

PIOTR SZLANTA*

**„NASZA PRZYSZŁOŚĆ LEŻY NA MORZU”.
WEWNĘTRZNE I ZEWNĘTRZNE UWARUNKOWANIA
ROZBUDOWY FLOTY NIEMIECKIEJ W LATACH 1898–1912****

Słowa kluczowe: Wilhelm II, Alfred von Tirpitz, Niemcy, Wielka Brytania, flota, wyścig zbrojeń morskich, pierwsza wojna światowa

Streszczenie

Od momentu wstąpienia na tron w czerwcu 1888 roku cesarz Wilhelm II dążył do rozbudowy potencjału morskiego Niemiec jako integralnej części tzw. *Weltpolitik* (polityki światowej). Uznawał on przekształcenie Niemiec w mocarstwo morskie za jeden z kluczowych celów swego panowania. W jego ocenie nowa flota powinna spełniać wiele istotnych funkcji, m.in. poprawić międzynarodową pozycję Niemiec, uczynić z nich atrakcyjnego sojusznika i ułatwić pozyskanie nowych zdobyczy kolonialnych. Dodatkowo była potrzebna do ochrony handlu zamorskiego i szlaków komunikacyjnych z niemieckimi koloniami. Duma z nowej, potężnej floty miała pomóc w unifikacji społeczeństwa niemieckiego i przyczynić się do zwalczania wśród klasy robotniczej wpływów podważającej polityczne i społeczne *status quo* socjaldemokracji. W aspekcie ekonomicznym zakrojony na szeroką skalę program zbrojeń morskich przyczynić się miał do poprawy sytuacji ekonomicznej w Niemczech, dając ważny impuls do rozwoju

* dr hab. Piotr Szlanta, Instytut Historyczny, Uniwersytet Warszawski, p.szlanta@uw.edu.pl.

** Niniejszy artykuł został złożony do druku pod koniec 2014 roku. Jego duże fragmenty stanowiły część powstającej właśnie monografii poświęconej cesarzowi Wilhelmowi II. W trakcie prac nad wydaniem niniejszego numeru „Studia Maritima” książka zdążyła się już ukazać. Patrz: Piotr Szlanta, *Wilhelm II. Ostatni z Hohenzollernów* (Warszawa: Książka i Wiedza, 2015), 376.

nowoczesnych gałęzi przemysłu i stymulując wzrost zatrudnienia. Aby przekonać niemiecką opinię publiczną do konieczności zbrojeń morskich, rząd niemiecki zainicjował bezprecedensową, nowoczesną kampanię propagandową. Kluczową postacią całego projektu stał się nominowany w 1897 roku na stanowisko sekretarza stanu w Urzędzie ds. Marynarki Alfred von Tirpitz. Opracował on tzw. koncepcję ryzyka. W jego ocenie Niemcy powinny posiadać flotę na tyle silną, aby odstraszyć potencjalnego agresora. Głównie dzięki jego wysiłkom Reichstag w 1898 roku przegłosował ustawę morską. W kolejnych latach, aż do 1912 roku, była ona aż czterokrotnie nowelizowana.

Pokładane w projekcie nadzieje nie zostały spełnione. Zamiast wzmocnić pozycję międzynarodową Niemiec, program rozbudowy floty doprowadził do ich izolacji w gronie wielkich mocarstw. Zwłaszcza brytyjscy politycy i opinia publiczna byli przekonani, że stacjonująca na stałe w bazach nad Morzem Północnym niemiecka flota była budowana tylko w jednym celu, a mianowicie po to, aby zagrozić brytyjskiej dominacji na morzach i przygotować ewentualną inwazję. Wielka Brytania była zdeterminowana do zachowania swojej przewagi morskiej, którą uznawała za niezbędny warunek obrony Wysp Brytyjskich i utrzymania rozległego imperium kolonialnego. Brytyjczycy bezskutecznie próbowali wypracować kompromis z Niemcami w tej kwestii. Jednak cesarz Wilhelm II był zdecydowany, by nie pozwolić na jakąkolwiek obcą ingerencję w program budowy floty. Ostatnią próbą znalezienia kompromisu była nieudana misja lorda Richarda Haldane w Niemczech, podjęta w lutym 1912 roku. Wielkiej Brytanii nie pozostał zatem inny wybór niż zacieśnienie swych politycznych i wojskowych więzi z państwami uznawanymi dotąd za potencjalnych wrogów, czyli z Francją i Rosją. Koszty programu bardzo obciążły niemiecki budżet, czyniąc koniecznymi reformy finansowe i wprowadzenie nowych podatków. Podczas pierwszej wojny światowej niemiecka flota pancerna nie odegrała znaczącej roli w operacjach wojskowych, a po jej zakończeniu została wydana zwycięzcom.

Budowa niemieckiej floty pełnomorskiej była jednym z kluczowych elementów polityki światowej (*Weltpolitik*) firmowanej przez cesarza Wilhelma II. Od wczesnych lat młodości fascynował się on flotą, a jako dziecko chętnie bawił się modelami okrętów. Specjalnie dla niego organizowano pokazy bitew morskich, inscenizowane przez kutry i łodzie na poczdamskich jeziorach. Od wczesnej młodości Wilhelm szkicował plany okrętów wojennych i obdarowywał nimi otoczenie. Otrzymywała je m.in. jego babcia Wiktoria. Nie zaprzestał tego i w późniejszym okresie, wtrącając się w pracę konstruktorów lub prosząc ich o ocenę swych pomysłów. Jeszcze w dzieciństwie i młodości pływał wraz z bratem Henrykiem po Haweli i jeziorach wokół Poczdamu. Swemu trzeciemu, urodzonemu w 1884 roku synowi nadał imię Adalbert, na cześć księcia Adalberta

Pruskiego, wieloletniego dowódcy floty pruskiej oraz budowniczego portu wojennego w Wilhelmshaven. Dziesięć lat później, gdy zgodnie z tradycją domu panującego księżęta rozpoczęli służbę w wojsku, Adalbert został przez cesarza zaliczony w poczet oficerów marynarki wojennej.

Zainteresowanie Wilhelma marynarką miało wręcz chorobliwy charakter. Jeszcze w latach osiemdziesiątych XIX wieku Herbert Bismarck mówił o „hydromanii” ówczesnego księcia Wilhelma, zaś w 1893 roku brat cesarza Henryk skarżył się w liście do Alfreda Tirpitz, że z cesarzem można rozmawiać niemal wyłącznie o marynarce. Na berlińskim zamku nakazał stworzyć specjalną Salę Marynarki, zaś w jego gabinecie wisiał obraz przedstawiający okręty Wielkiego Elektora. W kręgach politycznych mówiło się – zapewne nieco przesadnie – że cesarza interesowała wyłącznie marynarka, a reszta była mu w zasadzie obojętna. Rzeczywiście, o okrętach mógł on rozmawiać godzinami i od ręki wygłaszać na ich temat długie wykłady. Corocznie, od 1889 roku, kilka tygodni spędzał na żeglowaniu po Morzu Północnym, Bałtyku lub Morzu Śródziemnym (od 1904 roku). Co ciekawe, w oddawaniu się tej pasji nie przeszkadzała mu choroba morska, na którą cierpiał przy wzburzonym morzu. Znał się przy tym szczegółowo na wszelkich detalach związanych z flotą. Kiedyś pewien oficer floty zwierzył się kanclerzowi Bernhardowi von Bülowowi, że nikt w całej niemieckiej flocie nie znał się lepiej na sygnalizacji morskiej niż Wilhelm II, podobnie jak żaden kapitan nie opanował tak perfekcyjnie jak cesarz szczegółowych technicznych określeń związanych z konstrukcją okrętów i zainstalowanych na nich urządzeń. Zdaniem dyrektora hamburskiej stoczni jeszcze przed 1888 rokiem Wilhelm znał każdą śrubkę i narzędzie służące do produkcji okrętów. Admirał Georg Alexander von Müller narzekał, że stale musi doksztalcać się w kwestiach technicznych, by dotrzymywać w tej materii kroku cesarzowi. Przy tym nie byłby on jednak w stanie samodzielnie poprowadzić okrętu¹.

Od samego początku panowania Wilhelm II przekonany był o tym, że bodaj najważniejszym zadaniem, jakie postawiła przed nim Opatrzność, było przekształcenie Niemiec w mocarstwo morskie. Z marynarki pragnął uczynić gałąź sił zbrojnych równą wojskom lądowym. W ocenie Wilhelma postulat silnej floty należał do staropruskiej tradycji. Do zwolenników jej posiadania należeć mieli

¹ John C.G. Röhl, *Wilhelm II. Der Aufbau der persönlichen Monarchie 1888–1900* (München: Beck, 2001), 1109–1128; Wolfgang König, *Wilhelm II und die Moderne. Der Kaiser und die technisch-industrielle Welt* (Paderborn: Schöningh, 2007), 12; Bernhard von Bülow, *Denkwürdigkeiten*, t. I (Berlin: Ullstein, 1930), 105.

zarówno Wielki Elektor, jak i Wilhelm I. Z kolei decyzję o budowie floty ogólnoniemieckiej, mającej bronić niemieckich praw narodowych do rządzonych wówczas przez króla Danii księstw Szlezwik i Holsztynu podczas Wiosny Ludów, podjął parlament frankfurcki.

Zdaniem cesarza przyszło mu żyć i panować na przełomie epok, w okresie przechodzenia przez Niemcy z wieku dziecięcego w młodzięczy. Podczas otwarcia nowego portu w Szczecinie w 1898 roku zadeklarował: „Nasza przyszłość leży na morzu”². Silna marynarka miała podnieść prestiż międzynarodowy Niemiec i uczynić z nich godnego pożądanego sojusznika oraz mocarstwo światowe w pełnym tego słowa znaczeniu. Przy chrzcie pancernika Wittelsbach w lipcu 1900 roku cesarz deklarował: „Ocean jest niezbędny dla wielkości Niemiec. Ale ocean dowodzi, że na nim, w oddali, po jego drugiej stronie, bez Niemiec i bez Cesarza Niemieckiego nie może już zapaść żadne poważne rozstrzygnięcie”³. Budowa potęgi morskiej miała stanowić dla Rzeszy kwestię o fundamentalnym znaczeniu dla jej istnienia. Zaniechania w tym zakresie doprowadzić miały do jej deklasacji do kategorii mocarstwa drugiej kategorii i państwa rolniczego. Powstanie silnej floty przypieczętować miało kapitalistyczny kierunek rozwoju Niemiec, służyć rozwojowi handlu zamorskiego oraz obronie kolonii i Niemców przebywających poza granicami kraju. Posiadanie floty powszechnie uważano wówczas za niezbędny wyróżnik mocarstwowości. Nie mogło się bez niej obejść żadne państwo aspirujące do statusu mocarstwa. Abstrahując od tego przekonania, rzeczywistość na początku panowania Wilhelma II marynarka niemiecka była po prostu zaniedbana, przestarzała i słaba. Konieczność jej modernizacji nie podlegała dyskusji. Rzecz rozchodziła się o skalę nakładów i kierunek rozwoju.

