać. Je-

²⁾ Wiceadmirał Paul Behnke był dowódcą III eskadry bojowej w bitwie Jutlandzkiej; potem przez pewien czas, do r. 1924 szefem „Marineleitung” podległego min. Reichswehry.

dyną przyczyną budowy floty takiej, jaką zbudowały Niemcy wilhelmińskie — i budowania jej w taki sposób, był niewątpliwie wzgląd na zyski Essen i innych ośrodków wielkiego kapitału przemysłowego. Wszystkie inne rzekome przyczyny, wszystkie inne pobudki stanowiły jedynie pretekst do zwiększania produkcji hut i stoczni. Żeby jednak nie być gołosłownym, dokonamy przeglądu zagadnienia z punktu widzenia politycznego i militarne go. Obok względów przez nas wymienionych tylko te dwa czynniki mogą bowiem wchodzić w rachubę.

Przed zbudowaniem cesarskiej floty niemieckiej, podczas jej budowy i jeszcze w wiele lat później, kiedy już okręty cesarskie leżały na dnie zatoki Scapa Flow, dawano dla uzasadnienia jej potrzeby odpowiedzi różniące się od naszej. Było ich wiele, tak wiele, że od razu muszą nasunąć się wątpliwości, tym bardziej zaś, gdy się je dokładniej przeanalizuje.

Na pierwszym miejscu wymienimy zresztą te uzasadnienia budowy floty, które wątpliwości nie podlegają. Niemcy potrzebowały pewnej liczby okrętów do ochrony swego wybrzeża. Zrozumiałe jest, iż nie mogły się narażać na to, aby jeden okręt nieprzyjacielski blokował port w Kilonii, jak to było podczas wojny duńskiej w r. 1864. Również i rozszerzający argument obrony przed gospodarczą blokadą miał pewne podstawy. Obydwa jednak nie wystarczały do uzasadnienia budowy floty tak wielkiej, toteż z czasem zaczynają się pojawiać tłumaczenia coraz dalsze od rzeczywistości.

Przede wszystkim zasługują na uwagę argumenty natury ekonomicznej, jako rzeczywistości najbliższe.

Admirał Tirpitz pisał już po wojnie (7), że jego praca zaczęła się, „skoro cesarz i rząd Rzeszy zdecydowali się zabezpieczyć wręcz aż nazbyt szybki rozwój gospodarczy Niemiec przez stworzenie odpowiedniej siły zbrojnej...” tj. floty wojennej.

„Mówiło się Anglikom — pisze Woodward (2) — że Niemcy muszą mieć flotę dla ochrony swojego handlu i swoich kolonii. Żaden Anglik na odpowiedzialnym stanowisku nie chciał napadać na niemiecki handel, ani na niemieckie kolonie. Natomiast flota przeznaczona do obrony tych odległych posiadłości i rozległego handlu składała się głównie z pancerników mogących zabrać niewielkie tylko zapasy węgla i stacjonowanych na Morzu Północnym”.

Istotnie, sam admirał Tirpitz mówił w Reichstagu w lutym 1900 r., że Niemcy muszą stworzyć sobie flotę bojową, nie zaś złożoną z krążowników(8).

Albert Norden pisze wprawdzie również, że flota wojenna potrzebna była do ochrony kolonii, floty handlowej i niemieckich inwestycji kapitałowych za granicą, które Urząd Marynarki Rzeszy ocenił w r. 1899 na 7,5 miliarda marek, bez inwestycji w Ameryce Północnej. Ale na tle dalszego rozwoju floty wydaje się raczej, że były to wszystko jedynie środki propagandowe, którymi posługiwali się inicjatorzy budowy floty wobec mieszczaństwa niemieckiego. Burżuazji niemieckiej, która — jak

podaje Norden — w znacznej mierze obojętna była wobec zagadnień morskich, trzeba było wmówić, że budowa floty stanowi jej własną potrzebę. W praktyce jednak stacjonowana na Morzu Północnym „Hochseeflotte” nie mogła i nie dała żadnej ochrony koloniom i handlowi zamorskiemu. Poza Niemcami stacjonowana była tylko znikoma część floty — znikoma zarówno pod względem wartości pieniężnej jednostek jak i nawet ich liczby. Mogła ona była wprawdzie odegrać znaczną rolę w wojnie i odgrywała ją istotnie w pierwszym roku Wielkiej Wojny, ale w niczym nie mogło to zmienić losu posiadłości zamorskich Niemiec.

Mamy tu więc do czynienia z konfliktem w łonie niemieckich sfer kapitalistycznych. W interesie inwestorów kolonialnych i armatorów handlowych leżało utrzymanie pokoju i budowa floty krążowników o charakterze kolonialnym, jednostek o wielkim zasięgu i stacjonowanych na odległych szlakach handlowych. W interesie ciężkiego przemysłu zaś leżała wojna oraz budowa pancerników, do której ona prowadziła. Wreszcie interesy niemieckich kopalń węgla wymagały, żeby okręty stacjonowane były w portach krajowych, zamiast zaopatrywać się w węgiel amerykański czy japoński.

Górze wzięły interesy stali i węgla. Norden zaznacza zresztą, że „w ramach ugrupowań imperialistycznych w Niemczech kapitał zbrojeniowy odgrywał szczególnie doniosłą rolę”.

We wspomnianych broszurach propagandowych znaleźć można wiele opowiadań o tym, jak krążowniki floty wojennej chronią handel zamorski. Były to obietnice mające na celu pozyskanie pewnych ugrupowań kapitalistycznych dla budowy floty — obietnice, których Tirpitz, działający w interesach stali i węgla, nigdy dotrzymać nie zamierzał. Później zresztą usiłował mówić zawiedzionym, że taka właśnie flota, jaka w Niemczech powstaje, najlepiej chroni handel stwarzając „ryzyko” dla ewentualnego napastnika. Ustawa z 1900 r. przewidywała m. in. 22 krążowniki dla służby zagranicznej. Była to obietnica dla pewnych ugrupowań kapitału, obietnica, o której było z góry wiadomo, że nie będzie potrzeby jej dotrzymywać, Reichstag bowiem nie rozstrzygał o rozlokowaniu floty wojennej. Toteż w chwili wybuchu wojny stacjonowało na obcych morzach ogółem dziesięć krążowników niemieckich.

Z drugiej strony „ochrona niemieckiego handlu” nie przestawała być wygodnym hasłem propagandowym. Jak ją pojmowano, świadczyć może fakt, że nieodnowienie przez Wielką Brytanię traktatu handlowego z Niemcami — i z Belgią — w roku 1897, które miało na celu stworzenie dla metropolii brytyjskiej stanowiska uprzywilejowanego w handlu z koloniami, Wilhelm II uznał za niebezpieczeństwo dla Niemiec i asumpt do niezwłocznej budowy potężnej floty.

Reinhold Gadow (9) podaje, że sfery gospodarcze w owych czasach nie chciały inwestować w międzynarodowych przedsiębiorstwach zamorskich, które nie podlegały ochronie zbrojnej przed niebezpieczeństwem. Stąd jakoby nazwa „premiu ubezpieczeniowej” dla ówczesnych zbrojeń mor-

3 Przegląd Zachodni

skich. Cenne jest dla nas wyznanie hitlerowskiego admirała, że to „sfery gospodarcze” („die Wirtschaft”) domagały się budowy floty. Mamy tu jeszcze jeden dowód, że floty domagały się w ogóle sfery kapitalistyczne. Z czasem, jak widzieliśmy, przewagę uzyskał jeden ich odłam, narzucając kierunek programowi flotowemu.

Ponieważ do ochrony Niemiec przed tubylcami z kolonii wystarczyłyby niewielkie krażowniki — co musiało być jasne dla każdego — jako głównego nieprzyjaciela handlu zamorskiego wymieniano Anglię. Także i ten argument niewielką przedstawiał wartość. Cytowana właśnie przez Gadowa amerykańska historia potęg morskich stwierdza wyraźnie, że „niemiecka ekspansja handlowa nawet w brytyjskiej strefie interesów natrafiała tylko na nieznaczný opór”. Trzeba było jednak jakoś uzasadnić — wobec społeczeństwa i wobec kół handlowych — budowę potężnej floty bojowej.

Z chwilą gdy się wymieni Anglię, wchodzimy w gąszcz sprzecznych oświadczeń. Wnioski z ich treści i z ich sprzeczności zmierzają do jednego: że i obrona niemieckiego handlu czy samych Niemiec przed Anglią była tylko pretekstem dla owego „kokosowego interesu”, jak go określił Norden.

Niepojęzany o stronniczość kanclerz Bülow przypomina sam w swoich pamiętnikach (10), jak swego czasu dowodził w Reichstagu ze statystyką w rękę, że Anglia jest najlepszym klientem Niemiec i vice versa. Stwierdził on także w roku 1899, że o wiele więcej jest w Niemczech nastrojów antybrytyjskich niż w Anglii antyniemieckich. Woodward podkreśla, że Niemcy były dla Anglii wprawdzie rywalem, ale i doskonałym klientem; nikt zresztą nie wierzył w Anglii, aby wojna z potężnym przeciwnikiem była dobrym interesem dla handlu. Interes ten, dodajmy, przedstawiać by się musiał w jeszcze gorszym świetle, gdyby Niemcy zamiast pancerników budowały dalekosiężne, groźne dla morskiego handlu W. Brytanii, lżejsze jednostki.

W Niemczech powtarzano, że flota niemiecka nie jest zwrócona przeciw Anglii (Tirpitz wg (4)), ani w ogóle przeciw nikomu (Wilhelm II w liście do lorda Tweedmoutha (3)) — a zarazem, że musi być przygotowana do „najcięższego zadania”, do walki z Anglią na Morzu Północnym (2). W artykule zamieszczonym w „Deutsche Rundschau” z marca 1900 bar. v. der Goltz mówił o możliwościach, jakie podsunie „zuchwałemu nieprzyjacielowi” osłabienie Anglii przez wojnę w odległych posiadłościach. Rozważań tych, pisanych podczas wojny boerskiej, Anglicy nie mogli uważać za czysto teoretyczne.

Inne cele, wymieniane przez apologetów floty, zasługują na wzmiankę tylko dla ilustracji. Kanclerz Bethmann-Hollweg mówił w 1912r. przedstawicielowi ambasady brytyjskiej o „ogólnych celach wielkości Niemiec”, które wymagają posiadania potężnej floty. Rok przedtem w Hamburgu Wilhelm II zapowiedział zwiększenie floty, „aby Niemcy mogły mieć pewność, że nikt nie zdoła nam zaprzeczyć miejsca pod słońcem” (11).

Bornhak zauważa, iż było to uzasadnione stanowiskiem Anglii w sprawie Maroka. Zważywszy, że stanowisko to było w znacznej mierze wywołane morskimi zbrojeniami Niemiec, które zresztą uwikłały się w sprawy marokańskie, żeby mieć rudę żelazną do budowy okrętów — widzimy, że siłąm prącym do budowy floty bojowej udało się wprowadzić Niemcy w zupełnie błędne koło. Jeszcze jednym tego przykładem jest cytowana przez tegoż autora depeza Wilhelma II do ambasadora w Londynie. Według niej przesunięcia jednostek floty brytyjskiej z Morza Śródziemnego na Morze Północne, wywołane oczywiście zbrojeniami niemieckimi, uznać należało za groźbę wojny i konieczną na to odpowiedzią musiało być zwiększenie tempa budowy floty.

W słynnym owego czasu wywiadzie Wilhelma II, zamieszczonym w „Daily Telegraph” z dn. 28. 10. 1908 (10), cesarz niemiecki mówił o zainteresowaniach Niemiec sprawami Pacyfiku i o ewentualnych wspólnych działaniach morskich Niemiec i W. Brytanii w tamtej części globu. Uraziło to bardzo Japończyków, zwłaszcza że uprzedzenie Wilhelma II do nich było znane. Dla Anglii wywoły te musiały być nieprzekonywające, ponieważ pancerniki cesarskie stacjonowały nadal w Wilhelmshaven i Kilonii.

Wspomniany już admirał Behnke przeciwstawia się twierdzeniu, jakoby budowa floty miała na celu dostarczenie zysków ciężkiemu przemysłowi i stoczniom („jak to można było czytać nawet w niemieckich gazetach!” — dodaje z oburzeniem) i pisze: „Powstała ona (tj. flota) wyłącznie z wewnętrznej konieczności państwowej, pomimo wszelkich napaści ze strony kół, które nie zdołały były jeszcze pojąć potężnych przemian w wieku komunikacji i wynalazków; dźwigało ją coraz bardziej wzrastające zrozumienie i miłość narodu, który w niej widział jak gdyby symbol rosnącej niemieckiej siły narodowej...”

