

**Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte**

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 28/3 (2001)

DOI: 10.11588/fr.2001.3.46493

---

Rechtshinweis

Bitte beachten Sie, dass das Digitalisat urheberrechtlich geschützt ist. Erlaubt ist aber das Lesen, das Ausdrucken des Textes, das Herunterladen, das Speichern der Daten auf einem eigenen Datenträger soweit die vorgenannten Handlungen ausschließlich zu privaten und nicht-kommerziellen Zwecken erfolgen. Eine darüber hinausgehende unerlaubte Verwendung, Reproduktion oder Weitergabe einzelner Inhalte oder Bilder können sowohl zivil- als auch strafrechtlich verfolgt werden.

confrères<sup>5</sup>. Ainsi que le fait remarquer l'auteur, entrepreneurs et promoteurs immobiliers pallient, par leur action, »productive de ville«, les manques de l'action publique. Leurs liens avec le Conseil municipal ou leur appartenance audit Conseil sont les seuls éléments permettant la coordination de leurs efforts alors que du côté allemand se développe ce que Heil appelle la professionnalisation de l'administration municipale<sup>6</sup>. Celle-ci donne les moyens humains nécessaires à la confection des plans d'extension mais aussi les idées qui accompagnent, non sans conflits, les projets d'embellissement, de modernisation et d'amélioration sanitaire de la ville. En revanche, sur le terrain du logement social, si les modalités diffèrent pour des raisons de culture et d'organisation nationale (Sociétés d'Habitations à Bon Marché d'un côté, *Baugenossenschaften* de l'autre, par exemple), les principes fondateurs, la philosophie de l'action sont à peu près identiques.

Par son travail l'auteur apporte une pièce importante à l'histoire des villes petites et moyennes. En privilégiant une méthode et une approche (une démarche comparative à partir de l'étude de la transformation urbanistique), il fournit un exemple attrayant et incitatif avec des pistes alléchantes, comme son interprétation de la monumentalité substitut au risque de perte d'identité ressenti par les villes après la destruction des enceintes fortifiées. Sa tâche n'était cependant pas aisée. Au-delà des problèmes nationaux, non éludés (outre la question alsacienne évoquée plus haut, Heil n'oublie pas de tenir compte de la situation de Landau dans la zone d'occupation après 1918), il fallait être capable de dépasser les divergences des réglementations et des pratiques administratives pour saisir les similitudes des transformations urbaines. Ce faisant, il empiète sur l'histoire des mentalités et l'histoire sociale (est-il possible de faire autrement?). D'un côté, il sait apporter la touche nécessaire à la compréhension des enjeux, de l'autre, il nous laisse un peu sur notre faim. Nous aimerions en savoir davantage sur les acteurs et les adversaires de la modernisation. Il en va ainsi, par exemple, du sous-chapitre sur le repos du dimanche. Heil joue aussi un peu sur l'ambiguïté allemande de *Bürger*. Jusqu'où va la confusion entre le »bourgeois« et le »citoyen de la ville«? L'extension et la modernisation s'accompagnent-elles d'un véritable embourgeoisement de la cité? Tenter d'y répondre serait écrire un tout autre ouvrage. On ne peut que souhaiter que l'exemple de Heil fasse tâche d'huile et que d'autres études comparatives, aussi bien documentées<sup>7</sup>, voient le jour.

Laurent COMMAILLE, Metz

Michael SALEWSKI, *Die Deutschen und die See. Studien zur deutschen Marinegeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts*, hg. von Jürgen ELVERT und Stefan LIPPERT, Stuttgart (Franz Steiner) 1998, 359 S. (Historische Mitteilungen der Ranke-Gesellschaft, Beiheft 25).

A l'occasion du 60<sup>e</sup> anniversaire du professeur Michael Salewski, la Ranke-Gesellschaft publie un certain nombre de ses articles concernant un domaine dans lequel sa réputation est plus qu'établie, à savoir l'histoire maritime allemande.

- 5 Sélestat se donne un règlement de construction (*Bauordnung*) dès 1875 tandis que le Palatinat en est globalement doté en 1890, en attendant le règlement général, pour la Bavière, de 1901.
- 6 Belfort, à l'instar de bien des villes françaises, possède un architecte municipal qui ne reste pas inactif. Voir le travail d'Eugène LUX, pour le Quartier Carnot, p. 76 et 77.
- 7 Peter Heil aurait pu faire figurer dans sa bibliographie, puisque voisin de la Lorraine, pour ce travail mené à Sarrebruck: Yves LEMOIGNE (dir.), *Urbanisme et architecture en Lorraine 1830-1930*, Metz 1982. Outre des comparaisons entre Metz et Nancy au tournant du siècle, donc un exemple »allemand« et un exemple français de développement urbain, on peut aussi y lire une rapide étude sur Ingolstadt dont la situation n'est pas sans rappeler les cités de Landau, Sélestat, Belfort et Haguenau.