W ocenie niemieckiego monarchy świat miał się wówczas znajdować w przededniu nowego podziału sił i wpływów. Tradycyjne mocarstwa kolonialne czekać miał upadek, a Rzesza, aby skutecznie rywalizować o schedę po nich, musiała szybko zbudować liczącą się flotę. Na poglądy cesarza w olbrzymim stopniu wpłynęły tezy głoszone przez amerykańskiego geostratega kapitana Alfreda T. Mahana. W swej książce *Wpływ potęgi morskiej na historię (Influence of Sea Power upon History)*, opublikowanej w 1890 roku, na podstawie historycznych przykładów udowadniał tezę, że o zwycięstwie w wojnie decydować miała ostatecznie kontrola nad morzami i oceanami, zaś prawdziwe mocarstwo musiało

² *Reden des Kaisers. Ansprachen, Predigten und Trinksprüche Wilhelms II*, red. Ernst Johann (München: DTV, 1977), 81.

³ *Reden des Kaisers*, 89.

posiadać silną flotę. Wilhelm II rozczytywał się w tej pracy, ucząc się jej fragmentów na pamięć. Nakazał jej przełożenie na język niemiecki i rozpowszechnienie w Rzeszy. Korespondował także z samym Mahanem.

Dodatkowo flota przyczynić się miała do integracji społeczeństwa wokół władzy, stanowić instrument manipulowania opinią publiczną i osłabić postulowany przez socjaldemokrację i lewicowych liberałów proces demokratyzacji państwa. Jak kajzer przekonywał w listopadzie 1902 roku podczas wizyty na Wyspach Brytyjskich, Rzesza ze swym ustrojem federalnym i znaczącymi różnicami występującymi między poszczególnymi częściami kraju przypominała mozaikę, w której dobrze widać części składowe. Podobnie armia niemiecka składała się z czterech odrębnych kontyngentów państwowych (pruskiego, bawarskiego, saskiego i wirtemberskiego). Ogólnoniemiecka flota pełniłaby zatem rolę katalizatora jedności Niemiec, symbolicznie ucieleśniałaby jej jedność, łamiąc dzielnicowe partykularyzmy i dopełniając proces zjednoczenia Niemiec⁴.

Zamówienia rządowe na nowe okręty oraz związane ze zwiększeniem potencjału marynarki wojennej przewidywany wzrost obrotów handlowych spowodować miały powstanie nowych miejsc pracy w różnych sektorach gospodarki, wzrost koniunktury, a wraz z nią – płac i poziomu życia. Skorzystać z tego miała także – oprócz przemysłowców i kupców – warstwa robotnicza, co silniej związałyby ją z państwem Hohenzollernów i odciągnęło od zgubnych wpływów SPD. Okręty, przy konstrukcji których wykorzystywano najnowsze osiągnięcia techniczne, były małymi wystawami przemysłowymi i dawały najlepsze świadectwo możliwości technologicznych państw, które je budowały. Marynarka stanowiła tym sposobem specyficzny symbol nowoczesności i prestiżu, ze skoncentrowaną na pokładach siłą różnorodnych maszyn i urządzeń⁵.

Osoby niepodzielające przekonania o doniosłej roli floty, cesarz z miejsca uznawał za ignorantów, jeśli nie od razu za kosmopolitów i zdrajców ojczyzny. W swym zamiłowaniu do floty cesarz sięgał po każdy, nawet mocno wątpliwy argument, mający uzasadnić konieczność jej pilnej rozbudowy. Takich w 1897 roku dostarczyła mu olbrzymia powódź, która nawiedziła Śląsk, Łużyce i Saksonię,

⁴ Hans Wilderotter, „«Unser Zukunft Liegt auf dem Wasser». Das Schiff als Metapher und die Flotte als Symbol der Politik des wilhelminischen Kaiserreiches”, w: *Der letzte Kaiser Wilhelm II. im Exil*, red. Hans Wilderotter, Klaus-Dieter Pohl (Berlin: Bertelsmann, 1991), 55–74; Michael A. Obst, „*Einer nur ist Herr im Reiche*”. *Kaiser Wilhelm II. als politische Redner* (Paderborn: Schöningh, 2010), 209.

⁵ Christian Graf von Krockow, *Niemcy. Ostatnie sto lat* (Warszawa: Volumen, 1997), 77–83.

oraz nowa umowa handlowa z Wielką Brytanią, która – w przeciwieństwie do poprzedniej z 1865 roku – nie obejmowała zamorskich posiadłości Albionu⁶.

Osobą mającą zrealizować marzenia cesarza o flocie był Alfred Tirpitz. Wywodził się on z rodziny mieszczańskiej z Kostrzyna. Już wieku 16 lat wstąpił do szkoły kadetów pruskiej marynarki. W marynarce zajmował różne stanowiska – w latach siedemdziesiątych XIX wieku odpowiadał za budowę torpedowców. Potem przez krótki czas dowodził okrętem liniowym stacjonującym na Morzu Śródziemnym i był szefem sztabu eskadry bałtyckiej. W 1892 roku awansowano go na szefa sztabu całej marynarki, a cztery lata później na rok objął dowództwo eskadry dalekowschodniej.

Ten postawny, barczysty, mający dwudzielną długą brodę, oficer charakteryzował się niespożytą energią i ponadprzeciętnymi talentami organizacyjnymi. Uchodził przy tym za osobę niezgodną, kłótniawą, nieszczerą, niestroniącą od intryg, co przysparzało mu wielu wrogów. Jego relacje z Wilhelmem również przechodziły różne fazy. W pierwszych latach po 1897 roku Wilhelm był zauroczony jego osobą, określając go nawet mianem „mistrza” i „maestro”. Rozważał wówczas m.in. możliwość mianowania w przyszłości Tirpitz na stanowisko kanclerza. W kolejnych latach ich stosunki uległy ochłodzeniu⁷. Z jednej strony Wilhelm z zazdrością spoglądał na rosnącą popularność admirała, bojąc się, że niemiecka opinia publiczna właśnie w Tirpitzu – a nie w nim – mogłaby widzieć właściwego twórcę potęgi morskiej Niemiec. Sam admirał żartował później, że znajdował się u cesarza w stanie „ograniczonej niełaski”. Z drugiej strony nie miał on zbyt dobrej opinii o walorach umysłowych cesarza i nie zaliczał się do grona jego pochlebców. Nie ukrywał nawet zbyt swego niebyt dużego poważania dla monarchy. Różnili się temperamentem. Według admirała gwałtowny charakter Wilhelm mógł zagrozić projektowi, kajzer natomiast czuł się ignorowany przez Tirpitz, który nie był gotów ślepo realizować wszystkich jego projektów. Aż dziw, że ten wytrwał na swym stanowisku przez prawie dwie dekady. Obu łączyła jednak szczerą miłość do marynarki i oddanie sprawie⁸. Zdaniem Tirpitz bez silnej floty Rzesza utraciłaby w nadchodzącym XX wieku wielkomocarstwowy status. Jak czytamy w jego wspomnieniach: „Bez potęgi morskiej Niemcy nie

⁶ *Große Politik der Europäischen Kabinette* (dalej GP), red. Johannes Lepsius, Albrecht Mendelssohn-Bartholdy, Friedrich Thimme, t. XIII (Berlin: Dt. Verl.-Ges. für Politik und Geschichte, 1924), nr 3414.

⁷ Alfred von Tirpitz, *Der Aufbau der deutschen Weltmacht* (Stuttgart–Berlin: Cotta, 1924), 14.

⁸ Röhl, *Wilhelm II. Der Aufbau*, 1128–1137.

miałyby żadnego znaczenia w świecie: byłyby mięczakiem bez skorupy. Za handlem musi iść bandera”⁹.

Wiosną 1897 roku z wnioskowanych 87 mln na flotę Reichstag wyłożył 58 mln marek. To rozwścieczyło kajzera. Obrażony odmówił wysłania w przyszłości niemieckich okrętów na wody pozaeuropejskie¹⁰. Zdymisjonował także, będącego w gruncie rzeczy sceptycznym co do możliwości poważnej rozbudowy floty i bez wiary w powodzenie broniącego ustawy w parlamencie, sekretarza stanu ds. marynarki admirała Friedricha Hellmanna. Na opuszczone przez niego stanowisko powołał właśnie Tirpitz. Ten z miejsca wziął się energicznie do pracy. W pierwszej kolejności należało zdobyć fundusze na realizację planów, a do tego trzeba było przekonać opinię publiczną i parlament. Sondowani w kwestii ewentualnego przyznania przez Reichstag dużych sum na budowę floty, liderzy ugrupowań parlamentarnych wypowiadali się sceptycznie o szansach przeprowadzenia takiej ustawy przez parlament. Liberalny poseł Eugen Richter nazywał plany cesarza w tej materii nawet „bezbrzeżnymi”. Dla wielu posłów marynarka była niczym innym jak kaprysem i kosztowną zabawką cesarza. Wątpliwości co do możliwości realizacji tak szeroko zakrojonych planów po cichu wyrażało także wielu oficerów marynarki. Poza czynnikami politycznymi wynikało to chociażby z braku kadr. Co roku do służby w marynarce wstępowało zaledwie 70–80 oficerów.