Pewne pozorne uzasadnienie miała wysuwana przez Tirpitz, sformułowana przezeń we wspomnianej już mowie z lutego 1900 r., „teoria ryzyka”: Wobec silnej floty niemieckiej — mówił admirał — wróg nie łatwo zdecyduje się na wojnę z Niemcami. „Im silniejsza jest nasza flota, tym cięższej mu to przyjdzie, tym niebezpieczniejsze będzie to dla niego. Zanim zdecyduje się na wojnę z Niemcami, zastanowi się dobrze, czy interes pokrywa koszty i czy ryzyko się opłaca. Tutaj, moi panowie, zawarta jest gwarancja pokoju...”

Zdania te zawierają tylko nowe ujęcie starej i notorycznie fałszywej zasady „si vis pacem, para bellum”. Zasada ta była w danych okolicznościach fałszywa podwójnie, ze względu na charakter floty niemieckiej, o wiele niebezpieczniejszej dla Anglików w czasie pokoju — jako możliwe narzędzie nagłej inwazji — niż podczas wojny.

W uzasadnieniu do ustawy flotowej z 1900 r. pisano również, że Niemcy muszą mieć taką flotę, aby nawet najpotężniejszy ryzykował w walce z nimi. Pomijając już fakt, że najwidoczniej uzasadnienie to dyktował sam Tirpitz, można tu dostrzec wskazanie, że Niemcy stosują się do rozmiarów potęgi owego „najpotężniejszego”, czyli po prostu

Anglii. Tymczasem Wilhelm II zapewniał we wspomnianym już liście lorda Tweedmouth, że Anglia może sobie budować tyle okrętów, ile jej potrzeba; choćby zbudowała sto pancerników, na niemieckie ustawy flotowe to nie wpłynie. Nie przeszkodziło to zresztą cesarzowi mówić do ambasadora angielskiego w dwa lata później, że na zwiększenie tempa zbrojeń brytyjskich do ośmiu lub więcej dreadnoughtów rocznie Niemcy odpowiedzą gruntownym znowelizowaniem swoich ustaw flotowych... Bornhak używa obu tych wypowiedzi jako argumentów do odpowiednich swoich wywodów.

Po tym krótkim przeglądzie dochodzimy do punktu wyjścia: wszystkie uzasadnienia niemieckich zbrojeń morskich, jakie kiedykolwiek podawano do wiadomości publicznej, służyły jedynie do ukrycia prawdziwego celu tych zbrojeń.

Jeżeli coś ostaje się z tego splotu sprzeczności, to jedynie przypuszczenie, że flotę budowano przeciw Anglii, ażeby uczynić z W. Brytanią to, co uczynił militarizm niemiecki z Francją. Tego zdania byli właśnie Angliki.

Angielskie obawy przed flotą niemiecką

„Wydaje się rzeczywiście, że w Anglii obawa przed naszymi zbrojeniami morskimi stała się, czy też uczyniona została swojego rodzaju manią prześladowczą — i dla większości Anglików dojście do skutku porozumienia co do siły flot po obu stronach zdaje się tworzyć kryterium, jakie przykładają oni do naszych zamierzeń wobec Anglii...” — pisał w r. 1909 Alfred von Kiderlen-Wächter, podówczas poseł w Bukareszcie, później podsekretarz stanu w ministerstwie spraw zagranicznych — w memoriale przeznaczonym dla kanclerza Bethmanna-Hollwega.

A kanclerz Bülow stwierdza w swych pamiętnikach, że przegrupowania floty wojennej brytyjskiej już w 1905 r. stanowiły „ustępstwo dla angielskiej opinii publicznej, coraz bardziej zdenerwowanej budowanymi przez nas okrętami”. Bülow podaje także, iż w czasie wizyty floty niemieckiej w Plymouth w 1904 r. przyjęcie ze strony ludności było niechętnie, ze strony marynarki brytyjskiej lodowate; a gazety pisały, iż Niemcy przypłynęli szpiegować po portach brytyjskich. „Wielki dziennik angielski wysunął bezsensowne twierdzenie, że władze marynarki niemieckiej chciały wyszukać i zbadać odpowiednie miejsce do lądowania dla inwazji Anglii”.

Admirał Tirpitz pisze we wspomnieniach powojennych (3), że wzrok sir Johna Fishera, podówczas pierwszego lorda admiralicji, utkwiony był „jak zahipnotyzowany” we flotę niemiecką.

Podsekretarz stanu w Foreign Office Hardinge mówił cesarzowi Wilhelmu — wedle własnej relacji tegoż (10) — o „grave apprehension” („poważnej obawie”) napelniającej wszystkie sfery Anglii w związku z budową floty niemieckiej; nie ukrywał, że naród angielski jest zaniepokojony i pełen troski. Wilhelm II twierdzi co prawda, iż odpowiedział na to:

„Przecież to zupełna bzdura! Któż panu wmówił podobny idiotyzm?” Jeżeli jednak słowa te zostały nawet wypowiedziane, nie zmieniło to w niczym sytuacji.

Także i Bornhak pisze, iż ustawa flotowa z 1907 r. wywołała wielki niepokój w Anglii, tym bardziej, że „opinia publiczna” — to znaczy znana nam już „Liga Flotowa” — domagała się znacznie większego programu.

Widzimy zatem, że osobistości niemieckie na bardzo odpowiedzialnych stanowiskach zdawały sobie sprawę ze stanu umysłów, wywołanego w Anglii przez niemieckie zbrojenia morskie, a przynajmniej były o nim poinformowane. Nie przeczą mu też tak skrajni nacjonałiści jak Bornhak.

Możliwe są przeto dwie alternatywy: jedna, zgodna z naszą tezą, postawioną na wstępie; druga, że niemieckie sfery militarne myślały istotnie o inwazji Anglii i że to one były właściwym *spiritus movens* budowy floty. Sfery polityczne bowiem nie mogły popierać akcji o takich skutkach.

Pomijam niedostateczny argument przeciw tezie drugiej, iż Niemcy nie czyniły żadnych przygotowań inwazyjnych w sensie ćwiczenia wojsk czy budowania barek inwazyjnych, jak to np. czynił Napoleon w obozie pod Boulogne. Być może, odkładano to na ostatnie lata realizacji programu flotowego, żeby nie odkrywać kart przedwcześnie; być może pierwsze kadrowe zespoły desantowe zdobywały później na Bałtyku Dago i Ozylię.

Istotne jest tutaj inne pytanie: jeżeli niemiecki sztab generalny planował rzeczywiście inwazję wysp brytyjskich, to czy mógł nie zdawać sobie sprawy, że owa „grave apprehension” przekreśliła całkowicie jego plany? Anglików można było zaskoczyć. W każdym jednak razie z chwila, gdy sir John Fisher „utkwiał wzrok we flocie niemieckiej”, a o inwazji wysp brytyjskich pisały w sposób bardzo przejrzysty nawet powieści kryminalne³⁾ — moment zaskoczenia przepadł na zawsze.

Wedle Woodwarda Niemcy przypuszczali, że W. Brytania wyczerpie się finansowo. Było to jednak — rzeczywiste, czy raczej właśnie umyślne — niedostrzeżenie faktu, że dla W. Brytanii była to sprawa życia i śmierci. Anglicy gotowi byli zastawić całe imperium, byle mieć okręty. Czynili to zresztą za naszych czasów⁴⁾. Bornhak stwierdza zresztą wyraźnie, iż w jednym opinia publiczna angielska była całkowicie zgodna: że flota angielska musi rosnąć proporcjonalnie do niemieckiej i utrzymać swoją przewagę. A Bülow przestrzegał Tirpitz, że raczej wyczerpią się Niemcy.

Wielka Brytania przyjęła istotnie wyzwanie. Wspomnienia Winstona Churchilla (12), który był od roku 1911 pierwszym lordem admiralicji, mówią szczegółowo, jak poważnie zabrano się w Anglii do powiększania

³⁾ Por. Edgar Wallace, „Brunatna Dama”; jak również zahaczające o ten temat plakaty, ogłoszenia, przeźrocza itp., o których pisze Woodward.

⁴⁾ Jak wiadomo, W. Brytania uzyskała od Stanów Zjednoczonych w roku 1940 pięćdziesiąt starych kontrtorpedowców w zamian za odstąpione na 99 lat liczne bazy wojskowe na półkuli zachodniej.

floty i do przeprowadzania wszelkich zmian w jej organizacji, które narzucał nowy stan rzeczy. Oszczędzam czytelnikowi cyfr szczegółowych; wystarczy wiedzieć, że Anglicy postanowili budować 2—3 okręty w odpowiedzi na każdy okręt niemiecki. Gadow stwierdza, iż Anglia „w oparciu o swoje wielkie możliwości techniczne i finansowe... spodziewała się powstrzymać rzekomy (sic!) wyścig zbrojeń, do którego my w żadnym wypadku nie zamierzaliśmy doprowadzić...”

Dla sztabowców niemieckich musiało być zupełnie jasne, iż wyścigu zbrojeń — skoro już, istotnie wbrew ich woli, zaczął się — Niemcy wygrać nie mogą. Jako sztabowcy i strategowie tym lepiej rozumieć musieli znaczenie przewagi morskiej dla bezbronnej niemal na lądzie Anglii. Przy tym w toku zbrojeń stosunek sił pogarszał się stopniowo na niekorzyść Niemiec, przynajmniej pod względem liczebnym.

Dostrzegał to choćby słynny radca v. Holstein, długoletnia „szara eminencja” ministerstwa spraw zagranicznych Rzeszy. Wg Woodwarda, „Deutsche Revue” z października 1909 podawała jego słowa, które miał wypowiedzieć na trzy miesiące przed śmiercią, tzn. w początkach roku, na temat „kłamliwej i oszukańczej iluzji...”, jakoby każdy nowy okręt stanowił wzrost potęgi Niemiec, podczas gdy w rzeczywistości każdy nowy okręt powoduje, że Anglia, nie mówiąc już o Francji, buduje dwa okręty”. Zdaniem Holsteina, rozbudowa floty była niebezpieczna dla Niemiec zarówno z finansowego jak i międzynarodowego punktu widzenia. A było to zdanie, którego nie mógł w ówczesnych Niemczech lekceważyć nikt, mający styczność z polityką zagraniczną, choćby i po śmierci jego autora. Hrabia Reventlow omówił poglądy Holsteina w „Deutsche Tageszeitung” i stwierdził, iż eksperci morscy istotnie pomylili się co do rzekomej niemożliwości skoncentrowania większych sił brytyjskich na Morzu Północnym...

Osobistość najbardziej miarodajna, ówczesny pierwszy lord admiralicji brytyjskiej, nie pozostawił Niemcom miejsca na złudzenia, kiedy w mowie w Glasgow, wygłoszonej co prawda dość późno, bo w lutym 1912 roku, powiedział:

„W miarę zaostrzania się wyścigu zbrojeń morskich będziemy musieli zwiększyć nie tylko liczbę budowanych przez nas okrętów, ale i stosunek naszych sił na morzu do sił innych potęg morskich, tak, aby nasza przewaga wzrastała, a nie malała w miarę natężenia współzawodnictwa⁵⁾. W ten sposób pokażemy jasno, że inne potęgi morskie, zamiast wyprzedzić nas przez zwiększenie swoich wysiłków, zawsze zostaną zdystansowane

⁵⁾ W opinii przedstawionej rządowi uzasadniał to stanowisko jak następuje: „Fakt, że obrońcy narażeni są zawsze na atak w momencie, kiedy dysponują jedynie przeciętną siłą, podczas gdy nieprzyjaciel atakować będzie w momencie przez siebie wybranym i wskutek tego siłami maksymalnymi, oznacza, iż nasza przewaga ogólna powinna być bardzo znaczna. Przeciw 25 pancernikom nie możemy utrzymywać mniej niż 40, które byśmy mogli rzucić do akcji w przeciągu dwudziestu czterech godzin”. (12).

w wyniku kroków, które my przedsięwzmiemy". (Podkr. oryg.) (12). Ówczesny ambasador specjalny Wielkiej Brytanii, Haldane, powtarzał słowo w słowo to samo kanclerzowi Bethmannowi-Hollwegowi.

