
Francia. Forschungen zur westeuropäischen Geschichte

Herausgegeben vom Deutschen Historischen Institut Paris

(Institut historique allemand)

Band 19/3 (1992)

DOI: 10.11588/fr.1992.3.57588

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.

Wolff sait mettre en valeur l'atmosphère insolite de certaines rencontres, telle celle qui le met face à Ludendorff, fin 1918, alors que le général rentre tout juste de son bref exil suédois: une nuit d'hiver berlinoise, une petite maison discrète, un souper presque clandestin organisé par une relation commune à la demande de Ludendorff, l'apparition du général en homme du monde élégant vêtu d'un smoking impeccable, son départ couvert par une reconnaissance opérée dans la rue par sa femme pour déceler un éventuel danger – tout cela est à la fois comique et d'une étrangeté presque irréelle.

On est pourtant bien dans la réalité. Ce que Wolff décrit à travers ces personnages si divers par le talent et la compétence, c'est la réalité d'une immense faillite. Il a pu l'observer de près, il s'interroge sur ses causes. Pour lui, l'Allemagne n'a pas su accéder à la modernité politique, qui se fût manifestée par l'existence d'un grand courant libéral organisé en parti. Ses dirigeants, figés dans des habitudes de pensée traditionnelles, n'ont pu qu'assister, impuissants, à l'effondrement.

Deux rencontres le symbolisent. Voici d'abord Bethmann Hollweg, le jour de sa chute, dans son bureau de la Chancellerie, assis à une table nue, perdu dans la fumée des cigarettes qu'il fume inlassablement et tentant de discerner l'avenir. Et voilà, quinze ans plus tard, en Suisse, l'ancien homme fort de la Prusse socialiste, Otto Braun, bêchant le petit jardin de sa maison d'exilé.

L'intérêt littéraire, le témoignage historique et la réflexion politique se conjuguent ainsi dans un ouvrage qui est plus qu'un simple livre de souvenirs, le témoignage d'une grande figure du journalisme allemand.

Pierre JARDIN, Paris

Michael EPKENHANS, *Die wilhelminische Flottenrüstung 1908–1914. Weltmachtstreben, industrieller Fortschritt, soziale Integration*, München (R. Oldenbourg) 1991, VI–488 p. (Beiträge zur Militärgeschichte, 32).

Le livre de Epkenhans, qui est la version légèrement retravaillée de la thèse de doctorat soutenue, en 1989, devant la Faculté de Philosophie de la Wilhelms-Universität de Münster et qui lui valut un diplôme pour «*prestation exceptionnelle*», particulièrement mérité, devrait retenir l'attention des historiens, qui s'intéressent à cette période de l'histoire allemande pour deux raisons essentielles:

– Il vient combler leur attente d'un ouvrage complétant, pour la période 1908–1914, celui publié, en 1971, par Volker R. Berghahn, *Der Tirpitz-Plan, Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II.*;

– Il éclaire, d'une façon toute particulière et souvent inattendue, les relations entre la grande industrie allemande et la construction de la Flotte, mettant à mal un certain nombre d'idées reçues et de mythes tenaces sur l'influence réelle, durant cette période, du «*Grand Capital*».

Dans une première partie aussi brève que bienvenue, l'auteur replace la politique de construction de la Flotte dans son contexte et rappelle les principaux événements qui précédèrent la période étudiée: le vote de l'amendement de 1906 à la seconde Loi navale, caractérisé surtout par la décision de construire, à l'imitation de l'Angleterre des «*dread-noughts*» et celui de l'amendement de 1908, marqué, pour sa part, par la décision d'accélérer pour quatre années le rythme annuel de construction de la Flotte.