Aby zmienić to nastawienie opinii publicznej, zapoczątkowano kampanię propagandową zakrojoną na bodaj niespotykaną dotąd w dziejach skalę. W kwietniu 1898 roku powołano do życia Stowarzyszenie na rzecz Floty (*Flottenverein*). Przewodniczył mu książę Wilhelm zu Wied, a specjalną pieczę nad nim sprawował brat cesarza, książę Henryk Pruski. Stowarzyszenie szybko rosło w siłę. W roku założenia miało prawie 80 tys. członków, zaś po piętnastu latach ponad 1,1 mln. Swoją szczyt popularności osiągnęło w latach 1904–1908. W skład organizacji wchodziły głównie osoby ze środowisk mieszczańskich, rzadziej chłopcy czy robotnicy, częściej protestanci niż katolicy. W 1905 roku powstał niezależny od Stowarzyszenia, choć ściśle z nim współpracujący, związek kobiety (*Flottebund Deutscher Frauen*), liczący w 1913 roku 60 tys. członkiń. Celem tych organizacji miało być propagowanie idei rozbudowy floty i zbieranie na ten cel funduszy. Nie trzeba nadmieniać, że w swych wysiłkach rząd znalazł wsparcie,

⁹ Alfred von Tirpitz, *Wspomnienia* (Warszawa: Belona, 1997), 65.

¹⁰ *The Holstein Papers*, red. Norman Rich, Max Henry Fisher, t. IV (Cambridge: Cambridge University Press, 1963), 27.

także finansowe, kręgów wielkiej burżuazji, które w przypadku ich realizacji mogły liczyć na lukratywne kontrakty¹¹.

Tirpitz i jego współpracownicy starali się do tej idei przekonać sędziwego już Bismarcka, poszczególnych książąt Rzeszy i ich ministrów, w końcu posłów do Reichstagu, mających w końcu przegłosować kredyty na finansowanie tego projektu. Starano się zainteresować tymi planami prasę. Przy Urzędzie ds. Marynarki powołano specjalny wydział prasowy, przyjmujący dziennikarzy wszelkich odcieni politycznych i udzielający im szczegółowych informacji. Finansowo wspierano publikacje prac o tematyce morskiej (w tym tłumaczenia), wydawano broszury i organizowano wykłady. Przed chętnymi otwierano bramy portów, stoczni i baz marynarki wojennej. Na potrzeby ruchu wydawano nawet specjalne pismo „Die Flotte”, mające 375 tys. subskrybentów. Z wielką pompą organizowano uroczystości związane z morzem, jak np. kładzenie stępek, chrzciny i wodowanie, przeglądy floty, obchody różnych rocznic etc. W uroczystościach z reguły brał udział albo sam cesarz, albo któryś z członków jego rodziny¹². Aby związać z tą ideą cały kraj, nowym klasom okrętów i samym okrętom nadawano nazwy miast czy regionów leżących z dala od wybrzeża. Postępy w ich budowie relacjonowała lokalna prasa, a pochylnie stoczni odwiedzały delegacje urzędników i mieszkańców.

W 1895 roku uroczyście otwarto Kanał Kiloński, umożliwiający przerzucanie floty niemieckiej z Bałtyku na Morze Północne z pominięciem cieśnin duńskich. Częścią corocznego kalendarza towarzyskiego stał się tydzień kiloński (*Kieler Woche*), podczas którego corocznie w czerwcu przez dziewięć dni przeprowadzano serię regat. Uczestniczyli w nich członkowie rodów panujących (Wilhelm II był tam regularnie), arystokracji i burżuazji¹³. Fascynacja morzem znalazła swój wyraz nawet na banknotach i znaczkach pocztowych. Dla przykładu eskadra okrętów widniała na rewersie „błękitnej setki” – banknotu o nominale stu marek wyemitowanego w 1908 roku.

W mechanizm propagandy wprzęgnięto także rodzącą się dziesiąta muzę. Uroczystości morskie (kładzenie stępek, wodowanie, manewry morskie, tygodnie

¹¹ Wolfgang J. Mommsen, *Grossmachtstellung und Weltpolitik. Die Außenpolitik des Deutschen Reiches 1870 bis 1914* (Frankfurt am Main: Ullstein, 1993), 139 i n.

¹² Michael Epkenhans, „«Mund halten und Schiffe bauen?» Stapelläufe: Monarchische Repräsentation, politische Legitimation und öffentliches Fest”, w: *Das politische Zeremoniell im Deutschen Kaiserreich 1871–1918*, red. Andreas Biefang, Michael Epkenhans, Klaus Tenfelde (Düsseldorf: Droste, 2008), 201–202.

¹³ Obst, „*Einer nur ist Herr im Reiche*”, 198–199.

kilońskie) często filmowano i pokazywano w kronikach wyświetlanych w kinach. *Flottenverein* stworzyło nawet własny niewielki wydział filmowy i zakupiło projektory, z którymi objeżdżano lokalne filie tej organizacji z projekcjami. Chodziły na nie całe klasy. Uczniowie stanowili na ogół około połowy widowni. Dla przykładu od października 1903 do maja 1904 roku z takim filmem propagandowym odwiedziono 661 miejscowości i obejrzało go ponad 1,3 mln widzów. Aby przyciągnąć jak największą rzeszę odbiorców, organizowano nawet specjalne pokazy dla najuboższych. Jednak po około 1907 roku, wraz z budową sieci stałych kin, także w mniejszych miejscowościach, kina objazdowe o tematyce morskiej straciły na popularności¹⁴.

Jakbyśmy ujęli to w języku dzisiejszych kampanii reklamowych, specjalny „target” lub „grupę celową” propagandzistów stanowiła młodzież. Udało się zaszczerpić modę na noszenie strojów wzorowanych na mundurach marynarskich (nawet w najdalszych zakątkach Bawarii) czy kolekcjonowanie pocztówek z okrętami. W handlu dostępne były puzzle i gry planszowe o tematyce morskiej oraz inne marynistyczne zabawki. Dla starszej młodzieży z głębi kraju organizowano wycieczki szkolne do miast portowych. Do szkół wszystkich typów wysyłano prelegentów z wykładami mającymi uzmysłwić słuchaczom konieczność rozbudowy floty. Do poruszania tej tematyki w trakcie lekcji zachęcano nauczycieli.

Przy swych niewątpliwych zaletach Tirpitz miał tę wadę, że przy rozbudowie floty niewystarczająco uwzględniał kwestie polityczne, zwłaszcza zaś wpływ jego planów na relacje z Wielką Brytanią. Hołdował on tzw. koncepcji ryzyka (*Risikogedanke*), w myśl której flota niemiecka miała być na tyle silna, aby żadnemu z mocarstw morskich – w domyśle Wielkiej Brytanii – nie opłacało się zaatakować Niemiec, gdyż te mogłyby zadać jej bardzo poważne straty. Mimo uspokajających deklaracji płynących z Niemiec od samego początku, program zbrojeń morskich Rzeszy budził poważne zaniepokojenie po drugiej stronie kanału La Manche. Dla bezpieczeństwa narodowego i zachowania statusu wielkiego mocarstwa utrzymanie dominującej pozycji na morzach stanowiło dla Wielkiej Brytanii kwestię „być albo nie być”. Zważywszy na słabą armię lądową, morze było jej pierwszą i ostatnią linią obrony. Na wyspach aż do 1916 roku nie obowiązywał powszechny pobór. Niewielka, licząca około 150 tys. ludzi ochotnicza armia przeznaczona była do działań w koloniach, a nie do stawiania czoła

¹⁴ Dominik Petzold, *Der Kaiser und das Kino. Herrschaftsinszenierung, Populärkultur und Filmpropaganda im Wilhelminischen Zeitalter* (Paderborn: Schöningh, 2012), 300–306.

wojskom z kontynentu. Z tej słabości dobrze zdawali sobie sprawę jej potencjalni przeciwnicy. Jeszcze w latach osiemdziesiątych XIX wieku Bismarck zażartował, że jeśli kiedyś armia brytyjska dokona desantu pod Hamburgiem, to nakaze pruskiej policji ją zaaresztować. Dlatego fundament doktryny obronnej Wielkiej Brytanii stanowiła tzw. zasada dwóch flot (*two powers standard*), według której flota brytyjska miała być silniejsza niż połączone siły dwóch kolejnych pod względem wielkości flot świata. Intensywne niemieckie zbrojenia morskie stały z nią w jaskrawej sprzeczności¹⁵.

Rok po swej nominacji Tirpitz przystąpił do realizacji programu zbrojeń morskich. W marcu 1898 roku Reichstag większością 272 głosów za do 139 przeciw przegłosował projekt ustawy o budowie floty i wyasygnował na to sumę 408 mln marek. Za te pieniądze w ciągu sześciu lat wybudować miano dwie eskadry okrętów liniowych po osiem każda, mających stanowić rdzeń floty niemieckiej. Uzupelnieniem miał być okręt flagowy, dwa pancerniki rezerwowe, osiem pancerników obrony wybrzeża, dwanaście wielkich i trzydzieści małych krążowników. Co więcej, okres służby tych jednostek określono na 25 lat, po czym automatycznie miały być one zastępowane nowymi jednostkami, już bez konieczności zatwierdzania tego przez parlament. Na wybrzeżu Niemiec jak grzyby po deszczu powstawały nowe stocznie, biorące udział w realizacji tego gigantycznego przedsięwzięcia. Zakładano także – mające przygotować niezbędne kadry dla nowej floty – szkoły morskie. Na ulicach miast portowych coraz częściej widywano niebieskie mundury marynarskie¹⁶.

Nie bacząc na wrażliwość i obawy zgłaszane przez stronę brytyjską, jeszcze podczas trwania wojny burskiej do Reichstagu wniesiono nowelę do ustawy morskiej z 1898 roku. Przekonywano przy tym posłów, że jej przyjęcie nie pociągnie za sobą konieczności nałożenia nowych podatków, a cały projekt da się sfinansować pożyczkami. Do ich spłaty miały wystarczyć niewielkie korekty podatkowe, np. podwyższenie opłat stemplowych, opłat od papierów wartościowych i loterii oraz ceł na alkohol. Do dalszej rozbudowy floty Niemcy skłaniać miały wydarzenia międzynarodowe. Zniszczenie floty hiszpańskiej przez Amerykanów podczas wojny 1898 roku skutkowało upadkiem resztek hiszpańskiego imperium kolonialnego. W tym samym roku między Wielką Brytanią a Francją doszło do ostrego sporu o leżącą w Sudanie Faszodę. Ze względu na dysproporcję

¹⁵ Klaus Hildebrand, *Das vergangene Reich. Deutsche Außenpolitik von Bismarck bis Hitler 1871–1945* (Stuttgart: DTV, 1995), 213–221.