Słowem, w sztabie niemieckim złudzeń być nie mogło i przypuszczać należy, że nie było.

Targi z Anglią

Przy rozpatrywaniu całego problemu nie należy zapominać, że cel osób działających był wprawdzie jeden, ale role bardzo starannie rozdzielone. Wspólnym dążeniem było zapewnienie pracy ciężkiemu przemysłowi i uniknięcie kryzysu gospodarczego, którego zaznały już Niemcy właśnie u początków budowy floty, po zakończeniu „okresu założycielskiego”. Budowa floty, jako środek po temu, przeparta została przez najbardziej wpływowe sfery „stalowo-węglowe”, z odsunięciem na drugi plan ekspansji kolonialnej i eksportu. Jak widzieliśmy, Krupp nie ukrywał się nadmiernie ze swoimi planami, postulatami i potrzebami; „sfery gospodarcze” mówiły dość wyraźnie o „premiu asekuracyjnej”. Nie dodawały tylko, że przez budowę floty bojowej asekurowano się o wiele bardziej przed kryzysem, niż przed obcą napaścią.

Toteż jedynym bodaj człowiekiem, którego raczej nie można podejrzewać, że działał świadomie w interesie ciężkiego przemysłu — był jeden z poważniejszych udziałowców Kruppa, cesarz Wilhelm II. Nie ze względu na zajmowane przezeń stanowisko bynajmniej, ale ze względu na jego umysłowość oraz dlatego że rzucił podczas wojny cały swój wpływ na szalę, aby zapobiec zniszczeniu floty w działaniach wojennych. To zaś było i być musiało następnym punktem programu ciężkiego przemysłu.

Inni aktorzy dramatu jednak wiedzieli dobrze, czego od nich oczekiwano. Kołom wojskowym i dyplomatycznym przypadło, jako jedno z trudniejszych zadań, nierozumienie. Obowiązkiem ich było nie rozumieć pewnych spraw i zagadnień i starać się o to, aby pod wpływem pseudo-„hurra”-patriotycznej propagandy nie rozumiały ich również szerokie masy społeczeństwa.

Pierwszym i naczelnym takim zagadnieniem była zasadnicza różnica w znaczeniu floty wojennej dla Niemiec i dla Wielkiej Brytanii.

„Klęska floty wojennej niemieckiej nie musiała jeszcze otworzyć Niemiec dla najeźdźcy. Klęska floty brytyjskiej przyniosłaby Wielkiej Brytanii śmierć z głodu” — pisze Woodward; nieco dalej powtarza to raz jeszcze: „Niemcy były największą potęgą militarną kontynentu, zanim jeszcze oddano pod debaty Reichstagu pierwszą ustawę flotową. W. Brytania bez floty była całkowicie rozbrojona. Z tej racji opinia brytyjska nie mogła uważać wzrostu floty niemieckiej za sprawę, która obchodziła wyłącznie Niemców”. Pierwszy lord admiralicji wyraził to w cytowanej już mowie w Glasgow lapidarniej:

„Flota brytyjska jest dla nas niezbędna, a z wielu punktów widzenia flota niemiecka dla Niemców jest raczej czymś w rodzaju zbytku. Nasza

potęga morska stanowi podstawę naszej egzystencji. Dla nas to egzystencja, dla nich to ekspansja... To flota brytyjska czyni Wielką Brytanię mocarstwem. Niemcy zaś były mocarstwem poważnym i szanowanym na całym świecie, zanim jeszcze miały choćby jeden okręt...".

Wypowiedzi podobnej treści moglibyśmy przytoczyć bardzo wiele, cytują je zresztą i autorzy niemieccy. Toteż jest znowu nie do przyjęcia przypuszczenie, że odpowiedzialne osobistości niemieckie nie zdawały sobie sprawy z doniosłości zagadnienia dla Anglików. Nie do przyjęcia jest przypuszczenie, że hitlerowski admirał Gadow — fachowiec — szczerze mówi o „jak najbardziej bezsensownych” („ungereimteste”) argumentach angielskich.

Pomijając — jak już zaznaczyłem — pytanie, komu w Niemczech co zasłaniało oczy, musimy stwierdzić, że Niemcy po prostu nie chcieli widzieć oczywistego faktu: iż pertraktacje na temat zmniejszenia zbrojeń można było prowadzić jedynie w płaszczyźnie „angielska flota — niemiecka armia”. Więcej nawet — Tirpitz sam mówi słusznie, że armie można do pewnego stopnia wyczarowywać jednym tupnięciem w ziemię, ale dla stworzenia potęgi morskiej trzeba dziesięcioleci. Zresztą Niemcy cesarskie rozumiały doskonale ów punkt widzenia, kiedy chodziło o ich bezpośrednie bezpieczeństwo: wypowiedziały wojnę Rosji w r. 1914 jedynie na skutek mobilizacji rosyjskiej. Zdawałoby się przeto, iż przedstawiciele Niemiec powinni pojmować, że Anglia wobec obcej, potężnej floty, gotowej do uderzenia, znajduje się w tym samym położeniu co Niemcy wobec zmobilizowanej potężnej armii; a własna flota była dla wyspiarskiej Anglii tym samym, czym dla kontynentalnych Niemiec ich armia.

Na zrozumieniu tego faktu opierała się swoista angielska próba dywersji w sprawie flotowej. Jak podaje Bornhak, po manewrach armii niemieckiej w roku 1911 „Times” krytykowały bardzo ostro, a z ubolewaniem, ducha panującego w wojsku, technikę, uzbrojenie i dowództwo, twierdząc, że wszystko przypomina czasy przed Jeną. Chodziło o wmówienie Niemcom, że trzeba zwrócić uwagę na armię i uczynić coś dla niej, a nie wydawać pieniędzy na flotę.

Podobne rozważania jednak nie osiągały zupełnie właściwych ośrodków decyzji w zarządach wielkich koncernów. Pod wpływem nieustannej propagandy Niemcy przeszli niepostrzeżenie z biegiem lat do punktu widzenia, że to cesarstwo niemieckie właśnie jest potęgą morską, która przestrzegać musi określonego stosunku sił. Była to polityka faktów dokonanych, czy „roszezeń dokonanych”, bardzo przypominająca dyplomację hitlerowską. I tak nowela z 1907 r. wprowadzona została — jak pisze Bornhak — ponieważ rząd cesarski chciał wprowadzić zmiany, do których zmuszała budowa angielskich dreadnoughtów. Bornhak posuwa się nawet do twierdzenia, że to Anglia a nie Niemcy była czynnikiem motorycznym w wyścigu zbrojeń, i chce uznać to za fakt historyczny

o wielu potwierdzeniach. Niewątpliwie, narzucenie opinii publicznej takiego poglądu mogło być znakomitą ułatwieniem dla propagandy flotowej.

Wilhelm II pisał w kwietniu 1909 do Bülowa, że Anglicy wciąż tylko mówią o redukcji zbrojeń niemieckich, sami tymczasem nie zdradzają najmniejszej intencji rozbrojenia się. O ile jednak Bornhak z całą świadomością odwraca oczywiste fakty, o tyle cesarza, biorąc pod uwagę jego mentalność, można posądzić o szczerą w podobnych wypowiedziach.

W rzeczywistości Wielka Brytania w ogromnej mierze zmniejszyła swoje wymagania w zakresie zbrojeń morskich w omawianym okresie. Przez długi czas dogmatem brytyjskiej polityki zbrojeń była tzw. „miara dwóch mocarstw” (Two Power Standard), która polegała na tym, iż flota brytyjska musiała być nie tylko najsilniejsza, ale i silniejsza od dwóch następnych z kolei flot razem wziętych. Na początku 20 wieku zasada ta została zarzucona, gdyż stosunki z Francją i Rosją pozwalały nie obawiać się niczego z ich strony; Ameryka jako ew. napastnik w ogóle nie wchodziła w rachubę.

Niemcy co prawda wielokrotnie wysuwali w dyskusji argument floty amerykańskiej. Tak np. podsekretarz stanu Kiderlen-Wächter pisał w protokole pertraktacji z 12 października 1910, podyktowanym sekretarzowi ambasady brytyjskiej: „Gdyby naród angielski nie nauczył się od swego rządu uważać Niemiec za wroga, nie przejmowałyby się wzrostem floty niemieckiej. Wielki rozwój floty Stanów Zjedoczonych nie mać jego spokoju”. (2) Ile jednak ten argument był wart — a powtarzano go często, przynajmniej w propagandzie — mówi nam niepodejrzany o stronniczość Bornhak, dowodząc, że flota amerykańska mogła dotrzeć do wybrzeży brytyjskich dopiero po trzech tysiącach mil żeglugi, z całkowicie wyczerpanymi zapasami węgla. W epoce doktryny Monroego interwencja amerykańska w sprawy europejskie lub sojusz USA z mocarstwem europejskim były więcej niż nieprawdopodobne; Anglicy obawiali się zaś nie tyle jakichś konfliktów kolonialnych, ile wręcz inwazji na wyspy macierzyste, co właśnie mogło im grozić ze strony Niemiec.

Formalnie niemieckie koła polityczne starały się uzyskać jak najwięcej od Anglii w zamian za ustępstwa w dziedzinie budowy floty. Koła wojskowe zaś z Tirpitzem na czele starały się jakoby o ustalenie korzystnego dla Niemiec stosunku cyfrowego flot.

Faktycznie politycy niemieccy nie mogli w żadnym wypadku spodziewać się, że w zamian za niewybudowanie kilku okrętów, to znaczy za stworzenie tylko nieco mniej potężnej floty niemieckiej w danym momencie, Anglia zadeklaruje neutralność w sprawach niemiecko-francuskich, udzieli Niemcom pomocy w wojnie z Rosją itd. Takie bowiem żądania stawiano Anglikom ze strony niemieckiej ofiarując w zamian zmniejszenie programu budowy okrętów na jeden rok, z tym zastrzeżeniem, że w roku następnym zmniejszenie to będzie powetowane.

Nie można oprzeć się wrażeniu, iż politycy niemieccy udawali tylko, że chcą pertraktować, w głębokim przekonaniu, że pertraktacje nie mogą dać żadnego wyniku.

Koła wojskowe chciały — jak to stwierdza Woodward, a potwierdza Bornhak i sam Tirpitz — przejść tylko przez tzw. „strefę niebezpieczeństwa”, czyli przez okres czasu, w którym flota niemiecka nie była w stanie sama stawić czoła Anglikom i potrzebowała politycznej ochrony. Z chwilą zaś, kiedy flota cesarska mogłaby się zmierzyć z flotą brytyjską, wszystkie umowy stałyby się zapewne przysłowiowymi „świstkami papieru”.

Wypowiedź o „świstku papieru”, stanowiącym traktat o neutralności Belgii, jest zresztą — zaznaczymy mimochodem — wcale znamienita dla sposobu myślenia ówczesnych niemieckich mężów stanu. Bethmann-Hollweg nie mógł, czy znowu nie chciał zrozumieć, że zagarnięcie Belgii przez posiadające potężną flotę Niemcy było dla Anglii niemożliwe do przyjęcia bez względu na to, czy traktat istniał, czy nie istniał. Z portów bowiem belgijskich było do Anglii jeszcze znacznie bliżej niż z Wilhelmshaven.

Nawet stawiając niemożliwe do przyjęcia dla W. Brytanii postulaty cyfrowe dowództwo floty niemieckiej nie mówiło całej prawdy. Tirpitz oświadcza wręcz w swoich powojennych wspomnieniach, że flota niemiecka posiadała wyższość techniczną nad flotą brytyjską — „wyższość, którą przed wojną musieliby oczywiście skrzętnie utrzymywać w tajemnicy”. (7) Jak on sam to podkreśla, stosunek strat w bitwie jutlandzkiej dowodzi, że nie były to czeze przechwałki. Tym bardziej widzimy, że chodziło tylko i wyłącznie o jedno: żeby budować jak najwięcej okrętów, bez względu na rzeczywiste potrzeby obrony kraju.