La deuxième partie est consacrée à l'influence du Reichsmarineamt sur la politique intérieure et extérieure de l'Allemagne de 1908 à 1912. Cette période étant dominée par l'évolution des relations avec l'Angleterre, l'auteur accorde une très large place à ce problème, sans négliger pour autant les relations avec le Reichstag. Ses recherches exhaustives dans les archives, tant allemandes qu'anglaises, lui permettent de présenter un historique minutieux des efforts accomplis des deux côtés, pour aboutir à un accord politique et à une entente dans la

question des armements navals et d'expliquer les raisons et les responsabilités de l'échec final à trouver un moyen terme entre entente et armement à outrance.

Dans la quatrième et dernière partie, l'auteur montre comment la nouvelle orientation donnée par le chancelier Bethmann Hollweg à la politique extérieure, le retournement de l'opinion publique au détriment de la Marine, le «Primat» redonné à l'Armée sur cette dernière et surtout l'incapacité du système politique wilhelminien à résoudre le problème du financement des dépenses publiques en général et des dépenses d'armement en particulier, ont entraîné ce qu'il est convenu d'appeler l'échec final du «Plan Tirpitz». Le Grand Amiral et le Reichsmarineamt n'ont joué certes aucun rôle dans la crise de Juillet 1914, qui conduisit à la guerre, mais Epkenhans prouve que Tirpitz, et c'est un indice très révélateur de sa personnalité, a cru, jusqu'à l'ultime instant, que la Grande-Bretagne resterait en dehors du conflit.

Nous avons gardé pour la fin la troisième partie, qui traite des rapports entre la grande industrie et la construction de la Flotte, car il nous semble que c'est là que, comme pouvait le donner à penser l'article publié dans le numéro 1988/1 des «*Militärgeschichtliche Mitteilungen*», «*Großindustrie und Schlachtflottenbau 1897-1914*», Epkenhans apporte, grâce au travail de recherche accompli cette fois dans les archives privées des grandes firmes, une contribution capitale, à une histoire qu'il n'a fort heureusement pas limitée à la période 1908-1914, mais qui couvre toute celle de la réalisation du «Plan Tirpitz» (1897-1914).

L'investigation qu'il a ainsi conduite des aspects politico-économiques de la construction de la Flotte débouche sur des résultats qui, même s'ils surprennent parfois, ne seront pas aisés à contester, étant donné la densité et le caractère difficilement réfutable des sources sur lesquelles ils s'appuient. Nous ne pouvons ici que donner quelques résultats «bruts de fonderie», c'est bien le cas de le dire, en laissant au lecteur le soin d'en rechercher la justification dans les quelques cent cinquante pages, truffées d'annotations et les quatorze tableaux annexes, que l'auteur a pris la peine d'écrire ou de composer à son intention:

Tirpitz avait bien conçu la construction de la Flotte dans le cadre d'une politique de développement des industries d'armement en général et des chantiers navals en particulier. S'il a effectivement cherché à convaincre les milieux industriels et commerciaux du profit qu'ils retireraient d'un développement des «intérêts maritimes du Reich» («*Seeinteresse*») et s'il n'a pas, à l'occasion, dédaigné leur soutien et nous faisons allusion là aux campagnes «d'agitation» menées pour le vote des lois navales, il n'a jamais accepté de se laisser dicter par eux sa conduite: il n'existait pas dans le Reich wilhelminien de «lobby militaro-industriel», comme on les a vu sévir par la suite, dans de nombreux pays et jusqu'à l'époque contemporaine et comme l'écrit fort justement le professeur Botzenhart dans son introduction: «Le Primat de la Politique resta assuré, à l'encontre des intérêts de la Grande Industrie, durant toutes les phases de la construction de la Flotte».