¹⁶ Röhl, *Wilhelm II. Der Aufbau*, 1137–1142.

potencjałów morskich obu protagonistów rząd w Paryżu musiał zrezygnować ze swych roszczeń. Bowiem w przypadku ewentualnego wybuchu otwartej wojny między oboma państwami Royal Navy natychmiast przecięłaby francuskie linie komunikacyjne, skutecznie odcinając metropolię od jej kolonii i uniemożliwiając prowadzenie Francji efektywnych działań wojennych na Czarnym Łądzie. Podobnie podczas wojny burskiej w latach 1899–1902 kontrolujący szlaki żeglugowe Brytyjczycy nie musieli zbyt wiele przejmować się nieprzychylnym wobec nich stanowiskiem znacznej części światowej opinii publicznej.

Ważki argument na rzecz dalszej rozbudowy floty dało Wilhelmowi zatrzymanie i internowanie przez okręty brytyjskie, pod zarzutem kontrabandy wojennej dla Transwalu, kilku niemieckich statków zmierzających do leżącego w portugalskim Mozambiku Lourenço-Marquez na przełomie 1899 i 1900 roku. Wieść o drugim takim incydencie dotarła do cesarza, gdy ten przebywał właśnie w towarzystwie Tirpitz i Bülowa. Cała trójka nie kryła radości z zaistniałej sytuacji. „Teraz mamy wiatr, którego potrzebujemy, aby doprowadzić naszą łódź do portu” – skomentował wydarzenie Tirpitz¹⁷. Cesarz zarządził otwarcie szampana i wznosił toast za zdrowie dowódcy brytyjskiego okrętu, który wydał rozkaz zatrzymania niemieckiego statku, a admirał zażartował, że należałoby odznaczyć go za zasługi dla rozbudowy niemieckiej floty. Wkrótce bowiem planowano wnieść pod obrady parlamentu nowelę morską, a incydent można było wykorzystać jako argument przemawiający za koniecznością jej przyjęcia. Jak argumentował w przemówieniu w Reichstagu w czerwcu 1900 roku kanclerz Chlodwig książę Hohenlohe: „Rzecz Niemiecka nie może być zależna od dobrej woli innych mocarstw, więc musi stać na własnych nogach i liczyć na szacunek. Stąd wynika konieczność silnej floty. Najnowsza historia pokazuje, dokąd dochodzi kraj, który nie ma floty”¹⁸.

Reichstag przyjął nowelę o flocie 201 głosami za i 103 przeciw. Zakładała ona budowę w ciągu 17 lat 38 okrętów liniowych i 52 krążowników, nie licząc jednostek pomocniczych. Jedynym ustępstwem było skreślenie z pierwotnego założenia sześciu wielkich krążowników. Trzon floty stanowić miały cztery eskadry pancerników, z dodatkowymi dwoma okrętami flagowymi i czterema rezerwowymi. Roczne koszty realizacji tych gigantycznych zbrojeń szacowano na 300 mln marek. Cesarz przyjął werdykt parlamentarzystów z nieukrywaną

¹⁷ Wilderotter, „Unser Zukunft Liegt auf dem Wasser”, 66.

¹⁸ *Denkwürdigkeiten des Fürsten Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingsfürst*, red. Friedrich Curtis, t. II (Stuttgart–Leipzig: Deutsche Verl.-Anst., 1906), 540.

radością. W przeciwieństwie do Bülowa i Tirpitzta naiwnie wierzył, że zbrojenia morskie nie muszą wcale oznaczać trwałego pogorszenia relacji z Wielką Brytanią¹⁹.

Na narastanie brytyjsko-niemieckiego wyścigu zbrojeń olbrzymi wpływ wywarł również przełom technologiczny. Między innymi w wyniku doświadczeń wojny japońsko-rosyjskiej rozwinięto nowy typ okrętów liniowych. Miały one – w porównaniu ze starszymi jednostkami – lepsze opancerzenie, większą prędkość, prawie dwukrotnie większą wyporność i silną, liczącą 10–12 dział artylerię główną, umieszczoną w obrotowych, pancernych wieżach ulokowanych z reguły na głównej osi okrętu. Kosztowały także znacznie więcej niż ich poprzednicy. Pojawienie się tych pancerników niemal z dnia na dzień spowodowało, że dotychczasowe z miejsca stały się przestarzałe, a wyścig zbrojeń morskich rozpoczął się w zasadzie od początku. Dodatkowo na potrzeby znacznie większych okrętów należało przebudować m.in. doki i nabrzeża portowe oraz pogłębić kanały. Pierwszym okrętem nowego typu, który wszedł na służbę, był brytyjski HMS Dreadnought (Nieustraszony). Stało się to pod koniec 1906 roku. Jego nazwa posłużyła do określenia całej generacji okrętów właśnie mianem dreadnotów.

Niemcy zareagowali na pojawienie się dreadnotów kolejną nowelą ustawy morskiej. W skierowanym do parlamentu przedłożeniu rządowym z listopada 1905 roku uwzględniono wzrost kosztów budowy poszczególnych okrętów oraz konieczność przebudowy doków, urządzeń portowych i poszerzenia Kanału Kilońskiego. Zakładano również budowę skreślonych przy okazji nowelizacji z 1900 roku sześciu wielkich krążowników oraz zwiększenie liczby okrętów torpedowych. Przyjęciu przez Reichstag tej nowelizacji w maju 1906 roku pomogło oburzenie opinii publicznej na wrocie Niemcom stanowisko Wielkiej Brytanii podczas pierwszego kryzysu marokańskiego i rozczarowanie rezultatami konferencji w Algeciras. Do realizacji programu przystąpiono z olbrzymią energią. Do produkcji dreadnotów przystosowano aż siedem niemieckich stocznii. W latach 1902–1910 zatrudnienie w zakładach Kruppa wzrosło ponad dwukrotnie. Niemcy położyli stępkę pod budowę pancernika Nassau, który dał nazwę serii pierwszych niemieckich dreadnotów, w lipcu 1907 roku. Jego budowę zakończono jesienią 1909 roku. Tirpitz uznał, że pojawienie się tej klasy okrętów wymusza na

¹⁹ Röhl, *Wilhelm II. Der Aufbau*, 1147–1152; Konrad Canis, *Von Bismarck zur Weltpolitik. Deutsche Außenpolitik 1890–1902* (Berlin: Akademie Verlag, 1997), 309.

Niemczech zwiększenie tempa zbrojeń, jeśli chcą oni w jakimś rozsądnym czasie stworzyć flotę porównywalną z brytyjską²⁰.

W tym okresie wcale nie wygasły spory Tirpitz z kajzerem o kierunek rozbudowy floty. Admirał opowiadał się za budową okrętów wolniejszych, ale za to silniej opancerzonych i mających większą siłę ognia. Według monarchy nie można było zaniedbywać krążowników osiągających wyższą prędkość i mających dalszy zasięg działania. W 1904 roku kajzer opublikował pod pseudonimem w specjalistycznym piśmie „Marine Rundschau” artykuł pochwalny na temat krążowników. Na polecenie Tirpitz krytyczną replikę przygotowało dwóch oficerów marynarki. Sam admirał prosił też księcia Henryka o wpłynięcie na brata, aby ten przestał się upierać przy swym pomysle. Jednak wraz ze zmianami technologicznymi różnica między tymi typami okrętów zmalowała. Za swej strony Tirpitz niechętny był takim nowinkom jak torpedowce, okręty podwodne czy lotnictwo morskie. Uznawał, że decydujące starcie rozstrzygną pomiędzy sobą okręty liniowe, a więc nie ma sensu rozpraszanie środków na inne cele. Poza tym jego zdaniem należało poczekać na to, czy nowinki sprawdzą się w praktyce, podczas gdy cesarz chciał jak najszybszego ich wprowadzenia²¹.

Niezależnie od typów budowanych jednostek przyspieszenie tempa ich budowy groziło dalszymi komplikacjami w relacjach z Brytyjczykami, którzy i tak z zaniepokojeniem obserwowali dotychczasowe niemieckie poczynania w tej dziedzinie. Nawet liberalny rząd Henry’ego Campbell-Bannermana, który uformował się w lutym 1906 roku, mimo swej niechęci do kosztownych zbrojeń morskich, obiecał opinii publicznej, że bez względu na koszty utrzyma przewagę morską Wielkiej Brytanii. Brytyjczycy podejrzewali Niemców o potajemne przyspieszanie prac nad pancernikami nowej klasy. Stocznie niemieckie miały mieć możliwość jednoczesnego rozpoczynania budowy większej liczby takich jednostek niż brytyjskie.

W Wielkiej Brytanii podnosiły się coraz częściej głosy irytacji i zaniepokojenia z powodu agresywnej polityki Niemiec. Już na przełomie 1904 i 1905 roku doszło do paniki związanej z widmem ewentualnej niemieckiej inwazji. Podczas dyskusji publicznej na ten temat w lutym 1905 roku cywilny lord Admiralicji

²⁰ John C.G. Röhl, *Wilhelm II. Der Weg in den Abgrund 1900–1941* (München: Beck, 2008), 510–541.

²¹ Michael Epkenhans, *Wilhelm II and ‘his’ navy 1888–1918*, w: *The Kaiser. New Research on Wilhelm II’s Role in Imperial Germany*, red. Annika Mombauer, Wilhelm Deist (Cambridge: Cambridge University Press, 2003), 32; Röhl, *Wilhelm II. Der Weg*, 508–541; Tirpitz, *Der Aufbau*, 18 i n.

Arthur Lee, tłumacząc konieczność koncentracji floty brytyjskiej nad Morzem Północnym, zapowiedział buńczucznie, że w razie konieczności Royal Navy będzie w stanie przeprowadzić błyskawiczne uderzenie, zanim po drugiej stronie tego akwenu zdążą dowiedzieć się z gazet o wypowiedzeniu im wojny. W Niemczech odebrano to jako pogroźkę i zapowiedź „kopenhagizacji” floty, tj. jej zniszczenia na wzór zatopienia przez Brytyjczyków floty duńskiej w 1807 roku. Do takiego rozwiązania wzywała w listopadzie 1904 roku „Army and Navy Gazette”.