Tak wyglądało w praktyce ewentualne „uznanie supremacji morskiej Wielkiej Brytanii”, za którą Niemcy cesarskie, zgoła na wzór hitlerowski, domagały się ogromnych ustępstw we wszystkich dziedzinach. Powtórzmy raz jeszcze: jest więcej niż wątpliwe, aby politycy niemieccy wierzyli, że ustępstwa takie da się osiągnąć. Woodward twierdzi, iż Kiderlen-Wächter rozumiał to po paru latach; można by temu zdaniu przeciwstawić twierdzenie, że Kiderlen-Wächter rozumiał to zapewne przez cały czas. Z możliwością ustępstw ze strony brytyjskiej, ustępstw wagi zasadniczej, w zamian za zrzeczenie się niewybudowanych jeszcze okrętów, mógł się liczyć co najwyżej nieobliczalny fantasta Wilhelm II.

Wolno nam także wątpić, czy politycy niemieccy naprawdę nie widzieli politycznych skutków, które osiągnęli swoim postępowaniem.

Wy tłumaczenie jest zawsze to samo. W parlamencie brytyjskim mówiono w 1912 roku, iż Niemcom nie wystarcza, że przez wyrzeczenie się trzech jeszcze nie istniejących okrętów uzyskują likwidację pięciu czy sześciu super-dreadnoughtów brytyjskich, a zatem wynik lepszy, niż mogliby osiągnąć w jakiegokolwiek bitwie. Niemcy zaoszczędziłyby przy tym — według cyfr podanych przez pierwszego lorda admiralicji — sześć do siedmiu milionów funtów szterlingów. Nie ulega wątpliwości, że to

rozumowanie było przekonywające dla wszystkich, oprócz Wilhelma II, który upierał się przy budowie potężnej floty, oraz Kruppa i Armstronga, którzy na takim rozwiązaniu tracili owe miliony funtów szterlingów.

Dla każdego polityka musiało być jasne, że polityka flotowa, zrażając Wielką Brytanię do Niemiec i pchając ją w objęcia Francji i Rosji, jest dla Niemiec polityką strat, a nie zyskowych targów.

Musiało być jakże jasne dla każdego wojskowego, że polityka flotowa, pochłaniająca nieprzeliczone miliony, osłabia Niemcy militarnie, zamiast je wzmacniać. Rozumiał to nawet zgoła niewojskowy von Holstein.

Słowem, politycy i wojskowi nie dbali w całej sprawie o względy polityczne czy militarne, o interesy narodowe Niemiec, obronność kraju i pokój Europy. Jedni i drudzy występowali tylko z pozoru w imieniu narodu niemieckiego; w istocie, nie zapominając o osobistym zysku i interesie swojej kasty zawodowej, reprezentowali na swych stanowiskach interesy kogo innego.

Flota w stosunkach angielsko-niemieckich

„Każdą książką omawiającą przyczyny Wielkiej Wojny lub dzieje stosunków międzynarodowych pomiędzy rokiem 1900 i 1914, wspomina o wzroście floty niemieckiej i o wpływie wyścigu zbrojeń morskich na stosunki angielsko-niemieckie”. Tym zdaniem rozpoczyna Woodward swoją pracę. I słusznie, albowiem cesarska niemiecka flota bojowa stanowiła jeden z zasadniczych elementów ówczesnych europejskich stosunków międzynarodowych.

„Ostatecznie właśnie polityka flotowa, zwrócona ostrzem przeciw Anglii, uczyniła państwo wyspiarskie nieprzejednanym wrogiem Niemiec, skoro druga ustawa flotowa nie pozostawiła już wątpliwości, że Niemcy weszły na drogę wiodącą od floty ochrony wybrzeży do floty o znaczeniu światowym i że tworzą potęgę morską nie dla obrony, ale dla napaści” — pisze Albert Norden.

Tylko i wyłącznie bowiem budowa floty przez cesarstwo niemieckie wpłynęła na ewolucję stosunków angielsko-niemieckich, wiodącą od propozycji sojuszu, wysuwanych przez Józefa Chamberlaina pod adresem Niemiec aż do sierpnia 1914 roku.

Już początek tego okresu stanowi niejako jego streszczenie. W ujęciu prof. Pajewskiego przedstawiał się on jak następuje:

„Rząd angielski kilkakrotnie (w marcu 1898, w listopadzie 1899, w styczniu 1901) zwracał się do Niemiec z propozycją sojuszu. Za każdym razem spotykał się z odmową, niekiedy o charakterze wręcz prowokacyjnym. 30 listopada 1899 r. (Józef) Chamberlain (ówczesny minister kolonii, ojciec „monachijszyka” Artura Neville) oświadczył w mowie w Leicester: „Každy dalej w przyszłość patrzący mąż stanu musi uznać trwałe odosob-

nienie Anglii na kontynencie Europy za zjawisko niepożądane... Sojusz między nami a cesarstwem niemieckim jest rzeczą naturalną". W niespełna dwa tygodnie później, 11 grudnia, odpowiedział mu Bülow w parlamencie Rzeszy: „Musimy wybudować flotę dostatecznie silną, aby mogła odeprzeć atak każdego mocarstwa”. Aluzja była bardzo przejrzysta. W styczniu 1900 r. rząd Rzeszy wystąpił do parlamentu z nowymi żądaniem wysokich kredytów na dalszą rozbudowę floty” (11).

Późniejsza propaganda, zarówno przed- i powojenna jak i hitlerowska, usiłowała oczywiście wmówić społeczeństwu niemieckiemu, że to nie flota była przyczyną wrogości Anglików. Tezy tej propagandy są bądź oczywiście fałszywe, bądź przeczą sobie wzajemnie.

Niezwykły rozgłos nadano np. w Niemczech artykule w „Saturday Review” z 1897 roku — a zatem przed budową floty! — podkreślała admiralicja cesarska — w którym pisano o konieczności wojny z Niemcami z przyczyn handlowych. Woodward wyjaśnia, że „Saturday Review” traciła podówczas popularność i zapewne dla zainteresowania publiczności jedynie zamieściła ów anonimowy artykuł, napisany bodajże przez jakiegoś Amerykanina. Gdyby to nawet nie miało być prawdą, jak również i twierdzenie Woodwarda, że żadne poważne pismo angielskie nie popierało tezy o wojnie z przyczyn handlowych, to jednak nie można się nie zgodzić z jego poglądem, iż „fakt, że w Niemczech zwrócono jednak uwagę na ten właśnie artykuł, któremu przeciwstawić by można dziesiątki podobnych wypadków w piśmie niemieckich, stanowi lepsze świadectwo nastrojów w Niemczech, niż w Anglii”.

Gadow pisze znów, że „wrogość Anglii wobec Niemiec wzrasta stale (sc. pod koniec 19 wieku) i to, czego nie można dość podkreślić, na długo przedtem, zanim pojawiły się niemieckie plany flotowe i „niebezpieczeństwo floty”. „Czy chodzi o kolonie, czy o zawiść handlową — Oncken uważa tę ostatnią za mniej ważną — zawsze napotykały tam na niechęć i chłód...” (Podkr. oryg.) (9)

Można wątpić, czy chodziło o kolonie. „Jeżeli pomoc dla Niemiec w dziedzinie kolonialnej była środkiem do ustabilizowania sytuacji, tę cenę bylibyśmy bez zastrzeżeń gotowi zapłacić” — pisze Churchill, może, co prawda, niezupełnie szczerze. Ale taką właśnie propozycję zawiązał do Berlina na początku 1912 roku w imieniu rządu brytyjskiego sir Ernest Cassel. Po powrocie „Cassel mówi, że oni zdają się nie wiedzieć, czego chcą w zakresie kolonii. Nie wydają się bardzo interesować ekspansją. Istnieje w Berlinie dziesięć wielkich agencji, które importują do Niemiec siłę roboczą...” (Podkr. oryg.) (12). A przy tym, jak podaje Norden, na 269 tysięcy osób, które wyemigrowały z Niemiec w pierwszym dziesięcioleciu 20 wieku, we własnych koloniach osiedliło się tylko sześćset siedemdziesiąt pięć osób.

Postulaty kolonialne niemieckie z czasów wspomnianej misji Haldane'a ograniczały się do żądania wysp Zanzibar i Pemba, odstąpionych w r. 1890 Anglii w zamian za Helgoland, co miało znaczenie wyłącznie presti-

żowe. Traktat z 1890 r. wywołał bowiem w Niemczech ogólne oburzenie i doprowadził jakoby do powstania Związku Wszechniemieckiego.

Czyż więc chodziło o handel? „Stany Zjednoczone były największym rywalem handlowym Anglii; imperializm amerykański był nie mniej agresywny niż inne postacie imperializmu. Poważna część opinii amerykańskiej nie skłaniała się ku przyjaznej współpracy. A jednak po stronie brytyjskiej istniało zawsze przekonanie, umocnione przez zawarcie traktatu arbitrażowego, że żadne rozbieżności interesów nie mogą stać się dość poważne, aby wywołać wojnę angielsko-amerykańską”. Tyle Woodward. Zresztą przecież „Oncken uważa tę ostatnią (tj. zawiść handlową) za mniej ważną...”

Świadectwem nastrojów w kolonialno-imperialistycznych sferach brytyjskich może być także testament Cecila Rhodesa (zm. 1902, a zatem już po drugiej ustawie flotowej), który ufundował w Oksfordzie stypendia dla studentów z Dominów i kolonii brytyjskich, Stanów Zjednoczonych i Niemiec⁶⁾ — oraz fakt, że inicjatorem sojuszu z Niemcami był właśnie minister kolonii, znany imperialista i główny inicjator wojny boerskiej, Józef Chamberlain.

Owa propozycja sojuszu pozbawia podstaw zarówno wszelkie aluzje do rzekomych kolonialnych niechęci angielskich jak i w ogóle tezę o wrogości Anglii wobec Niemiec na początku 20 wieku. Trzeba bowiem zdać sobie sprawę, co politycy niemieccy znowu doskonale wiedzieć musieli, czym była taka propozycja brytyjska. Wielką Brytanię wiązał w tym czasie tylko jeden sojusz: z Portugalią z roku 1386 (sic), który uznawano nadal za obowiązujący. Tzw. „ententa”, porozumienie z Francją i Rosją przekształciło się w faktyczny sojusz dopiero z wybuchem wojny. W 1902 r. W. Brytania zawarła sojusz z Japonią, poza tym nie była związana z nikim i propozycja sojuszu ze strony brytyjskiej stanowi w dziejach Wielkiej Brytanii wręcz rzadkość.

Jeszcze większą rzadkością niewątpliwie jest odrzucenie podobnej propozycji w taki sposób, w jaki uczyniły to Niemcy cesarskie, i doprowadzenie do tak radykalnej przemiany w ustosunkowaniu się Anglii wobec tego, do kogo skierowała propozycję sojuszu.

Gadow mówi także o wzroście flot innych krajów: „Niemożliwość utrzymania „miary dwóch mocarstw” — twierdzi — popychała Anglię do wojny o wiele silniej niż „groźba niemiecka”. Zdanie to można zrozumieć tylko na tle tezy nacjonalizmu niemieckiego, że pierwszą wojnę światową spowodowała właściwie Anglia.

Woodward uważa, iż zmiany stosunków międzynarodowych i wzrost floty niemieckiej zmieniły całkowicie poglądy angielskie na stosunek sił morskich. „Pozostała jedynie flota niemiecka. Program budowy okrętów w Niemczech określał program Wielkiej Brytanii. Niemcy narzucały zwięk-

⁶⁾ Hutchinson's Twentieth Century Encyclopaedia hasło „Rhodes, Cecil John”.

szające się tempo... „A na Nowy Rok 1910 Liga Flotowa ogłosiła apel do narodu niemieckiego, w którym przestrzegała przed „syrenim śpiewem” o porozumieniu z Anglią i przed zmniejszeniem sił morskich „w płonnej nadziei usunięcia antagonizmu, który leży w warunkach bytu obu narodów”. Wydaje się, iż ten fakt potwierdza raczej tezę Woodwarda niż tezę Gadowa.

Admirał Tirpitz posunął się nawet do twierdzenia, które zamieścił w książce wydanej po wojnie (3), że budowa floty wojennej cesarstwa polepszała stosunki angielsko-niemieckie. „Zaniechanie budowy floty — pisze on — zmniejszyłoby nie skłonność Anglii do popierania koalicji wrogich Niemcom, ale jej zastrzeżenia przeciw rozpętaniu wojny. Miłość pokoju u Anglików i ich poszanowanie dla naszych interesów wzrastały wraz z budową naszej floty i były do pewnego stopnia funkcją wykonania naszego programu flotowego; dowiodły tego ostatnie lata przed wojną, dowiódł tego jeszcze lipiec 1914 roku...”