Outre son travail monumental concernant »Die deutsche Seekriegsleitung 1935–1945« publié de 1970 à 1975, Salewski a essayé depuis 1970 dans de nombreuses publications des articles dont il n'est pas exagéré de dire qu'ils couvrent l'ensemble de l'histoire de la marine allemande de 1848 à nos jours. Les voilà maintenant rassemblés pour les plus importants dans un même ouvrage, le lecteur ne s'en plaindra pas.

Il ne saurait être question de rendre compte des quelque 22 articles, qui constituent le *panel* choisi. Usant du privilège régalién du critique nous n'en évoquerons que deux: le premier, *Deutschland als Seemacht* parce qu'il nous paraît résumer les vingt-deux autres en approfondissant les relations tumultueuses que l'Allemagne a entretenu durant plus d'un siècle avec le concept même de puissance maritime; le second *Zukunftflotten* parce qu'il aide à comprendre les raisons de l'échec des deux tentatives allemandes d'accession au rang de puissance maritime.

»Les Allemands n'ont-pas compris la mer...«, Salewski semble reprendre à son compte cette réflexion désabusée de Tirpitz, mais ce n'est qu'une apparence car il justifie cette assertion par de tout autres motifs que le grand-amiral. Ce dernier reprochait en fait aux Allemands de n'avoir pas compris le projet d'accession à la puissance maritime qu'il leur proposait. Salewski fonde son reproche sur la perception erronée que les Allemands et d'abord bien entendu leurs dirigeants (au premier rang desquels Tirpitz, qui est pour lui celui qui a le moins compris la mer) ont eu pendant un siècle (1848–1945) de la puissance maritime.

Alors que les puissances maritimes traditionnelles se sont constituées dans la durée en suivant un processus paisible, l'Allemagne a toujours tenté de le faire dans la fièvre et la précipitation en y mêlant des considérations de prestige, de *Selbstverständnis*, ce mot intraduisible de façon simple dans notre langue. Elle a vécu durant un siècle sur l'hypothèse fautive que l'existence d'une flotte et d'une position de départ suffisaient pour s'établir en tant que puissance maritime, sans tirer la leçon du fait qu'à chaque fois les puissances maritimes existantes se détournaient abruptement d'elle. Elle ne s'est jamais suffisamment interrogé sur les motifs de l'évolution du fameux rapport amour-haine avec l'Angleterre, qui non seulement, pour reprendre le célèbre mot de Bismarck, ne »voulait pas se laisser aimer«, mais surtout qui ne pouvait accepter que l'Allemagne ajoute à sa position de force continentale une marine orgueilleuse et puissante.

Les dirigeants allemands se sont aussi trompés sur une croyance, qui remonte au premier mémoire de 1848 du Prince Adalbert, à savoir que la possession d'une flotte doit servir à catalyser une alliance autour de celui qui la détient: l'opération de catalyse se fera toujours à leur détriment.

Voici pour le siècle calamiteux d'incompréhension. En ce qui concerne la période contemporaine, Salewski, qui ne dédaigne pas d'user du paradoxe, estime que depuis 1945 l'aspiration à devenir une puissance maritime est morte en Allemagne pour la simple raison que l'Allemagne est bel et bien devenue une puissance maritime. Et pourtant, écrit-il: »Pour la première fois dans l'histoire allemande, la construction d'une flotte non seulement n'était pas demandée, mais probablement catégoriquement rejetée par la majorité de la population.«

La marine fédérale allemande, la *Bundesmarine*, est née en catimini de la volonté de puissances maritimes et a été intégrée dans l'organisation militaire de l'Atlantique Nord, l'OTAN, c'est à dire dans l'alliance maritime la plus longue et la plus efficace de l'histoire. Il n'était plus question pour elle de construire comme autrefois une flotte équilibrée, de lancer des »programmes navals boursouflés«, mais d'assurer une participation effective à la défense maritime de la tête de pont, que constituait pour les nations maritimes la République fédérale allemande. La sécurité des accès à la mer Baltique, mission modeste en apparence, n'en était pas moins considérée comme essentielle dans les plans de défense de l'Alliance. La *Bundesmarine* voyait par ailleurs ainsi réglé le problème d'alliance maritime auquel avait achoppé les marines qui l'avaient précédée.