Niemców oskarżano wówczas także o celowe dążenie do skonfliktowania Wielkiej Brytanii z Rosją. Podniosły się głosy, że to oni stali za incydemem na Dogger Bank, gdzie w nocy z 21 na 22 października 1904 roku po wpłynięciu na Morze Północne rosyjska Flota Bałtycka omyłkowo ostrzelała brytyjskie kutry rybackie, biorąc je za japońskie torpedowce²². Z kolei w napisanym w styczniu 1907 roku dla Edwarda Greya specjalnym memorandum poświęconym stosunkom brytyjsko-niemieckim, jego autor, specjalista od spraw niemieckich, Eyre Crowe stwierdził, że polityka uprawiana przez „dobrze znanego ze swych cech umysłu i temperamentu obecnego władcę Niemiec, charakteryzuje się kapryśnością, agresją i dążeniem do uzyskania dominacji”²³. Jego zdaniem, jak wykazała miała praktyka, koncyliacyjne stanowisko zajmowane dotychczas przez rząd brytyjski wobec Niemiec nie może przynieść pożądaných rezultatów w postaci odwzajemnienia się przez ten kraj bardziej przyjazną i uwzględniającą interesy brytyjskie polityką. Zachowanie Rzeszy przyrównał nawet do szantażysty, który, gdy mu się ustąpi, po krótkim czasie wysunie nowe, dalej idące żądania. Jediną sensowną strategią wobec takiego partnera było twarde stawienie mu oporu²⁴. Z drugiej strony pod koniec roku, nie bez rezygnacji, Holstein zanotował w swym dzienniku, że napięcia i brak zaufania pomiędzy Niemcami a Wielką Brytanią stały się już stałym czynnikiem stosunków międzynarodowym, które światowi mężowie stanu muszą brać pod uwagę²⁵.

Atmosfera relacji brytyjsko-niemieckich ulegała stopniowemu, ale wyraźnemu pogorszeniu. W Wielkiej Brytanii zarówno społeczeństwo, jak i elity poważnie obawiały się, że Niemcy przygotowują się do inwazji na Wyspy Brytyjskie.

²² Konrad Canis, *Der Weg in den Abgrund. Deutsche Außenpolitik 1902–1914* (Paderborn: Schöningh, 2011), 108–116; Dominik Geppert, *Pressekriege. Öffentlichkeit und Diplomatie in den deutsch-britischen Beziehungen 1896–1912* (München: Oldenburg, 2007), 246 i n.

²³ *British Documents on the Origins of the War 1898–1914* (dalej BDOW), red. George P. Gooch, Harold Temperley, t. III (London: His Majesty’s Stationery Office, 1928), 415.

²⁴ BDOW, t. III, 419–420.

²⁵ *The Holstein Papers*, t. IV, 509.

Kajzerowi osobiście i Niemcom przypisywano zamiar rozbicia Imperium Brytyjskiego. Atak miał nastąpić bezzwłocznie po zakończeniu budowy floty. Wśród Brytyjczyków narastała psychoza niemieckiego zagrożenia, tzw. strach przed flotą (*navy scare*). Brytyjczycy żyli w przekonaniu, że otacza ich armia niemieckich agentów, udających fryzjerów, kelnerów i urlopowiczów. Żydów *en bloc* podejrzewano o proniemieckie sympatie. Latem 1908 roku na Wyspach zapanowała istna panika przed szpiegami, zaś przez prasę i parlament przetoczyła się debata nad stanem umocnień nadmorskich. Atmosfera wojenna panowała na Wyspach Brytyjskich także wiosną 1909 roku. Świadczyła o tym popularność sztuki *Englishman's Home*, przedstawiającej wymagowaną inwazję na Wyspy. Została ona entuzjastycznie odebrana przez publiczność i dobrze trafiała w panujące wówczas nastroje²⁶.

Ta szpiegomania rozbudzana była przez popularne powieści sensacyjne Williama Le Queux zatytułowane *The Invasion of 1910* (*Inwazja roku 1910*, wyd. 1906) i *Spy of Kaiser* (*Szpieg Cesarza*, wyd. 1910), roztaczające wizję desantu wojsk niemieckich na Wyspach Brytyjskich, przygotowanego przez armię szpiegów. W swych niecznych zamiarach mieli oni wykorzystywać brytyjską prostoduszność i nadmierne zaufanie. Pierwsza z omawianych powieści została opatrzona wstępem samego lorda Robertsa, bohatera wojen z mahdystami i Burami, co musiało wzmacniać wiarygodność stawianych w niej tez. Członkowie brytyjskich władz przekonani byli, że Niemcy intensywnie pracują nad planami desantu, chcąc podporządkować sobie Holandię i Danię, a brytyjskie wybrzeże odwiedzają incognito oficerowie niemieckiej marynarki, zbierając informacje o instalacjach wojskowych. Cesarz zaś na planach nowych transatlantyków osobiście miał nanosić poprawki, mające usprawnić załadunek i rozładunek piechoty²⁷.

Obawa przed narastającym niemieckim zagrożeniem była jedną z przyczyn zbliżenia brytyjsko-francuskiego z 1904 roku i brytyjsko-rosyjskiego z 1907 roku. Nie rozwiąło ich oczywiście wniesienie do Reichstagu w listopadzie 1907 roku i przyjęcie w marcu 1908 roku kolejnej noweli ustawy morskiej. Zakładała ona zwiększenie przez cztery lata tempa budowy pancerników z trzech do czterech rocznie. Począwszy od 1912 roku miało ono spaść do dwóch jednostek rocznie. Poza tym skrócono okres służby okrętów z 25 do 20 lat. To „odmłodzenie” floty służyło zwiększeniu jej siły bojowej, gdyż okręty starszej generacji miały

²⁶ GP, t. XXVIII, nr 10266.

²⁷ James Joll, Gordon Martel, *Przyczyny wybuchu pierwszej wojny światowej* (Warszawa: Książka i Wiedza, 2008), 338–339; Röhl, *Wilhelm II. Der Weg*, 645–652.

być automatycznie zastępowane nowoczesnymi jednostkami. Wilhelm łudził się, że przez dłuższy pobyt na Wyspach i gesty kurtuazji wobec Brytyjczyków może ocieplić atmosferę tych stosunków i rozwiązać nieuzasadnione – jego zdaniem – obawy Brytyjczyków. Służyć temu miała długa wizyta na Wyspach Brytyjskich jesienią 1907 roku. Na niewiele się to zdało. W grudniu 1907 roku Navy League domagała się zwiększenia floty brytyjskiej. Według „Standard” utrzymanie dominacji na morzach stanowiło dla imperium brytyjskiego sprawę życia i śmierci. „Daily Graphic” zaś pytała na swych łamach retorycznie, po co Niemcom silniejsza flota, skoro deklarowali chęć zbliżenia z Wielką Brytanią. Wniosek był oczywisty – należało bezwzględnie utrzymać przewagę na morzach²⁸.

W sposób dyletancki, za plecami swoich własnych urzędników i wojskowych, wierząc w swój dar przekonywania, Wilhelm postanowił osobiście zwrócić się do zagranicznych urzędników, nie informując nawet o tym swoich podwładnych. Jeszcze przed formalnym przyjęciem powyższej noweli morskiej w lutym 1908 roku wysłał prywatny list do brytyjskiego admirała lorda Tweedmoutha. Monarcha zaprzeczał w nim, że niemiecka flota stanowiła zagrożenie dla brytyjskiej dominacji na morzach. Nowela miała mieć na celu nie powiększenie floty, lecz jej odmłodzenie. Zachęcał przy tym Brytyjczyków do rozbudowy ich własnego potencjału morskiego. Jak przekonywał, sam był wszak brytyjskim admirałem. W jego ocenie prasa celowo wyolbrzymiała rzekome zagrożenie ze strony niemieckiej marynarki²⁹.

List przedostał się do mediów. Tłumaczenia kajzera nie przekonały ani decydentów, ani opinii publicznej po drugiej stronie Morza Północnego. Króla Edwarda VII oburzał fakt, że obcy monarcha, za jego plecami, korespondował na tematy polityczne z jedynym z jego urzędników. Jak argumentował w liście do swego siostrzeńca, nie mógł pojąć, jak list cesarski mógł odwrócić uwagę brytyjskiej opinii publicznej od wzrostu niemieckich nakładów na zbrojenia morskie³⁰. Nad listem obradowała nawet Izba Gmin. Po raz pierwszy w debacie parlamentarnej jako potencjalnego wroga Wielkiej Brytanii otwarcie wymieniono Rzeszę. Brytyjska opinia publiczna uznała, że cesarz świadomie chciał ją zwieść, a do załatwiania tak poważnych spraw powinien wykorzystywać kanały oficjalne. Zszokowani byli również Bülow i Tirpitz, którzy o wszystkim dowiedzieli się

²⁸ GP, t. XXIV, nr 8173, 8176.

²⁹ GP, t. XXIV, nr 8181.

³⁰ GP, t. XXIV, nr 8183.

po kilkunastu dniach z mediów. Admirał chciał nawet złożyć dymisję. Na stanowisku pozostał po mianowaniu go przez monarchę członkiem pruskiej Izby Panów³¹.

Wilhelm konsekwentnie odrzucał ograniczenie zbrojeń morskich jako warunku zawarcia ugody niemiecko-brytyjskiej. Takie oczekiwania ze strony Londynu uznał w jednym z marginaliów z lipca 1908 roku za bezgraniczną bezczelność, osobistą potwarz, ciężką obrazę niemieckiego narodu i cesarza. Jak argumentował, równie dobrze Francja i Rosja mogłyby zażądać od niego ograniczenia niemieckich zbrojeń lądowych³². Cesarz zarzucał Brytyjczykom, że nie są gotowi do ustępstw na rzecz Niemiec i nie traktują ich równorzędnie. Uznanie przez Niemcy zasady *two power standard* bez uzyskania niczego w zamian oznaczałoby kapitulację przed światem i ujmę na honorze narodowym. Krytykował także – za niezrozumienie znaczenia floty i nie dość energiczną jej obronę w kontaktach z gospodarzami – niemieckiego ambasadora w Londynie Paula Metternicha, który w swych raportach wielokrotnie apelował o wykazanie większego zrozumienia dla postulatów strony brytyjskiej. Jako cywil nie miał się on znać na rzeczy. Monarcha bardziej dowierzał attaché morskemu przy ambasadzie w Londynie³³.