Wystarczy tu zestawić proste fakty: przed programem flotowym i na samym początku jego realizacji nastąpiła propozycja sojuszu ze strony W. Brytanii. W toku realizacji przychodziły kolejno: porozumienie z Francją, potem z Rosją, następnie stanowisko w sprawie marokańskiej, które tak oburzało Niemców. Wreszcie nadszedł sierpień 1914. Tak przedstawiał się rzeczywisty wykres „funkcji wykonania programu flotowego”.

Jest faktem, że Anglia wystąpiła jeszcze i w r. 1914 przeciw Niemcom z wielką niechęcią. W ostatniej chwili słychać było nawet głosy domagające się neutralności i twierdzące, że klęska Francji i Rosji nie zagraża interesom Wielkiej Brytanii (liberalny „Economist” z dn. 1 sierpnia 1914 — wg (2)). I kto wie, czy takie głosy nie zaważyłyby na szali, czy nie odciągnęłyby Anglii od wojny, gdyby Niemcy nie posiadały potężnej floty, zdolnej zagrozić wyspom brytyjskim w razie zwycięstwa na lądzie, i gdyby przy tym jeszcze, jak zaznaczyliśmy, Niemcy nie zajęły Belgii...

Zjawisko, które Tirpitz tłumaczy sobie jako „uspokojenie” opinii angielskiej, Anglicy interpretują zupełnie inaczej i na tle faktów bardziej przekonywująco. Twierdzą mianowicie, że początkowe gwałtowne dysputy w angielskiej opinii publicznej ustąpiły wprawdzie miejsca okresowi względnego spokoju, w którym „oba mocarstwa budowały spokojnie i uprzejmie okręty przeciwko sobie”. Nie znaczy to jednak, jak to ujmował Tirpitz, iżby „kuracja była skuteczna, a wszelkie tarcia ustępowały — jeszcze dawka lub dwie — i przeminęły całkowicie”.

„Gwałtowne wzburzenie w Anglii było wszakże objawem wątpliwości i różnic zdań w naszym życiu narodowym na temat tego, czy niebezpieczeństwo niemieckie jest realne, czy nie i czy należy przedsięwziąć właściwe środki, aby mu zapobiec. W miarę jak wątpliwości i różnice zdań w tej kwestii ustępowały miejsca ogólnej zgodzie wśród przywódców wszystkich stronnictw (o tej zgodzie pisze wszak i Bornhak, cytowany wyżej), że należy przeciwstawić się poważnemu niebezpieczeństwu, zdenerwowanie ustąpiło. Podniecenie w prasie i w parlamencie, ostrzegawcze prze-

mówienia i polemiki nie były przeznaczone na użytek zewnętrzny. Anglia nie usiłowała bynajmniej zrobić wrażenia na Niemczech, lecz tylko wyrobić sobie swój własny pogląd na sprawę: w miarę jak dochodziła do rzetelnych i ostatecznych konkluzji, powracał spokój i cisza. Nie była to jednak cisza uspienia..." (12).

Przypuszczam, że to zdanie jest słuszne, z jednym zastrzeżeniem. Autor mówi o Tirpitzu, że był „uparty i zaślepiiony” (wrongheaded, purblind), a w żywej paginacji książki cytowana stronica zatytułowana jest „Nierozsądek Tirpitz’a” (Von Tirpitz’s unwisdom). Zbyt trudno jest uwierzyć, że Tirpitz nie wiedział, co robi i co mówi. Zbyt wiele było metody w tym szaleństwie, z jakim ów „stary Prusak” prowadził swoją akcję do ostatnich dni życia.

Walther Rathenau (późniejszy minister spraw zagranicznych republiki weimarskiej, zamordowany w r. 1922 przez nacjonalistów) pisał w sprawozdaniu o Anglii z r. 1909, przeznaczonym dla generalnego dyrektora „Hapag”, Ballina, iż z każdym rokiem stosunek sił morskich zmienia się na korzyść Niemiec i przez to następuje „powolna konsolidacja” stosunków. Bülow, który to zdanie przytacza, zaopatruje je komentarzem, iż mogłoby pochodzić spod pióra Tirpitz’a... Wiemy już, że i pierwsza połowa cytowanego zdania była fałszywa.

Rzeczywistość określił najlepiej tenże Ballin, kiedy powtarzał Bülowowi informacje z Anglii: że budowane w Niemczech okręty, to „alfa i omega angielskiej nieufności wobec Niemiec i wszystkich angielskich intryg” (10). Ballin, jako przedstawiciel tych kół kapitalistycznych, dla których kierunek polityki flotowej stanowił ciężki zawód, miał z pewnością oczy szeroko otwarte.

Informacji przedstawiających rzeczywisty stan rzeczy miał zresztą rząd niemiecki pod dostatkiem. Najważniejszym ich źródłem był ambasador w Londynie hrabia Paul Wolff-Metternich zur Gracht, który niestrudzenie walczył z wpływami Tirpitz’a i sfer popierających budowę floty. Jego raportów nie można tutaj szczegółowo omawiać, można je zresztą streścić właściwie w jednym zdaniu:

„Nikt nie będzie w stanie wy tłumaczyć Anglikom — pisał on w 1908 roku — że niemiecka flota złożona z 38 okrętów liniowych, 20 krążowników pancernych i 38 małych krążowników opancerzonych z odpowiednią liczbą torpedowców i łodzi podwodnych — stan naszych sił morskich przewidziany na rok 1920 po wykonaniu ustawy flotowej — jest dla nich sprawą bez znaczenia...”

Jeżeli przeto cesarz, Tirpitz i inni zwolennicy budowy floty nie widzieli, do czego prowadzą, to jedynie dlatego, że widzieć nie chcieli. „Im bardziej budowane przez nas okręty niepokoiły Anglię — pisze Bülow — tym usilniej szukał Wilhelm II kozła ofiarnego, na którego mógłby zwalić winę za ten niemiły mu i niepożądany nastrój. Stał się nim najzupełniej niesprawiedliwie ambasador w Londynie, Paul Metternich, który dawniej cieszył się łaskami cesarza, a któremu teraz zarzucał on, że nie przeciw-

stawia się z dostateczną energią angielskim niepokojom i fałszywym wyobrażeniom”.

W marcu 1908 r. Metternich depešzował m. in.:

„(Anglicy) uważają, że flota francuska ma mniejszą wartość, niezależnie od ich stosunków politycznych z Francją. (Komentarz Wilhelma II na marginesie: „Mogliby mieć te same stosunki z nami, mniej by było żmartwienia”!)... Anglia rozważyła swoją politykę. Obawia się jednak politycznej zależności od nas i dlatego szuka oparcia gdzie indziej. Stąd jej nagła gorliwość w sojuszach i porozumieniach... Przyczyną wszystkiego jest nasza flota. (Komentarz j. w.: „Idiotyzm. Wszystko tylko angielskie pomyłki”)

Cesarskie komentarze na raportach Metternicha stawały się z biegiem czasu coraz ostrzejsze. W końcu 1911 r. cesarz pisał: „Z tym biedakiem już jest całkiem źle. (Dem armen Mann ist nicht zu helfen). Uparł się, żeby kraj się nie zbroił, to Anglia poprawi sobie humor. Tylko tyle”! (4)

„Jego (Metternicha) raporty określał cesarz jako gadaninę (Quatsch), bzdury (Blech) lub idiotyzmy (Unsinn)...” — pisze z satysfakcją Bornhak.

Można sobie bez trudu wyobrazić, ile wysiłku wkładały „sfery flotowe” w dyskredytowanie niewygodnego ambasadora. Odbicie tej kampanii znajdujemy właśnie u Bornhaka; ton autora w stosunku do Metternicha zaostrza się bardzo interesująco z każdą stronką. Dochodzimy wreszcie do takich zdań:

„Raporty ambasadora niemieckiego hr. Metternicha zwrócone były stale przeciw niemieckim zbrojeniom morskim; reprezentował on interesy angielskie lepiej niż rodowity Anglik”.

„Ambasador niemiecki w Londynie był oczywiście jeszcze bardziej angielski — niż Anglicy”.

„...stosunki w ambasadzie niemieckiej w Londynie wobec niedołęstwa hrabiego Metternicha stawały się nie do zniesienia”.

„...hrabia Metternich był już całkowicie przejrzały i bliski gnicia. Musiał wreszcie spaść z drzewa dyplomacji niemieckiej. Żadnego dyplomaty cesarz nie oceniał wciąż tak miażdżąco jak hrabiego Metternicha”.

„Że Anglicy z sir Edwardem Greyem (ówczesny minister spraw zagranicznych Wielkiej Brytanii) na czele ubolewali nad jego dymisją i że na jego cześć został nawet wydany przez lorda-majora bankiet pożegnalny w Guildhallu, to się rozumie samo przez się. Albowiem trudno było Londynowi spodziewać się, że dostanie znowu na ambasadora niemieckiego podobnego durnia (Trottel), który by do tego stopnia reprezentował interesy angielskie zamiast niemieckich”. Podobnie pisze o Metternichu Tirpitz.

Wystarczy przeczytać raporty Metternicha, aby się przekonać, że był równie mało durniem jak zdrajcą, a o jego rzekomym niedołęstwie świadczy fakt przeznaczania go do ważnych misji specjalnych, o czym wspomina w innym związku sam Bornhak.

Żaden dyplomata nie miał zresztą łask w oczach „flotowców” i ich najwyższego protektora, cesarza, bo wszyscy z konieczności powtarzali to samo. W 1909 r., w czasie choroby Metternicha, zastępował go pierwszy sekretarz ambasady von Stumm (nie z rodziny sarskich baronów stałowych). „Uważał on — pisze Woodward — że nieufność angielską wobec Niemiec przypisać należało niemal wyłącznie rozbudowie floty niemieckiej... Poglądy Stumma zrobiły niewielkie wrażenie na cesarzu”.

Stumm wiedział, iż wszelkie rozmowy na temat porozumienia politycznego Anglicy zaczynali zawsze od sprawy floty, choćby Niemcy starali się tej sprawy jak najbardziej unikać...

Bornhak znów pisze: „Kiedy niemiecki chargé d'affaires w Londynie, von Kühlmann, w swoim raporcie z 17 stycznia 1912, wbrew poglądom kpt. Widenmanna, attaché morskiego, zapewniał, że nie istnieje sojusz anglo-francuski, ponieważ sir Edward Grey tak powiedział, spotkał go ze strony cesarza zarzut: „Kühlmann ma talent do tego, żeby reprezentować stanowisko angielskie lepiej niż nasze, i żeby przez swoje wnioski końcowe przeczyć poprzednim twierdzeniom”. Czy Metternich, czy Kühlmann, to było wciąż to samo”.

Wiemy już dzisiaj — a powinien to być wiedzieć i Bornhak w 1929 r. — że raczej miał Kühlmann, a nie Widenmann.

Wiemy jednak także, co oznacza wobec tego następujący ustęp z książki tegoż Kühlmanna o dyplomacji (13):

„O różnicach zdań, które w okresie przedwojennym często występowały w szczególności pomiędzy marynarką a przedstawicielami dyplomatyicznymi — nie słyszy się na szczęście w nowszych czasach niemal zupełnie. Nie było słuszne także i w czasach przedwojennych przypisywać tych tarć osobiście samym attachés morskim; zasadnicza ich przyczyna leżała w tym, że indywidualność mocna i samowolna, jaką był admirał Tirpitz, starała się uzyskać wpływ na główne wytyczne polityki, szczególnie zagranicznej, leżące daleko poza właściwymi sprawami jego resortu”.

Na innym miejscu zaś czytamy:

„Admirał von Tirpitz posiadał mistrzowską zdolność tak dokładnego i wszechstronnego informowania swoich attachés, że raporty, które wydawały mu się użyteczne dla wywierania wpływu na cesarza, przychodziły co do godziny na czas i przeważnie wywierały pożądany skutek”.

Sprawa wydaje się jasna. Raporty dyptomatów przynosiły informacje zgodne z prawdą, ale za to całkowicie niezgodne z reprezentowanymi przez admirała Tirpitz interesami ciężkiego przemysłu⁷⁾, dla którego przerwa czy zwolnienie tempa budowy okrętów — a także, jak widzieliśmy, jego nadmierne przyspieszenie — było klęską. Trzeba było przeto stworzyć pewnego rodzaju własną służbę dyplomatyyczną, która by do-

⁷⁾ Przykładów na to można by cytować bardzo wiele.