Et l'historien de se projeter alors dans l'avenir en émettant le vœu qu'après la réunification allemande, ce colosse de 80 millions d'habitants placé au centre de l'Europe, conforte la place ainsi acquise dans le concert des puissances maritimes atlantiques. C'est aux Allemands qu'il appartient cette fois de se déterminer de la sorte, afin d'éviter de revenir vers l'idéal de puissance politique qui avait caractérisé le »siècle continental«.

Nous en arrivons maintenant au second article que nous avons choisi de présenter, à savoir celui intitulé »Les flottes du futur«, *Zukunftsflotten*.

Après avoir rappelé l'exhortation prophétique adressée en 1848 à ses concitoyens par le Prince Adalbert les incitant à ne pas se contenter de demi-mesures, s'ils décidaient de construire une véritable flotte de combat (sinon »Malheur à la Patrie!«), Salewski met l'accent sur le fait qu'un plan de création de la flotte, *Flottengründungsplan*, doit toujours viser le futur. Il est assorti d'un délai de réalisation: 15 à 25 ans en général (20 pour Tirpitz, 10 pour Hitler qui était un homme pressé). Cela signifie qu'il doit prendre en compte les contingences politiques, économiques, militaires du présent, mais qu'il doit aussi anticiper l'évolution de ces contingences sur la durée de la période fixée.

Il fait remarquer que si l'on examine les plans de construction de la flotte allemande établis de 1848 à 1943 (le premier par le Prince Adalbert, le dernier par Dönitz), deux flottes ont été planifiées et seulement une construite.

Tirpitz avait prévu pour la réalisation de sa flotte un délai raisonnable, 20 ans (1900–1920). De 1898 (la première loi sur la flotte) à 1912 (le dernier amendement), il n'a cessé de privilégier l'aspect futuriste de sa réalisation. Mais les amiraux sur le terrain, die *Frontadmiräle*, au fur et à mesure que grandissait le risque d'un conflit avec l'Angleterre, étaient de plus en plus conscients de l'insuffisance des moyens à leur disposition, la faille entre la réalité du moment et un futur irréel ne cessait de s'accroître.

Août 1914 marquait alors, de l'avis du »Maître« lui-même, un moins pour l'œuvre de sa vie.

La guerre allait en outre montrer, comme les amiraux anglais eux-mêmes en prirent conscience après la bataille du Jutland, que les flottes cuirassées réalisées à grand frais avaient déjà perdu une grande partie de leur valeur, qu'elle ne constituaient plus en tout cas ces »flottes du futur« qu'elles auraient dû être.

Pour la marine allemande, la guerre se terminait sur un fiasco complet, au point que sous la République de Weimar, aussi bien le gouvernement que l'armée caressèrent l'idée que l'on pouvait renoncer à une flotte pour l'avenir. La marine fut sauvée une première fois par les Alliés qui définirent eux-mêmes dans le Traité de Versailles le cadre de la flotte actuelle et future. Elle le fut une seconde fois par les généraux, qui y virent l'outil indispensable à la défense des côtes en mer Baltique et à la liaison avec la Prusse orientale séparée du Reich.

Sous le régime hitlérien, la fissure entre flotte du présent et flotte du futur allait devenir encore plus évidente. »Le plan Z« de 1938 devait aboutir à la réalisation d'une flotte équilibrée faisant de l'Allemagne une véritable puissance maritime. Mais l'accent mis sur les grands bâtiments de combat au détriment du porte-avions et du sous-marin en faisait davantage une flotte du passé que du futur. Si l'accent avait alors été mis sur le sous-marin, il aurait privilégié un outil qui avait déjà atteint avec le sous-marin de type VII, la limite de ses possibilités, comme le désastre de mai 1943 dans l'Atlantique nord en apportera la preuve. Flotte du futur signifie également technologie du futur, Dönitz lui-même le comprendra trop tard, les nouveaux sous-marins type XXI arrivèrent trop tard, les type *Walter* n'arrivèrent jamais.

La guerre arrêtera la construction de la flotte du plan Z avant même qu'elle ne fut vraiment commencée. La victoire à l'Ouest en 1940, éveillera de nouvelles espérances. Pour Salewski, la flotte étudiée de 1940 à 1941 apparaît certes démesurée, mais c'est le projet le plus réaliste qui ait jamais été conçu: il était en accord avec le projet de domination mondiale du *Führer*, ce qui ne signifie pas pour autant que la marine allemande aurait été en mesure de faire face à la coalition maritime des États contre lesquels elle était dirigée.