Do kolejnego spotkania kajzera z królem Anglii doszło w sierpniu 1908 roku w Kronenbergu. Wilhelm przestrzegał wówczas swego gościa, że nie zgodzi się na narzucenie mu ograniczeń w zbrojeniach morskich. Wymiana poglądów w kwestii floty nie doprowadziła do zbliżenia stanowisk. Po spotkaniu powiedział Bülowowi, że Brytyjczykom należy pokazać zęby i mówić do nich otwartym tekstem³⁴. Złożoną w początkach 1909 roku propozycję wzajemnej wymiany informacji o flocie uznał za obrazę, podobną do tej, jakiej dopuścić się miał wobec Wilhelma I poseł francuski w przededniu wybuchu wojny w 1870 r. Nie dziwi zatem, że odkładana od dłuższego czasu oficjalna wizyta Edwarda w Berlinie, do której doszło ostatecznie w lutym 1909 roku, odbywała się w chłodnej i pełnej napięć atmosferze. Po jej zakończeniu kajzer grzmiał do swych współpracowników, że wszelkie próby ograniczenia rozbudowy floty przez Albion będą

³¹ Lothar Reinermann, *Der Kaiser in England. Wilhelm II. und sein Bild in der britischen Öffentlichkeit* (Paderborn: Schöningh, 2001), 324; Bülow, *Denkwürdigkeiten*, t. II, 324; Röhl, *Wilhelm II. Der Weg*, 655–661.

³² GP, t. XXIV, nr 8217.

³³ GP, t. XXVIII, nr 10266, 10294, 10297, 10298.

³⁴ Röhl, *Wilhelm II. Der Weg*, 677–688; Canis, *Der Weg in den Abgrund*, 272.

oznaczały wojnę, gdyż nie pozwoli na to, by o niemieckiej polityce zbrojeniowej współdecydowały inne mocarstwa³⁵.

Innym sposobem na poprawę wzajemnych relacji miał być cesarski wywiad opublikowany w październiku 1908 roku przez brytyjską gazetę „Daily Telegraph”. Paradoksalnie wywołał on największy kryzys wewnętrzny w II Rzeszy, bynajmniej nie łagodząc obaw strony brytyjskiej. Geneza feralnego wywiadu sięga jesieni 1907 roku. Wówczas to cesarz wraz z małżonką udał się z oficjalną wizytą do Londynu. Wizyta miała na celu poprawę wzajemnych relacji nadzarpniętych w ostatnich latach głównie w wyniku zbrojeń morskich Rzeszy. Po zakończeniu części oficjalnej para cesarska przyjęła zaproszenie od pułkownika Edwarda Jamesa Stuarta Wortleya do odwiedzin w jego położonym w południowej Anglii zamku Highcliff. Wielokrotnie rozmawiano tam o nienajlepszych w ostatnich latach relacjach brytyjsko-niemieckich i sposobach na ich poprawę. Z tych prywatnych rozmów gospodarz zrobił notatki na swój własny użytek. Kilka miesięcy później obaj panowie spotkali się ponownie, tym razem już w Niemczech. Wtedy właśnie, po kolejnej wymianie opinii, narodziła się myśl, by w celu poprawy atmosfery stosunków brytyjsko-niemieckich zebrać poglądy cesarza w formie rzekomego wywiadu i upublicznić je w prasie³⁶.

Zredagowanie tekstu wziął na siebie Stuart Wortley. Po uporaniu się z tym zadaniem przesłał go Wilhelmowi do autoryzacji. Zgodnie z procedurami cesarz odesłał skompilowany na podstawie kilku rozmów rzekomy wywiad do kancлера z prośbą o zatwierdzenie. Przywalony pracą Bülow przekazał artykuł do Urzędu Spraw Zagranicznych, nakazując jego gruntowne przepracowanie i odsłanie go w dwóch kopiach – po jednej dla monarchy i dla siebie. Jednak sekretarz stanu Wilhelm Schön chorował, zaś szef Departamentu Prasowego Otto Hammann przebywał właśnie na urlopie. Wobec tego trud redakcji tekstu wziął na siebie radca Reinhold Klehmet. Po jedynie kosmetycznych poprawkach przesłał go cesarzowi, który odesłał tekst Stuartowi Wortleyowi³⁷.

„Daily Telegraph” opublikowała wywiad 28 października 1908 roku. Wilhelm żalił się w nim na to, że Brytyjczycy są niewdzięczni i nie doceniają jego wysiłków na rzecz utrzymania przyjacielskich stosunków między oboma krajami.

³⁵ Paul M. Kennedy, *The Rise of Anglo-German Antagonism 1860–1914* (London: Allen & Unwin, 1980), 251–288; Reinermann, *Der Kaiser in England*, 354–358.

³⁶ Röhl, *Wilhelm II. Der Weg*, 624–648.

³⁷ Tamże, 706–717; Lamar Cecil, *Wilhelm II*, t. II (Chapel Hill–London: University of North Carolina Press, 1996), 131–135.

Miał on przygotować plan wojenny, który umożliwił Brytyjczykom zwycięstwo w wojnie nad niepokornym Transwalem i Oranią. Do tego stał na czele nielicznej probrytyjskiej grupy w Niemczech, podczas gdy większość Niemców zajmowała zdecydowane antybrytyjskie stanowisko. Dowodem tego była m.in. odmowa udzielenia pomocy podróżującemu po Europie prezydentowi Transwalu Paulusowi Krugerowi, a co ważniejsze odrzucenie francuskiej i rosyjskiej inicjatywy wspólnej interwencji dyplomatycznej mającej doprowadzić do kompromisowego zakończenia konfliktu. Cesarz odniósł się także do rozbudowy niemieckiej floty, tłumacząc to koniecznością podjęcia bardziej aktywnej polityki na Dalekim Wschodzie i Pacyfiku. Nie zaprzeczył też, że flota ma ostrze antybrytyjskie. „Bo przeciwko komu mielibyśmy ją budować?” – jak sam zapytał retorycznie³⁸.

Trudno znaleźć w historii dyplomacji tekst zawierający podobną dawkę impertynencji i obrażający jednocześnie aż tyle państw co ten cesarski wywiad. Tezy stawiane przez monarchę uznano za tak niedorzeczne, że początkowo wielu Niemców podejrzewało jakąś dziennikarską prowokację i powątpiewało w autentyczność cesarskich wynurzeń. Jednak artykuł w półoficjalnej „Norddeutsche Allgemeine Zeitung”, w którym usiłowano przytępić ostrość niektórych słów cesarza, rozwiął te wątpliwości.

Wywiad doprowadził do potężnego kryzysu wewnętrznego, wywołując szok w świecie polityki oraz falę krytyki pod adresem nieodpowiedzialnego monarchy. Jeszcze nigdy dotąd w historii Prus i Niemiec osoba monarchy nie znalazła się pod tak zmasowaną falą krytyki. Winnych szukano także w Kancelarii Rzeszy i Urzędzie Spraw Zagranicznych, gdzie przeprowadzono wewnętrzne dochodzenie. Oczywiście każdy zrzucił z siebie odpowiedzialność. Nieszczęsny radca Klehmet, który rzeczywiście przeczytał tekst, najprawdopodobniej działał w duchu pruskiej tradycji urzędniczej, według której urzędnicy nie powinni ingerować w meritum tez wygłaszanych przez monarchę, ale jedynie wyeliminować ewentualne błędy rzeczowe³⁹.

Także zagraniczni politycy przyjęli słowa cesarza z osłupieniem. Brytyjczycy poczuli się głęboko urażeni w swej dumie narodowej. Wszak wojna burska była najkrwawszym i najdroższym konfliktem zbrojnym, jaki stoczyli oni od czasu wojen napoleońskich, konfliktem, którego stawką było utrzymanie statusu imperium, a teraz Wilhelm sobie przypisywał decydujący wpływ na zwycięstwo.

³⁸ Bülow, *Denkwürdigkeiten*, t. II, 352–353.

³⁹ GP, t. XXIV, nr 8258.

W parlamencie brytyjskim posłowie dosłownie śmiali się z insynuacji cesarza o jego rzekomym autorstwie planów operacyjnych przeciw Burom, zaś w prasie pojawiły się karykatury przedstawiające go jako pogromcę republik burskich. Z kolei urażony insynuacjami lord Roberts nosił się z myślą o odesłaniu nadanego mu przed siedmioma laty pruskiego orderu Orła Czarnego. Podobnie w swych pamiętnikach stwierdził Grey, że tymi słowami Wilhelm zrobił z Niemiec na pewien czas pośmiewisko. Natomiast niepokój Brytyjczyków wywoływało stwierdzenie, że – w przeciwieństwie do cesarza – większość Niemców ma antybrytyjskie nastawienie. Nieufność budzić musiały plany rozbudowy floty oraz deklaracja, że podczas tej wojny Niemcy odrzuciły francusko-rosyjską propozycję interwencji dyplomatycznej. Choć to ostatnie akurat było prawdą, to naturalnie rządy w Paryżu i Londynie całej sprawie zaprzeczyły. Co najmniej zdziwieni poczuć się musieli również Japończycy, przeciw którym, wedle słów monarchy, miała być przygotowywana flota niemiecka.

Drugi kryzys marokański z lata 1911 roku unaoczniał, jak niewiele brakowało do wybuchu wojny między mocarstwami⁴⁰. Gdy jesienią 1911 roku kryzys ostatecznie zażegnano, Wielka Brytania podjęła próbę wypracowania porozumienia z Niemcami, które uwzględniłoby jej żywotne interesy, czyli zachowanie *status quo* na morzach. Wyścig zbrojeń poważnie obciążał budżet kraju. Według niemieckich dyplomatów Brytyjczycy w tym okresie, jak nigdy w ciągu ostatnich kilkunastu lat, skłaniali się do ugody z Niemcami. W doprowadzenie do rozmów zaangażowali się zainteresowani utrzymaniem pokoju i bliskich więzów handlowych przedsiębiorcy – po stronie niemieckiej Albert Ballin, zaś po brytyjskiej magnat finansowy sir Ernest Cassel. Co ciekawe Casell wywodził się z rodziny niemieckich Żydów i był naturalizowanym Anglikiem. Obaj przedsiębiorcy po licznych sondażach stwierdzili, że po obu stronach Morza Północnego wciąż istniała wola negocjacji i wypracowania kompromisu.