⁴ Przegląd Zachodni

starczała informacji zgodnych z polityką Tirpitz'a i „flotowców”. Takim nowym korpus dyplomatyczny utworzył sobie podsekretarz stanu w Urzędzie Marynarki z attachés morskich. Wspomniany kapitan Widenmann, attaché morski przy ambasadzie w Londynie, „reprezentował zdecydowanie konieczność wzmocnienia floty, i jego raporty uważał cesarz za znakomite. Do polityki ogólnej attachés wojskowi i morscy nie powinni się jednak byli mieszać, na co zwracano mu szczególnie uwagę. Ale kpt. Widenmann czynił to stale i nie miano odwagi (sic) przeskadzać mu w tym. Kanclerz Rzeszy von Bethmann-Hollweg stał w głębi duszy po stronie ambasadora, ale nie śmiał (sic) tego wręcz wypowiedzieć. Zalecał tedy ambasadorowi, aby w towarzyszących raportach ostro przeciwstawiał się attaché morskiemu, najlepiej w formie satyrycznej”. W ciągu lat następnych Widenmann „prowadził w dalszym ciągu politykę na własną rękę i przysyłał wrogie Anglii raporty polityczne. Na skargę podsekretarza stanu Kiderlena-Wächtera odpowiedziała cesarska kancelaria marynarki z polecenia cesarza, że właśnie raporty attachés morskich są szczególnie cenne” (14).

Fakt, że ów kapitan Widenmann nazwał ambasadora Metternicha narodowym nieszczęściem Niemiec (4), stanowi już tylko ciekawostkę.

„Flotowcy” mieli zresztą i swoich dyplomatów; jednym z nich był niewątpliwie długoletni ambasador w Konstantynopolu, a przedtem sekretarz stanu w ministerstwie spraw zagranicznych Rzeszy, baron Marschall von Bieberstein. Trudnił się on poza swoimi funkcjami urzędowymi sprzedażą starych armat Kruppa Turkom, z olbrzymim zyskiem dla Essen. Można sobie wyobrazić, jak uzasadnione były nadzieje, którym daje wyraz m. in. Kühlmann, że ten arystokratyczny agent Essen naprawiłby stosunki angielsko-niemieckie.

„Jestem skłonny przypuścić — pisał Kiderlen-Wächter do Bethmanna-Hollwega w listopadzie 1909 (14) — że w poważnych kołach u nas z trudem zrozumianoby, dlaczego mamy się wyrzec przyjaznego zbliżenia do Anglii dla paru okrętów mniej czy więcej, jeżeli tylko zapewniona jest obrona naszych wybrzeży”.

Autor tych słów wiedział zapewne, „dlaczego”? — gdyż był jednym z przedstawicieli takiej właśnie polityki. My również stawiamy to pytanie i znajdujemy wciąż tylko jedną odpowiedź: dlatego, że „parę okrętów mniej czy więcej” oznaczało kilkanaście milionów mniej czy więcej dla kół nie tyle „poważnych”, co wpływowych — dla niemieckiego ciężkiego przemysłu.

Dla tych kilkunastu, kilkudziesięciu czy kilkuset milionów zbliżenie anglo-niemieckie zostało uniemożliwione, a Niemcy wraz z całą Europą postawione na skraju przepaści.

W imię sprawiedliwości zaznaczyć trzeba, że w popsuciu stosunków anglo-niemieckich brał udział obok ciężkiego przemysłu także i kapitał finansowy, choć w nierównie skromniejszym zakresie. Obok budowy floty, która jako bezpośrednia groźba dla brytyjskiej metropolii, musiała dopro-

wadzić angielską flegmę do stanu wrzenia, odegrała swoją rolę także kolej Berlin-Bagdad. Ten skok niemieckiego kapitału na tereny leżące na drodze do Indii musiał również — choć oczywiście w mniejszym znacznie stopniu — rozdrażnić Anglików i tym samym jeszcze bardziej zaognić sytuację. W każdym razie nie należy o nim zapominać, jak nie zapomina o nim Albert Norden jako o jednym więcej przyczynku do roli kapitalizmu niemieckiego w dziejach Niemiec i pokoju Europy.

Flota niemiecka w stosunkach angielsko-francuskich

Dotykaliśmy już kilkakrotnie tego tematu w naszych wywodach i pozostaje jedynie dokonać podsumowania.

Dla każdego polityka — nie tylko dla tak wybitnego, jak von Holstein, który też jasno widział sytuację — skutki postępowania rządu cesarskiego musiały być oczywiste. Jeżeli na propozycję sojuszu Niemcy odpowiedziały odmownie a jednocześnie rozpoczęły zbrojenia na morzu, Anglia po prostu musiała rozejrzeć się za sojusznikiem przeciw nim. „Młoty, które stukwały w Kilonii i Wilhelmshaven, wykuwały koalicję narodów, która miała stawić Niemcom opór i ostatecznie je powalić” (12).

Jest wręcz symboliczne, że w roku 1898 zbiegły się cztery fakty:

Od końca roku 1897 dojrzewał angielsko-francuski konflikt o dolinę Nilu. W lipcu kapitan Marchand dotarł do Faszody z niewielką ekspedycją wojskową francuską, wkrótce potem spotkał się tam z wojskami lorda Kitchenera, który właśnie zwyciężył derwiszów. We wrześniu Anglia odmówiła wszelkiej dyskusji na temat doliny Nilu, którą uznała za niepodzielną swoją posiadłość. Pod koniec roku spodziewano się ogólnie wojny między Francją i Anglią.

Na tle takiego rozwoju wydarzeń rząd angielski wystąpił w marcu do Niemiec z propozycją sojuszu, która została odrzucona.

W kwietniu Reichstag uchwalił pierwszą ustawę flotową. (Jak wiemy, z podobną odpowiedzią spotkała się propozycja angielska również i w półtora roku później).

Trzydziestego lipca umarł Bismarck. Do głosu przychodził w Niemczech ciężki przemysł; zaczynał się okres „polityki imperialistycznej”, tak bowiem można by przetłumaczyć bardziej zgodnie z istotną treścią slogan „Weltpolitik”. Polityka ta nie dbała o interesy narodu niemieckiego. Początek zaś tej polityki przypada właśnie na rok, w którym umarł Bismarck, główny przedstawiciel nacjonalistycznej z ducha, a nie z haseł, lądowej polityki junkierskiej. Mamy oczywiście na myśli początek jaskrawy, zaznaczony rozpoczęciem budowy wielkiej floty. Możemy przy tym dodać, że właśnie sam Bismarck przez zagrabione we Francji złoto dał początek „okresowi założycielskiemu” w Niemczech i tym samym stworzył ekonomiczne podstawy do ruiny swojej własnej polityki.

4

Na angielską propozycję sojuszu Niemcy odpowiedziały budową floty. Na niemiecką budowę floty Anglia odpowiedziała porozumieniem z Francją, a potem z Rosją. Wprawdzie drogę do pierwszego z tych porozumień utorowały w znacznej mierze kolonialne ustępstwa francuskie, ale wątpliwe jest, czy Anglia byłaby skłonna do wiązania się, choćby tak luźnego, na kontynencie, gdyby nie groźba rosnąca w Wilhelmshaven.

„Ententa” stanowiła przy tym istotnie związanie bardzo luźne, o wiele mocniej związana była W. Brytania sojuszem z Japonią⁸⁾. Tymczasem Tirpitz, jeśli przyjmiemy dla uproszczenia jego nazwisko za uosobienie polityki kół „flotowych” w ogóle, prowadził do coraz dalej idącego zacieśnienia tych więzów, mimo iż określa „ententę” jako „spotęgowanie niebezpieczeństwa wojny w Europie”. (Zdanie to rozumieć należy oczywiście w ten sposób, że z chwilą zawarcia „ententy” wszelka wojna stawała się dla Niemiec bardziej niebezpieczna...)

„Teoria ryzyka” Tirpitz oparta była na sytuacji politycznej z końca 19 wieku, w której pomiędzy Wielką Brytanią a Francją i Rosją istniały bardzo poważne tarcia. W tym układzie Wielka Brytania nie mogła istotnie ryzykować wojny z Niemcami, która byłaby dla niej zwycięstwem Pyrrusowym, bo osłabiona flota brytyjska stanowiłaby łatwą zdobycz dla Francuzów. Ale właśnie budowa floty niemieckiej zmieniła ten układ stosunków powodując zbliżenie anglo-francuskie. Z chwilą kiedy W. Brytania nie miała już powodu obawiać się Francji, „teoria ryzyka” traciła sens; traciła go zaś do reszty po Cuszimie i po porozumieniu anglo-rosyjskim. Tirpitz nie mógł zresztą nie zrozumieć nauki, jaka wypływała dla Niemiec z rozwoju stosunków angielsko-rosyjskich. Nie mógł nie rozumieć, że Cuszima i Port Artura, pozbawiając Rosję silnej floty, otwarły drogę do porozumienia. A tymczasem Niemcy budowały dalej okręty wojenne.

Tylko uparty pruski oficer lub agent Tirpitz i tych, którzy stali za nim, mógł raportować, jak to czynił niemiecki attaché wojskowy w roku 1904, że „nienawiść do Niemiec dała (w Anglii) popularność entencie angielsko-francuskiej” (11). Wiemy, że nienawiści takiej nie było. Ale istniejący rzeczywiście lęk przed flotą niemiecką zaprowadzić miał Anglię jeszcze o wiele dalej.

Trudno uwierzyć, by Tirpitz naprawdę w dobrej wierze pisał już po wojnie:

„Aby ocenić wagę atutów, które nasza flota dała w tym czasie do rąk energicznej dyplomacji, pamiętać trzeba, że na skutek spowodowanej przez nas koncentracji sił angielskich na Morzu Północnym ustała praktycznie kontrola angielska na Morzu Śródziemnym i wodach Dalekiego Wschodu”... (12).

⁸⁾ Formalnie biorąc, nawet i po „entencie” W. Brytania obowiązana była wypowiedzieć wojnę Francji, gdyby ta wystąpiła razem z Rosją przeciw Japonii.

Wspominaliśmy już mianowicie, że wobec groźby floty cesarskiej Anglia dokonała przegrupowań, które polegały przede wszystkim na przesunięciu jednostek z Morza Śródziemnego na Morze Północne. Oznaczało to zacieśnienie współpracy z flotą francuską, która jednocześnie wycofywała swe siły z Atlantyku i Kanału na Morzu Śródziemnym; jeżeli Tirpitz to nazywa tryumfalnie „ustaniem kontroli angielskiej na M. Śródziemnym”, to formalnie ma słuszość, wątpić jednak należy, czy był to rezultat tak bardzo pożądany dla Niemiec...

„Pomiędzy obu flotami wzrastało szybko poczucie wzajemnej zależności i oparcia” (12)⁹⁾. Anglikom nie odpowiadała zupełnie ta sytuacja, w której z jednej strony uzależnieni byli od pomocy francuskiej na tak ważnym dla nich Morzu Śródziemnym (toteż ostatecznie pozostawili tam jednak eskadrę krążowników bojowych) a z drugiej strony zmuszeni byli do udzielania Francji ochrony na Atlantyku. Ten stan faktyczny stwarzał dla nich zobowiązania trwalsze i mocniejsze niż formalny sojusz.

W liście do premiera i min. Greya z sierpnia 1912 — w związku z postanowieniem rządu brytyjskiego o rozpoczęciu rozmów między dowódczami marynarki obu stron — Churchill dawał wyraz tej obawie, aby Anglia nie zaangażowała się zbyt mocno w sojusz z Francją¹⁰⁾:

„Trochę się bardzo o utrzymanie jednego punktu — pisał — mianowicie naszej swobody wyboru w danym razie i wynikającej stąd możliwości uprzedniego wpływu na politykę francuską. Ta swoboda będzie dotkliwie ograniczona, jeżeli Francuzi będą mogli powiedzieć, że odślonili swoje wybrzeże atlantyckie i skoncentrowali siły na Morzu Śródziemnym, zawierając umowie morskiej z nami...” Churchill mówi dalej, że tak nie jest, że Anglia musiałaby skoncentrować w tej sytuacji wszystkie swoje siły na północy, nawet gdyby nie było Francji; dla Francji zaś i tak skoncentrowanie ich na szlakach afrykańskich jest najkorzystniejsze. Ale sam stwierdza w zakończeniu, że te argumenty niewiele są warte. Współpraca sztabów floty zbliżała z konieczności oba kraje pod względem politycznym.