La marine revenait sous la pression des circonstances à plus de réalisme avec le dernier programme pour la flotte, le *Flottenbauprogramm* de 1943 lancé par Dönitz. Mais il s'agissait d'une flotte adaptée aux besoins du moment, qui n'avait plus rien de commun avec une »Flotte du futur«.

Nous laissons maintenant au lecteur attentif le soin de découvrir lui-même dans les autres chapitres, la »substantifique moëlle« de la réflexion de Salewski sur les moments les plus importants de l'histoire de la marine allemande.

François-Emmanuel BRÉZET, Asnières

Maria-Theresia SCHWARZ, »Je weniger Afrika, desto besser«. Die deutsche Kolonialkritik am Ende des 19. Jahrhunderts. Eine Untersuchung zur kolonialen Haltung von Linkliberalismus und Sozialdemokratie, Frankfurt a. M. (Peter Lang) 1999, 402 S. (Europäische Hochschulschriften. Reihe III: Geschichte und ihre Hilfswissenschaften, 850).

Die Kolonialpolitik des Deutschen Kaiserreiches ist nicht gerade ein vernachlässigtes Kapitel der Historiographie. Auch die gesellschaftlichen Kräfte, die sich dieser Tendenz der Zeit entgegenstimmten, sind von der Forschung ins Visier genommen worden – niemals freilich mit der Genauigkeit von Maria-Theresia Schwarz in ihrer Mainzer Dissertation. In drei großen Kapiteln befaßt sie sich mit der Haltung von Freisinn, Demokratischer Volkspartei (DVP) und Sozialistischer Arbeiterpartei (SAP), die sich 1890 als SPD in Halle neu konstituierte. Die Autorin läßt in drei Durchgängen die Stationen der Kolonialpolitik von 1879 bis 1899 für jede Partei Revue passieren: Die Reichstagsdebatte über Hilfe für das Handelshaus Godeffroy in Samoa leitete eine Phase des Experimentierens mit »Schutzgebieten« unter Bismarck ein, die nach einer Übergangszeit in Bülow's Weltpolitik gipfelte und im Erwerb Kiautschous sowie einiger Samoa-Inseln einen vorläufigen – und daher als Endpunkt diskutablen – Abschluß fand.

Freisinn und DVP verurteilten jede staatliche Einmischung in das freie Spiel des Handels und erblickten darum in staatlich protegierten Kolonien keinen Nutzen. Immerhin begnügte sich Bismarck mit einer rechtlich unklar bleibenden Souzeränität des Reiches zur Stützung deutscher Exportinteressen, was von den Linkliberalen nicht grundsätzlich verworfen wurde. Die von Friedrich Payer geführte DVP stand dem kolonialen Aufbruch zunächst indifferent gegenüber, wobei sie eine gewisse Aufgeschlossenheit an den Tag legte. Die bürgerliche Linke traute den 1884/85 erworbenen Schutzgebieten Südwestafrika und Kamerun freilich keine Gewinnträchtigkeit zu, und besonders Eugen Richter warnte stets vor einer Verschleuderung von Steuergeldern. Ludwig Bamberger – der Freihändler par excellence – wollte Kolonien den Aktivitäten tüchtiger Kaufleute überlassen, die nach Gutdünken an geeigneten Stützpunkten siedeln sollten. Der Aufstand in Ostafrika (1888–1890) und die durch die Brutalität der kaiserlichen Beamten Leist und Wehlan verursachten Kolonialskandale in Kamerun Mitte der neunziger Jahre schreckten die am Nutzen für den Handel orientierten Freisinnigen zusätzlich ab; humanitäre Aspekte blieben marginal. Über die Erwerbungen in der Südsee am Ende des Jahrhunderts gab es Meinungsverschiedenheiten zwischen den beiden nach einer Spaltung miteinander rivalisierenden freisinnigen Parteien: diejenige Richters hielt Weltpolitik für ein tollkühnes Unterfangen, diejenige Theodor Barths für eine Unabänderlichkeit. Die DVP besaß das gleiche freihändlerische Credo wie ihre linkliberalen Gesinnungsverwandten, jedoch größere Anteilnahme für die Leiden der unterworfenen Bevölkerung, weil sie – so Schwarz – als Süddeutsche 1871 ähnliches empfunden hätten.

Die Sozialdemokraten lehnten jede koloniale Betätigung unbeugsam ab – freilich nur theoretisch. In der Praxis vermag Schwarz einige Ausnahmen plausibel zu machen. So gab es bei der Subventionierung von Dampferlinien eine Mehrheit in der Fraktion, die zumin-