Po niemieckiej stronie w sprawie floty i ewentualnego układu z Brytyjczykami kształtowały się dwa obozy. Szef dyplomacji Alfred von Kiderlen-Wächter, kanclerz Theobald von Bethmann-Hollweg oraz Metternich uważali, że dla pozyskania gwarancji zachowania przez Wielką Brytanię neutralności na wypadek wojny Niemiec z Francją i Rosją oraz zdobycia nowych kolonii koniecznym było

⁴⁰ Szerzej patrz np. Piotr Szlanta, „Konflikty marokańskie 1905–1910”, w: *Konflikty kolonialne i postkolonialne w Afryce i Azji 1869–2006*, red. Piotr Ostaszewski (Warszawa: Książka i Wiedza, 2006), 124–137.

ograniczenie zbrojeń morskich. Z kolei w ocenie Tirpitz do porozumienia z Brytyjczykami wystarczyć powinno jedynie opóźnienie tempa rozbudowy marynarki.

Kluczową kwestią dla perspektyw zbliżenia z Albionem stawała się opinia samego cesarza. Ten patrzył na całą sprawę głównie z wojskowej perspektywy, skłaniając się ku argumentacji admirała. W jego ocenie szef brytyjskiej dyplomacji Edward Grey nie był skłonny do poważnych ustępstw i imponowała mu jedynie naga siła. Używając charakterystycznego dla siebie koszarowego języka, w styczniu 1912 roku stwierdził, że niemieccy dyplomaci mają tak pełno w spodniach, że smród roznosił się po całej Wilhelmstraße (ulicy, przy której mieściła się siedziba niemieckiego Urzędu ds. Zagranicznych). Depesze od Metternicha komentował złośliwymi marginaliami. Mimo tego stanowiska, co sam kanclerz odnotował ze zdziwieniem, kajzer wyraził jednak gotowość rozpoczęcia rozmów na temat zbrojeń morskich. Wydaje się, że Wilhelm żywił zbyt wygórowane oczekiwania co do skłonności strony brytyjskiej do ustępstw, licząc na rozpad Ententy⁴¹.

Pod koniec stycznia 1912 roku brytyjski gabinet przedłożył Niemcom memorandum, określające ogólne ramy ewentualnego porozumienia. W zamian za ograniczenie zbrojeń morskich Rzeszy i uznania przez nią brytyjskiej dominacji na morzach gotowy był rozważyć niemieckie żądania dotyczące kolonii oraz obustronnie zobowiązać się do powstrzymania się od udziału w zaczepnej wojnie wypowiedzianej drugiej stronie przez inne mocarstwo. Mimo tych zastrzeżeń Niemcy uznali te wstępne założenia za godne bliższego ich rozważenia. Celem przeprowadzenia poufnych sondaży na początku lutego 1912 roku do Berlina przybył uchodzący za przychylnego zbliżeniu z Rzeszą brytyjski minister wojny Richard Haldane.

Wizyta Haldane'a nad Szprewą nie rozpoczęła się pod dobrymi auspicjami. W dniu jego przyjazdu do Berlina cesarz wygłosił mowę tronową do posłów nowo wybranego Reichstagu, w której zapowiedział przedłożenie kolejnych projektów ustaw zakładających zwiększenie nakładów na armię lądową i flotę⁴². Od początku zresztą cesarz był sceptyczny wobec rozpoczętych negocjacji, zalecając swym podwładnym zachowanie podczas nich wstrzeźliwości i ostrożności. Nie chciał dopuścić do jakiegokolwiek obcej ingerencji w politykę morską Niemiec⁴³.

Podczas swego pobytu w Berlinie brytyjski emisariusz odbył serię spotkań z wysokimi rangą urzędnikami niemieckimi, m.in. 9 lutego z samym cesarzem

⁴¹ Röhl, *Wilhelm II. Der Weg*, 886–895.

⁴² *Die Reden Kaiser Wilhelms II*, red. B. Krieger, t. IV (Leipzig: Reclam, 1913), 288–289.

⁴³ Tirpitz, *Der Aufbau*, 283–284, 303; GP, t. XXXI, nr 11380, 11344.

i towarzyszącym mu Tirpitzem. Gospodarze liczyli, że w zamian za ograniczenie tempa budowy okrętów Brytyjczycy będą skłoni podpisac deklarację o zachowaniu neutralności na wypadek wybuchu wojny francusko-niemieckiej. Podczas wizyty nie podjęto jednak żadnych konkretnych decyzji, choć wyniki sondażu wydawały się obu stronom dość obiecujące.

Nadzieje na sukces okazały się płonne. Na odchodne cesarz wręczył Haldane'owi tekst mającej trafić wkrótce do Reichstagu noweli ustawy morskiej. Po jej szczegółowej analizie przez brytyjską Admiralicję okazało się, że niemieckie plany były zakrojone na o wiele szerszą skalę, niż dotąd nad Tamizą zakładano. Niemcy planowali wystawienie trzeciej eskadry dreadnotów (do 1918 roku mieli posiadać zamiast dwunastu piętnaście takich okrętów) oraz pokaźny wzrost zarówno liczby okrętów podwodnych i niszczycieli, jak i personelu marynarki w służbie czynnej. Oznaczałoby to trzymanie niemieckiej floty na stopie wojennej przez cały okrągły rok i poważne zachwianie układu sił na Morzu Północnym⁴⁴.

Choć po wyjeździe Haldane'a pomiędzy Londynem a Berlinem przez kilka tygodni trwała intensywna wymiana korespondencji, do zawarcia porozumienia nie doszło. Grey odrzucił wstępne porozumienie wypracowane przez Haldane'a, gdyż niemiecka nowela morska przekreślać miała jego sens. Już w Londynie Haldane zadeklarował Metternichowi, że za każdy kil położony pod budowę niemieckiego dreadnota Brytyjczycy będą kładli dwa, a poza tym skoncentrują na wodach Morza Północnego także swą eskadrę śródziemnomorską. Wściekły cesarz bez konsultacji z kanclerzem nakazał Metternichowi poinformowanie Brytyjczyków, że to ostatnie posunięcie uzna za *casus belli*⁴⁵. Jak tłumaczył kanclerzowi, rezygnacja z noweli pod naciskiem Brytyjczyków była nie do pogodzenia z niemieckim honorem i groziła bezpieczeństwu narodowemu⁴⁶. Czując się ignorowanym w tak kluczowej kwestii dotyczącej międzynarodowego położenia Rzeszy przez sprzyjającego „twardogłowemu” Tirpitzowi monarchę, kanclerz złożył mu swoją dymisję. Wilhelm jej jednak nie przyjął, godząc się na odroczenie przesłania noweli do Reichstagu, aby dać czas na dalsze rokowania z Brytyjczykami. Bethmannowi-Hollwegowi nie udało się jednak pozyskać gwarancji pozostania

⁴⁴ Robert K. Massie, *Dreadnought. Brytania, Niemcy i nadejście Wielkiej Wojny*, t. II (Gdańsk: Finna, 2004), 328–329.

⁴⁵ Tirpitz, *Der Aufbau*, 310, 317; GP, t. XXXI, nr 11387, 11380.

⁴⁶ Tirpitz, *Der Aufbau*, 306–308.

Albionu neutralnym na wypadek wybuchu wojny na kontynencie, co mogłoby skłonić cesarza do modyfikacji planów zbrojeń⁴⁷.

Ostatecznie zatem w marcu 1912 roku nowela morska została podana do publicznej wiadomości, a miesiąc później przedłożona Reichstagowi. Zakładała ona podniesienie liczby niemieckich dreadnotów do poziomu 2/3 brytyjskich. Flotę miała wzmocnić trzecia eskadra okrętów liniowych, czyli kolejne osiem sztuk. Już w połowie maja parlament przyjął te założenia. Jedynym ustępstwem na rzecz Brytyjczyków było spowolnienie tempa budowy pancerników do dwóch jednostek rocznie. Wydatki na zbrojenia osiągnęły tym sposobem pułap 75% budżetu państwa. W tym samym miesiącu z Londynu odwołano Metternicha, co należy uznać za wotum nieufności ze strony cesarza⁴⁸.

Misja Haldane'a zakończyła się porażką. Zamiast przynieść zbliżenie stanowisk, doprowadziła do dalszego wzrostu wzajemnej nieufności. Stanowiska i oczekiwania obu stron były nie do pogodzenia. Okazało się, że oba rządy dysponowały bardzo ograniczonym polem manewru i nie wyrażały gotowości do realnych ustępstw na rzecz drugiej strony. Przystępowały do rozmów z dużą dawką podejrzliwości co do faktycznych intencji partnera. Warunkiem ustępstw ze strony Brytyjczyków było zamrożenie zbrojeń morskich ze strony Niemiec. Ci zaś skłonni byli jedynie do ograniczenia ich tempa, w zamian oczekując w praktyce zerwania współpracy Brytyjczyków z Rosjanami i Francuzami. Gdy Brytyjczycy kładli nacisk na stronę wojskową, Niemcom zależało głównie na wiążących deklaracjach politycznych. W Wielkiej Brytanii powstało wrażenie, że Niemcy chcą – w zasadzie nie dając nic w zamian – otrzymać *carte blanche* do rozprawy z Francją i Rosją, a więc uzyskania na kontynencie pozycji hegemonu. Także sama debata publiczna o ugodzie z Wielką Brytanią toczyła się w duchu społecznego darwinizmu i niechęci do ograniczenia zbrojeń⁴⁹.

Na reakcję Londynu nie trzeba było długo czekać. Zgodnie z zapowiedziami na początku 1913 roku podpisano brytyjsko-francuską konwencję morską. Na jej podstawie relokowano eskadrę śródziemnomorską Royal Navy do baz nad Morzem Północnym, wzmacniając tym obronę Wysp Brytyjskich. Natomiast Francuzi skoncentrowali swe siły główne w Tulonie. Brytyjczycy brali zatem

⁴⁷ Theobald von Bethmann-Hollweg, *Betrachtungen zum Weltkrieg*, t. I (Berlin: Hobbing, 1919), 45–70.

⁴⁸ GP, t. XXXI, nr 11427.