„Zalecam tę dyskusję i dokument, który zamieściłem powyżej (tj. cytowany przez nas list) czytelnikom niemieckim — pisze dalej Churchill. — Niemiecki minister marynarki wyraża oto radość z polityki, która ma za skutek zjednoczenie we wspólnej obronie przed Niemcami dwóch potężnych flot, rywalizujących dotąd ze sobą. Ministrowie brytyjscy, dalecy od tego, żeby się cieszyć z takiej konsolidacji sił stanowiących przeciw-

⁹⁾ Ze znanych autorowi wspomnień dowódcy małego okrętu francuskiego z pierwszych dni pierwszej wojny światowej — kiedy od 1 do 4 sierpnia 1914 trwała jeszcze neutralność Anglii — wynika, że marynarze francuscy czuli się wówczas zupełnie pozbawieni oparcia i wytraćeni z równowagi. Dopiero Hitlerowi udało się przy pomocy Vichy naprawić rezultaty polityki Tirpitz, osiągnięte tak szybko po Faszystach.

¹⁰⁾ Tenże Winston Churchill proponował Francuzom w 28 lat później unię realną z Wielką Brytanią, kiedy tego wymagały interesy brytyjskie.

wagę dla Niemiec, troszczą się o utrzymanie swobody ruchów i opierają się w związaniu z mocarstwami kontynentalnymi. W gruncie rzeczy Niemcy jednoczyły koalicję przeciw sobie, a Wielka Brytania starała się uchronić je od skutków ich nierozsądku... Rzadko się zdarza, aby można było pokazać tak wyraźnie łańcuch przyczynowy wypadków. Ale to wszystko nie miało wpływu na admirała Tirpitz". Albowiem Tirpitz jeszcze po wojnie ogłaszał przecież zacieśnienie morskiego sojuszu anglo-francuskiego za sukces polityki flotowej cesarskich Niemiec.

Dyplomacja niemiecka czyniła, jak wiemy, próby rozbicia porozumienia anglo-francuskiego; stosowała jednak metody, które do celu doprowadzić nie mogły. Sprawa marokańska, zamiast rozbić, wzmocniła jeszcze „ententę” i stanowiła porażkę dyplomatyczną Niemiec — którym zresztą Chamberlain przed niewiele laty ofiarowywał całe Maroko. Omawiane przez nas pertraktacje flotowe — w których Niemcy chciały uzyskać obietnicę neutralności angielskiej w zamian za nieznaczne zwolnienie tempa budowy okrętów — były z góry skazane na niepowodzenie. A z biegiem lat porozumienie z Francją rosło w cenę dla polityki angielskiej i szantaż flotowy miał coraz mniej szans zwłaszcza, że i proponowane ustępstwa miały coraz mniejsze znaczenie w stosunku do siły już wybudowanych okrętów niemieckich.

Umyślna czy rzeczywista ślepotą nacjonalistów pruskich jest zadziwiająca. Bornhak np. zatytułował wprawdzie jeden z rozdziałów swojej pracy „Niepowodzenie misji Haldane'a i jego wpływ na Trójporozumienie w latach 1911—1912”; w rozdziale tym omawia daleko idące zacieśnienie Trójporozumienia po ostatecznym rozchwianiu się flotowych pertraktacji anglo-niemieckich, nie ma tam jednak ani jednego zdania, które by wskazywało, że autor wysnuwa z własnych wywodów jakieś wnioski. Przeciwnie, reprezentuje konsekwentnie stanowisko Tirpitz'a.

Rzeczywistości nie chciano w Niemczech dostrzegać. Więzy francusko-angielskie nie były bowiem tak słabe, aby śmierć Edwarda VII mogła je zerwać, jak to sobie wyobrażał Wilhelm II. Nie zawiązał ich jedynie „wpływ osobistego czaru i przekonującej wymowy na kierowników poszczególnych państw”, wedle opinii wyrażonej przez cesarza w liście do Bülowa po śmierci królewskiego wuja.

Ale nie były również tak mocne, aby powstrzymać Anglię od pertraktacji w sprawie najważniejszej, w sprawie floty niemieckiej, jak to znów sugerują wydawcy „Die Grosse Politik der europäischen Kabinette”, a powtarza za nimi Bornhak. Byłoby to zresztą sprzeczne z założeniem „ententy”, która powstała właśnie ze względu na flotę niemiecką. Ale „flotowcy” tego właśnie nie chcieli widzieć. Toteż starają się dostrzec wpływ Paryża i Petersburga w fakcie, że Anglia nie podjęła pertraktacji flotowych w 1913 roku, chociaż Tirpitz chciał wyrazić zgodę na proponowany przez Churchilla stosunek flot jak 1:1,6. Przyjęcie tej propozycji przez admirała cesarskiego było jednak tylko pozorne; Tirpitz przemilczał, że propozycja poczyniona była z pewnymi zastrzeżeniami co do

starych okrętów i przed uchwaleniem przez Reichstag noweli flotowej z 1912 r. Przy tym gotowość przyjęcia propozycji Churchilla zadeklarował Tirpitz w okresie jednorocznego braku pieniędzy na budowę floty z powodu powiększonych wydatków na armię¹⁴). Słowem, Tirpitz rezygnował z tego, czego i tak mieć nie mógł.

Wnioski ostateczne narzuciły się już czytelnikowi same. Budowa cesarskiej niemieckiej floty bojowej nie mogła być dziełem ani kół politycznych, ani kół militarnych.

Jej fatalne dla Niemiec skutki polityczne musiały być oczywiste dla każdego, i sam Tirpitz nie mógł wierzyć w to, co na ten temat pisał.

Jej fatalne dla Niemiec skutki militarne były oczywiste nawet dla całkowicie cywilnego polityka, jakim był v. Holstein.

Pragnąć wielkiej floty mógł tylko kapitał niemiecki; budowy zaś wielkiej floty bojowej stacjonowanej na Morzu Północnym — tylko ciężki przemysł, stocznie i kopalnie węgla.

Nie wydaje się, aby istniała inna odpowiedź na pytanie, „po co była cesarstwu wilhelmińskiemu flota taka, jaką zbudowało?”.

Bitwa o nowe zamówienia

W hitlerowskim obozie koncentracyjnym autor poznał nieżyjącego już dziś prawdopodobnie inżyniera Wincentego Michalskiego, Polaka rodem z Wrocławia, ale obywatela niemieckiego i funkcjonariusza Komunistycznej Partii Niemiec (KPD). Od niego usłyszał wersję podaną poniżej.

Mniej więcej w początkach roku 1916 nastąpić miało porozumienie między ugrupowaniami kapitału przemysłowego, zainteresowanego w budowie okrętów wojennych w Anglii i w Niemczech. Układające się strony wychodziły z założenia, iż dotychczasowy stan rzeczy, kiedy główne siły obu flot tkwiły w portach i nie było żadnych widoków na ich starcie się i wzajemne zniszczenie w wielkiej bitwie, szkodzi interesom przemysłu. W związku z tym postanowiono spowodować spotkanie flot, przy czym jako termin przyjęto 31 maja 1916 roku. Wynikiem tego układu miała być bitwa jutlandzka.

Dla oceny informacji powyższych nie ma znaczenia fakt, iż W. Michalski był sam inwalidą z bitwy jutlandzkiej, jako były inżynier-elektryk na krążowniku bojowym „Seydlitz”, który doznał ciężkich uszkodzeń od pocisków angielskiego okrętu „Queen Mary”. Ważne jest natomiast, iż informacje Michalskiego uznać można za pochodzące z kół kierownictwa KPD z okresu międzywojennego, czy nawet jeszcze wojennego.

Ważne jest także, iż zarówno szukając po źródłach jak zasięgając wiadomości u historyków, nie udało się autorowi — przynajmniej dotych-

¹⁴) Jak z tego wynika, ocena armii niemieckiej w „Times” po manewrach 1911 roku, wspomniana wyżej, nie była całkowicie bezpodstawa. Dla floty Kruppa zaniebdywano zatem w Niemczech wilhelmińskich nawet i armię.

czas — natrafić na nie, co by przeczyło powyższej relacji, ani też na jakiegokolwiek inne uzasadnienie „przypadku” bitwy jutlandzkiej.

Na temat tej bitwy istnieje obszerna literatura, nie zresztą dziwnego, bo wielkie bitwy morskie są rzadkie i interesują koła fachowe. W książkach zajmujących się bardzo szczegółowo przebiegiem bitwy trudno jest jednak znaleźć jakieś zadowalające wytłumaczenie faktu, iż obie wielkie floty istotnie wyszły na morze w nocy z 30 na 31 maja 1916, co wedle wszelkiego prawdopodobieństwa musiało doprowadzić do spotkania.

Volkmann (16) w historii wielkiej wojny mówi po prostu, że Niemcy i Anglicy przedsięwzięli wypadki na morze, aż „jednego dnia przypadek doprowadził do spotkania obu flot”.

Scheer (17) opowiada tylko o przyczynach, dla których niemiecka flota wypłynęła tego dnia. Ustalony wcześniej termin przesunięty został ze względu na konieczność dokonania napraw na krążowniku „Seydlitz”¹²⁾. Jeszcze przez parę dni zatrzymała flotę pogoda.

Gadow powtarza wersję Scheera co do floty niemieckiej, stwierdzając przy tym, że Scheer nic nie wiedział o wyjściu floty brytyjskiej na morze. O Anglikach mówi, że mieli zrazu również inny plan, ale „admiralicja brytyjska odniosła wrażenie z raportów szpiegów i zaobserwowanych sygnałów radiowych, że „Hochseeflotte” szykuje większe przedsięwzięcie w dniu 31 maja”.

To ostatnie twierdzenie powtarzają także inne źródła i wygląda ono najbardziej prawdopodobnie, niemniej wiadomo skądinąd, że ani admirał Beatty, ani Jellicoe nie wiedzieli, że mają przed sobą całą flotę niemiecką.

Encyclopaedia Britannica powtarza twierdzenie adm. Jellicoe, że Scheer wyszedł na morze pod naciskiem opinii publicznej, w związku z ciężką Niemcom coraz bardziej blokadą. Nie tłumaczy to jednak dokładnej daty wypadu.

Do starcia — co stwierdzają zgodnie źródła po obu stronach — doprowadził rzeczywiście przypadek: przednie strażnice zainteresowały się w godzinach popołudniowych jednocześnie małym parowcem duńskim, który zabłąkał się między obie floty, i wysłały zwiad ku niemu. I to także zdaje się dowodzić, że z obu stron nie podejrzewano obecności nieprzyjaciela. Dalszy przebieg bitwy stanowił szereg niespodzianek dla dowódców, dopóki nie zorientowali się, że mają przed sobą główne siły nieprzyjacielskie. Słowem, admirałowie wypłynęli w nieświadomości faktu, że spotykają przeciwnika.

Tak przedstawia się rzecz od strony floty. Weźmy teraz pod uwagę, jakie nieograniczone wręcz możliwości mieli przedstawiciele ciężkiego przemysłu i stoczni, jeżeliby chcieli — zgodnie z wersją komunistów nie-

¹²⁾ Okręt ten w ogóle nie miał szczęścia: w bitwie krążowników pod Dogger Bank, 24 stycznia 1915, został ciężko uszkodzony, a w kwietniu 1916 wpadł na minę, która wyrwała w spodzie okrętu otwór 90 m².

mieckich — wyrzucić wpływ na terminy działań floty. W sztabie marynarki było bardzo wielu zwolenników Tirpitz; żeby zaś dać przykład innej metody, opóźnienie napraw na okręcie „Seydlitz”, które zatrzymało Hochseeflotte na przeciąg tygodnia, było dla zarządu stoczni po prostu drobnostką. Nie można przeto tracić z oczu wspomnianej wersji, choćby ona wydawała się na pierwszy rzut oka nieprawdopodobna.

Bitwa jutlandzka w bardzo znacznej mierze zawiodła pokładane w niej nadzieje; straty po obu stronach, jakkolwiek znaczne, dalekie były od zniszczenia obu flot.

Do drugiej wielkiej bitwy nie udało się już jednak doprowadzić; w toku wojny koła wojskowe brały zapewne coraz bardziej górę nad kołami ciężkiego przemysłu. Po stronie niemieckiej przy tym — co było decydujące, bo flota angielska pragnęła rozprawy — rozstrzygał wpływ cesarza.

Swego czasu, w lutym 1908 r., liberalny „Economist” pisał, iż uznać należy za wątpliwe, czy w razie wojny z Niemcami „któraś ze stron wojujących odważy się wysłać na Morze Północne pancernik, który kosztował 1.500.000 do 2.000.000 funtów; Morze Północne bowiem usiane będzie pływającymi minami i przeszukiwane przez łodzie podwodne”. Rozumowanie to było właśnie o tyle błędne, iż były czynniki, którym zależało na tym szybszym zniszczeniu okrętów własnego kraju, im drożej one kosztowały.

W Niemczech miały wpływ na losy okrętów trzy czynniki: cesarz, który za wszelką cenę chciał uchronić flotę od zniszczenia; Tirpitz i stojące za nim koła kapitalistyczne, które chciały ją za wszelką cenę zniszczyć, aby zarobić na budowie nowej; wreszcie admiralicja, która prawdopodobnie była w nieustannej rozterce pomiędzy „chęcią zranienia i obawą zadania ciosu” (the will to wound and the fear to strike), według określenia Churchilla.

O ile w fazie budowy przeważały zdecydowanie wpływy Tirpitz, o tyle w fazie zniszczenia czynniki przezeń reprezentowane poniosły zdecydowaną porażkę. Tym tłumaczy się nowa fala propagandy, którą streszcza tytuł jednej z powojennych książek Tirpitz: „Niemiecka polityka Niemcy w wojnie światowej” (7). Oczywiście chodzi tu o politykę morską.

I znowu stwierdzić trzeba, że wołanie o akcję na morzu i obrzucanie obelgami tych, którzy do niej dopuścili, nie miało na względzie interesów narodowych Niemiec. Flota niemiecka odegrała w swojej bezczynności najlepszą rolę, jaką w wojnie mogła odegrać, i to pomimo autorytetów Schlieffena i Moltkego, na których powoływali się „flotowcy”.

Gdyby flota cesarskich Niemiec stawiała czoła Anglikom i dała się zniszczyć, zadając nieprzyjacielowi nawet nader ciężkie straty, wojna mogłaby się zakończyć o wiele rychlejszą i bardziej miazdzącą klęską Niemiec. Admiralicja brytyjska nosiła się z zamiarami wysadzenia rosyjskich desantów na niemieckie wybrzeża Bałtyku — był to zawsze słaby punkt

Niemiec i fałszywa wiadomość o dokonaniu takiego desantu w wojnie siedmioletniej omal nie doprowadziła Fryderyka II do samobójstwa. Myślano także o zachodnio-alianckim desancie w Szlezewiku. Oswobodzenie floty brytyjskiej, choćby nawet przetrzebionej, z Morza Północnego do działań przeciw Dardanelom mogło wpłynąć bardzo zasadniczo na losy wojny. Flota niemiecka, tkwiąc w Wilhelmshaven, paraliżowała wszystkie te plany.

Słowem, strategia „fleet in being”, floty działającej przez samo swoje istnienie, była w sytuacji Niemiec jeszcze bardziej wskazana, niż w sytuacji Wielkiej Brytanii, gdzie ukuto ten termin. „...Wojna na morzu może być wygrana nawet, jeżeli flota nie wypłynie na morze i nie wystrzelił ani razu” — pisze admirał Reginald Bacon (15).

Wielka bitwa morska, prowadząca do zniszczenia floty niemieckiej, byłaby jedynie bitwą o nowe zamówienia dla hut i stoczni. Tirpitz walczył o taką bitwę jeszcze przed wojną, ucząc — jak sam podaje — oficerów niemieckich „nieprzeceniań przeciwnika”. Ale na drodze Tirpitz stał tutaj Wilhelm II.

Admirał von Tirpitz i Wilhelm II

Sylwetka admirała Alfreda von Tirpitz (1849—1930) zarysowała się już w toku naszych rozważań dość wyraźnie. Trudno jest przyjąć, że był to po prostu tępy i uparty Prusak. Za wiele wykazywał zęczności, przebiegłości i dalekowzroczności. Przejawiało się to i w polityce personalnej: znany nam kapitan Widenmann zajął w Londynie miejsce kapitana Coerpera, który w swoich raportach pisał niewygodną dla Tirpitz prawdę, że tylko flota psuje stosunki anglo-niemieckie, wszystko inne ma znaczenie drugorzędne.

Natomiast nie odznaczał się on nadmiernym wyszkoleniem politycznym czy ogólnym. Robił dobrze to, co robił; a „doniosłość jego poglądów nie polegała na ich wartości naukowej, ale na tym, że podzielał je cesarz Wilhelm II” (2).

Stosunek Wilhelma II do sprawy floty zasługiwałby na odrębne obszerniejsze studium, więc możemy wspomnieć o nim tylko pobieżnie. Woodward zauważa, że „cesarz lubił wielkie okręty, jak jeden z wcześniejszych Hohenzollernów lubił wielkich żołnierzy”. Uraza, jaką żywił Wilhelm II do swoich angielskich królewskich krewnych, w szczególności do Edwarda VII — uraz na punkcie floty brytyjskiej, przeradzający się w swoistą manię morską z jednej strony, a oddziaływający na spowodowany przez kalectwo kompleks niższości z drugiej... wszystko to czyniło zeń idealne narzędzie sfer flotowych, których politykę popierał on w ogromnej mierze nieświadomie. Tylko ten jeden fantasta może być uwolniony od zarzutu, że musiał widzieć, do czego dąży Tirpitz. Zaborzenia umysłowe były skazą rodzinną Hohenzollernów przez wiele

wieków, przejawiając się bądź w maniactwie¹³⁾ bądź w wyraźnym obłądnie. Chytrzy i zimni kalkulatorzy łatwą mieli sprawę z nieobliczalnym „Wilhelmem Nagłym”, jak go nazywał Kiderlen-Wächter; z „Admirałem Atlantyku”, który to tytuł nadał sobie cesarz niemiecki¹⁴⁾

Jego „intuicja”, którą się rządził wbrew najlepszym radom i informacjom, zwłaszcza w polityce wobec Anglii, przypomina z drugiej strony aż nadto wyraźnie Hitlera. Niestety Niemiec — a wraz z nimi Europy — było, iż dwukrotnie na czele państwa niemieckiego znaleźli się ludzie, jeśli nie obłąkani, to w każdym razie o zachwianej równowadze umysłowej. I z nich właśnie prawdziwe sfery rządzące umiały sobie uczynić dogodnie narzędzia, aż przyszedł moment, kiedy zaczęli oni działać samowolnie.

Wilhelm II był dogodnym narzędziem ciężkiego przemysłu tylko do czasu. Nie chciał bowiem słyszeć o wyprowadzeniu floty do walki — i tutaj rozeszły się drogi jego i Tirpitz. Tirpitz nie został mianowany naczelnym dowódcą floty podczas wojny i w marcu 1916 podał się w ogóle do dymisji, kiedy nie słuchano jego zaleceń w sprawie bezwzględnej wojny łodziami podwodnymi.

Cesarz nie zdawał sobie bynajmniej sprawy z pozytywnych skutków oszczędzania okrętów, tak jak nie zdawał jej sobie ze zgubnych skutków budowania floty. Ale okręty były jego ukochaną zabawką, której ten infantylny umysł nie chciał się wyrzec. „Wilhelm II od samego początku daleki był od myśli o użyciu swojej marynarki w wojnie — pisze Bülow. — Możliwie potężne niemieckie siły morskie miały tylko być ochroną przed naruszeniem pokoju¹⁵⁾. Miały one także dawać sposobność do wspianych manewrów. Nic więcej. Cesarz znał każdy swój okręt bojowy, na każdym urządził sobie specjalną kabinę, ową komfortową kabinę ze wszelkimi przyborami toaletowymi... z portretami wszystkich ukochanych osób na ścianach. Było ponad jego siły narażać na zagładę te swoje piękne okręty, które mu tak zapadły w serce”.

Toteż od końca 1914 wszelkie przedsięwzięcia floty wymagały osobistego zezwolenia cesarza. I to także przypomina metody Hitlera, który od pewnego momentu chciał uzależnić od swojej osobistej decyzji każde cofnięcie się na całej przestrzeni frontu wschodniego.

Dla fantasty-cesarza flota była zabawką; dla realistów z ciężkiego przemysłu — źródłem olbrzymich zysków. Admirał Tirpitz umiał znakomicie wykorzystać pierwszego dla celów drugich. Kiedy zaś cesarz przestał być tylko narzędziem w rękach Tirpitz, było już za późno. Bezsensowne hasło „Przyszłość Niemiec jest na wodzie” zdążyło zmienić sens

¹³⁾ „Mania flotowa” dotknięty był również jeden z przodków cesarza Wilhelma w linii bocznej, syn króla Fryderyka Wilhelma III, książę Adalbert Pruski. Admirał von Trotha pisze o nim w biografii Tirpitz (18): „Mawiano, że widok kompanii marynarzy maszerującej marszem paradnym (armii lądowej) kosztowałby go sen i spokój na całe miesiące”.

¹⁴⁾ Bülow przypuszcza, że stworzenie specjalnej angielskiej „floty atlantyckiej” było odpowiedzią na ten tytuł. Być może zresztą, że jest to przesada.

¹⁵⁾ Jest to oczywiście teoria Tirpitz, podsunęta zresztą cesarzowi.

zgodnie ze współczesną parafrazą: „Przyszłość Niemiec pisana jest na wodzie”.

Po latach zaś, pod patronatem dawnych protektorów Ligi Flotowej, zaczęła się odbudowa floty dla Hitlera.

PRZYTACZANE ŹRÓDŁA:

- (1.) Albert Norden: Lehren deutscher Geschichte. Zur politischen Rolle des Finanzkapitals und der Junker. Dietz Verlag, Berlin 1947. Autor jest obecnie szefem prasowym Urzędu Informacji Demokratycznej Republiki Niemieckiej.
- (2.) E. L. Woodward: Great Britain and the German navy. At the Clarendon Press, Oxford 1935.
- (3.) A von Tirpitz: Der Aufbau der deutschen Weltmacht. I. G. Cotta'sche Buchhandlung Nachfolger, Stuttgart und Berlin 1924.
- (4.) Conrad Bornhak: Die Kriegsschuld. Deutschlands Weltpolitik 1890—1914. Verlag Tradition, Wilhelm Kolk, Berlin 1929.
- (5a.) Bruno Weyer: Der Niedergang deutscher, der Aufschwung fremder Seemacht. Ausgabe des Alldeutschen Verbandes. München 1897.
- (5b.) Tenze: Deutschlands Seegefahren. Idem, 1898.
- (6.) Vizeadmiral Paul Behncke: Unsere Marine im Weltkrieg und ihr Zusammenbruch. Berlin 1919.
- (7.) A. von Tirpitz: Deutschlands Ohnmachtspolitik im Weltkriege. Hamburg und Berlin 1926.
- (8.) Dr Willy Scheel: Deutschlands Seegeltung. Lesebuch für Einführung in die Kenntnis von Deutschlands Flotte und ihrer Bedeutung in Krieg und Frieden. Halle a S. 1905.
- (9.) Konteradmiral Reinhold Gadow: Geschichte der deutschen Marine. Frankfurt am Main, 1943.
- (10.) Fürst Bernhard von Bülow: Denkwürdigkeiten. Berlin 1930.
- (11.) Janusz Pajewski: Niemcy w czasach nowożytnych (1517—1939). Instytut Zachodni, Poznań 1947.
- (12.) Winston S. Churchill: The World Crisis 1911—1918. Volume I. London 1938.
- (13.) Richard von Kühlmann: Die Diplomaten. Berlin 1939.
- (14.) Ernst Jäckh: Kiderlen-Wächter, der Staatsmann und Mensch. Briefwechsel und Nachlass. Berlin und Leipzig 1924.
- (15.) Adm. Reginald Bacon: Le scandale de la bataille de Jutland. Przekład francuski A. Cogniet. Paris 1928.
- (16.) Erich Otto Volkmann: Der grosse Krieg 1914—1918. Berlin 1938.
- (17.) Admiral (Reinhard) Scheer: Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg. Persönliche Erinnerungen von... Berlin (1941).
- (18.) Die Grossen Deutschen. Neue Deutsche Biographie. Herausgegeben von Willy Andreas und Wilhelm von Scholz. Im Propyläen Verlag, Berlin 1936. Band IV.