⁴⁹ Michael Fröhlich, *Imperialismus. Deutsche Kolonial- und Weltpolitik 1880 bis 1914* (München: DTV, 1997), 125–126; GP, t. XXXI, nr 11361; Canis, *Der Weg in den Abgrund*, 347 i n.

na siebie moralną odpowiedzialność za bezpieczeństwo atlantyckich wybrzeży Francji, podczas gdy Francuzi pilnować mieli tak swoich, jak i brytyjskich interesów pomiędzy Gibraltarem a Kanałem Sueskim. Kilkanaście miesięcy później Brytyjczycy podjęli rozmowy na temat podpisania konwencji morskiej z Rosjanami. Wybuch wojny uniemożliwił ich dokończenie. Natomiast Niemcy wciąż, mimo fiaska misji Haldane'a, łudzili się, że dzięki wynegocjowaniu bilateralnych porozumień w sprawie kolei bagdadzkiej, Chin czy Konga poprawią swe stosunki z Albionem. Niedaleki czas pokazał, że były to jedynie czcze życzenia⁵⁰.

Z perspektywy czasu projekt zbrojeń morskich Rzeszy okazał się kosztowną fanaberią cesarza i zakończył się – podobnie zresztą jak cała *Weltpolitik* – fiaskiem. Rozbudowa floty nie przyczyniła się bynajmniej do wzrostu znaczenia Niemiec na arenie międzynarodowej, lecz pogłębiła jej izolację w klubie wielkich mocarstw, skłaniając Wielką Brytanię do szukania kompromisu z Rosją i Francją. Także w sferze wewnętrznej nie spełniła pokładanych w niej nadziei, mocno obciążając budżet państwa. Podczas pierwszej wojny światowej niemiecka flota pełnomorska nie odegrała większej roli w działaniach wojennych, przez większość konfliktu rdzewiejąc w portach. Podczas bitwy jutlandzkiej stoczonej w dniach od 31 maja do 1 czerwca 1916 roku nie była ona w stanie przełamać blokady niemieckiego wybrzeża ogłoszonej przez Wielką Brytanię w momencie wybuchu wojny w sierpniu 1914 roku. Po zakończeniu konfliktu została zaś wydana zwycięzcom.

Bibliografia

- Bethman Hollweg, Theobald von. *Betrachtungen zum Weltkrieg*, t. I. Berlin: Hobbing, 1919.
- British Documents on the Origins of the War 1898–1914*, red. George P. Gooch, Harold Temperley, t. I–XI. London: His Majesty's Stationery Office, 1927–1938.
- Bülow, Bernhard von. *Denkwürdigkeiten*, t. I–IV. Berlin: Ullstein, 1930.
- Canis, Konrad. *Der Weg in den Abgrund. Deutsche Außenpolitik 1902–1914*. Paderborn: Schöningh, 2011.
- Canis, Konrad. *Von Bismarck zur Weltpolitik. Deutsche Außenpolitik 1890–1902*. Berlin: Akademie Verlag, 1997.

⁵⁰ Hildebrand, *Das vergangene Reich*, 269–278; Mommsen, *Grossmachtstellung und Weltpolitik*, 228–238.

- Cecil, Lamar. *Wilhelm II*, t. I–II. Chapel Hill–London: University of North Carolina Press, 1996.
- Denkwürdigkeiten des Fürsten Chlodwig zu Hohenlohe-Schillingsfürst*, red. Friedrich Curtis, t. I–II. Stuttgart–Leipzig: Deutsche Verl.-Anst., 1906.
- Die Reden Kaiser Wilhelms II*, red. Bogdan Krieger, t. I–IV. Leipzig: Reclam, 1913.
- Epkenhans, Michael. „«Mund halten und Schiffe bauen?» Stapelläufe: Monarchische Repräsentation, politische Legitimation und öffentliches Fest”. W: *Das politische Zeremoniell im Deutschen Kaiserreich 1871–1918*, red. Andreas Biefang, Michael Epkenhans, Klaus Tenfelde, 189–203. Düsseldorf: Droste, 2008.
- Epkenhans, Michael. „Wilhelm II and ‘his’ navy 1888–1918”. W: *The Kaiser. New Research on Wilhelm II’s Role in Imperial Germany*, red. Annika Mombauer, Wilhelm Deist, 12–36. Cambridge: Cambridge University Press, 2003.
- Fröhlich, Michael. *Imperialismus. Deutsche Kolonial- und Weltpolitik 1880 bis 1914*. München: DTV, 1997.
- Geppert, Dominik. *Pressekriege. Öffentlichkeit und Diplomatie in den deutsch-britischen Beziehungen 1896–1912*. München: Oldenburg 2007.
- Große Politik der Europäischen Kabinette*, red. Johannes Lepsius, Albrecht Mendelssohn-Bartholdy, Friedrich Thimme, t. I–XL. Berlin: Dt. Verl.-Ges. für Politik und Geschichte, 1922–1927.
- Hildebrand, Klaus. *Das vergangene Reich. Deutsche Außenpolitik von Bismarck bis Hitler 1871–1945*. Stuttgart: DTV, 1995.
- Joll, James, Gordon Martel. *Przyczyny wybuchu pierwszej wojny światowej*. Warszawa: Książka i Wiedza, 2008.
- Kennedy, Paul M. *The Rise of Anglo-German Antagonism 1860–1914*. London: Allen & Unwin, 1980.
- König, Wolfgang. *Wilhelm II und die Moderne. Der Kaiser und die technisch-industrielle Welt*. Paderborn: Schöningh, 2007.
- Krockow, Christian Graf von. *Niemcy. Ostatnie sto lat*. Warszawa: Volumen, 1997.
- Massie, Robert K. *Dreadnought. Brytania, Niemcy i nadejście Wielkiej Wojny*, t. I–II. Gdańsk: Finna, 2004.
- Mommsen, Wolfgang J. *Grossmachtstellung und Weltpolitik. Die Außenpolitik des Deutschen Reiches 1870 bis 1914*. Frankfurt am Main: Ullstein, 1993.
- Obst, Michael A. „Einer nur ist Herr im Reiche”. *Kaiser Wilhelm II. als politische Redner*. Paderborn: Schöningh, 2010.
- Petzold, Dominik. *Der Kaiser und das Kino. Herrschaftsinszenierung, Populärkultur und Filmpropaganda im Wilhelminischen Zeitalter*. Paderborn: Schöningh, 2012.

- Reden des Kaisers. Ansprachen, Predigten und Trinksprüche Wilhelms II.*, red. Ernst Johann. München: DTV, 1977.
- Reinermann, Lothar. *Der Kaiser in England. Wilhelm II. und sein Bild in der britischen Öffentlichkeit*. Paderborn: Schöningh, 2001.
- Röhl, John C.G. *Wilhelm II. Der Aufbau der persönlichen Monarchie 1888–1900*. München: Beck, 2001.
- Röhl, John C.G. *Wilhelm II. Der Weg in den Abgrund 1900–1918*. München: Beck, 2008.
- Szlanta, Piotr. „Konflikty marokańskie 1905–1910”. W: *Konflikty kolonialne i postkolonialne w Afryce i Azji 1869–2006*, red. Piotr Ostaszewski, 124–137. Warszawa: Książka i Wiedza, 2006.
- The Holstein Papers*, red. Norman Rich, Max Henry Fisher, t. I–IV. Cambridge: Cambridge University Press, 1955–1963.
- Tirpitz, Alfred von. *Der Aufbau der deutschen Weltmacht*. Stuttgart–Berlin: Cotta 1924.
- Tirpitz, Alfred von. *Wspomnienia*. Warszawa: Bellona, 1997.
- Wilderotter, Hans. „«Unser Zukunft Liegt auf dem Wasser». Das Schiff als Metapher und die Flotte als Symbol der Politik des wilhelminischen Kaiserreiches”. W: *Der letzte Kaiser Wilhelm II. im Exil*, red. Hans Wilderotter, Klaus-Dieter Pohl, 55–78. Berlin: Bertelsmann, 1991.

**“OUR FUTURE LIES ON THE SEA”
INTERNAL AND EXTERNAL FACTORS
OF GERMANY’S NAVAL ARMAMENTS IN THE YEARS 1898–1912**

Keywords: William II, Alfred von Tirpitz, Germany, Great Britain, fleet, naval arms race, First World War

Abstract

Since the very beginning of his accession to the throne in June, 1888, German emperor William II strived to develop Germany’s naval potential, as an integral element of so called “world policy” *Weltpolitik*. He regarded the transition of the German Reich into a full-scale naval great power as one of the crucial aims of his reign. In his eyes a new fleet should perform many important tasks such as improving Germany’s international position and appeal as a potential ally. This would widen its freedom of movement and help gain new colonial acquisitions. In addition, a German fleet was needed to protect

her growing overseas trade and defend communication lines with German colonies. The pride of a new, powerful navy should also help to establish a real unification of German society and to fight back the socialist influence within the working-class, which challenged the existing political and social status quo. In economic terms, this large-scale naval armament program should improve Germany's economic situation, acting as an important catalyst for developing branches of modern industry and for boosting employment. To convince German public opinion of the necessity of naval armaments, the German government started a huge, unprecedented, modern PR-campaign. A key figure of the whole project was Admiral Alfred Tirpitz, nominated in 1897 to the post of State Secretary of the Naval Office. Tirpitz framed the conception of "the risk fleet". In his opinion Germany should possess a fleet so strong that it would discourage potential aggressor. Mainly, thanks to his efforts in 1898, the German parliament voted in favor of a naval bill. In the following years, until 1912, this law was amended four times.

The aspirations of this project were quashed. Instead of strengthening the German international position among the great powers, this program led to the isolation of Germany among them. Especially, the British politicians and British public opinion were convinced that the German battle fleet stationed permanently in home waters within striking distance of their islands could have only one meaning, namely that such a fleet was built to challenge British naval supremacy and prepare the way for the eventual German invasion. Great Britain was keen to maintain her naval preponderance, which it regarded as indispensable for defending the British Islands and maintaining its vast overseas empire. In vain they tried to work out a compromise with Germans on that issue. But William II was determined to not allow any foreign intrusion in his naval-building program. The last attempt of finding a compromise was the failed mission to Germany of Lord Richard Haldane at the beginning of 1912. Thus Great Britain seemed to have no choice but to try to tighten political and military relations with countries regarded, until now, as potential enemies, namely France and Russia. The cost of the program weighed down the German state budget, thus necessitating financial reform and new taxes. During the First World War, the German battleship fleet did not play a substantial role in military operations and after the war was handed over to the victorious allies.