Quant à l'étude des profits retirés par le «complexe militaro-industriel», dont on ne peut nier l'existence, ne serait-ce que parce qu'il était une condition déterminante de la possibilité d'une «course aux armements», elle aboutit à des résultats très différenciés, comme on peut le voir à l'exemple de la Firme Krupp et des chantiers navals: Krupp, et ce qui est moins connu, la firme Dillinger Werke avaient et maintinrent, malgré les efforts déployés par Tirpitz, un monopole également partagé et absolu de la fabrication des plaques de blindage. Le paradoxe dans leur cas est qu'ils les livrèrent à un prix situé au bas de l'échelle des prix du marché mondial, c'était le résultat de la pression constante exercée par Tirpitz, mais il faut bien le dire aussi, du sens de l'intérêt supérieur de l'Etat, qui animait le vieux Friedrich Alfred et ses successeurs, tout en réalisant des profits considérables, qui feraient rêver nos «lobbyistes» contemporains (de 50 à 60%). Le monopole, tout aussi bien établi et maintenu de Krupp sur les pièces d'artillerie principale, permit à la firme de réaliser des profits, moins élevés, mais de quelques 30% néanmoins.

Les chantiers navals par contre ne parvinrent pas à tirer leur épingle du jeu: Le retournement de la conjoncture dans les premières années du siècle ne leur permit pas d'amortir les

investissements considérables, effectués au vu du »boom« de la construction, qui l'avait précédé et, il faut bien le dire aussi, à l'instigation de Tirpitz, qui avait su leur faire miroiter les perspectives d'un »grand futur«, grâce à la politique de construction de la Flotte. Le »Flottenbau«, à la grande stupeur des députés du Reichstag, qui durent eux-mêmes en convenir, ne fut pas la »vache à lait«, à laquelle tout le monde croyait et leurs comptes furent le plus souvent dans le rouge. La débâcle qui les menaçait et qui était aggravée par la »concurrence sauvage« à laquelle ils se livraient pour le plus grand profit du Reichsmarineamt, finit par les inciter à tenter de se constituer en cartel pour les constructions aussi bien civiles que militaires :

Michael Epkenhans nous montre comment Tirpitz, sans rien changer à son programme de construction, fixé par la loi, mais par une politique subtile d'attribution de contrats, s'entendit à brouiller les cartes de façon telle que ce cartel, qui aurait pu être dangereux pour sa politique de prix et, par là-même pour toute sa politique de construction, ne put voir réellement le jour qu'en ... Juin 1914, un mois avant que la déclaration de guerre ne le rendit automatiquement caduc.

François-Emanuel BRÉZET, Paris

Thomas ROHKRÄMER, *Der Militarismus der »Kleinen Leute«*. Die Kriegervereine im deutschen Kaiserreich 1871–1914, München (R. Oldenbourg) 1990, 301 p. (Beiträge zur Militärgeschichte, 29).

Il faut saluer la publication de cette étude par le Militärgeschichtliches Forschungsamt de Fribourg, même si l'on peut se montrer critique au sujet de sa base méthodologique.

Qui dit militarisme pense à établir un rapprochement avec nationalisme et patriotisme et le thème choisi doit permettre de mieux pénétrer dans le domaine si irrationnel des mentalités, celles justement d'une population qui représente »l'ennemi héréditaire«. C'est offrir la précieuse possibilité de tenter d'établir des comparaisons avec les mouvements de type similaire qui se sont créés en France au lendemain de la défaite de 1870–1871, et de préciser les différences entre ce que Jaurès fustigeait du terme de »patriotards«.

Ces »petites gens«, ce sont aussi bien des mineurs, des artisans, des manœuvres que de petits employés et fonctionnaires ou de modestes commerçants. L'on y trouve peu d'officiers, de notables, de propriétaires ou de patrons, sinon comme dirigeant ou membre d'honneur des sociétés. De 241 sociétés en 1873, qui appartiennent au Deutscher Kriegerbund, l'on passe à 13519 en 1900 et 21884 en 1914, regroupant près de deux millions d'adhérents. A ces chiffres s'ajoutent ceux du Kyffhäuserbund, fondé en 1895, et qui regroupe en 1913 près de 3 millions d'adhérents, dont 1.634.808 en Prusse ...

Pour donner une signification réelle à ces chiffres et cerner au mieux la personnalité des membres de ces sociétés composées à l'origine de vétérans des guerres qui aboutirent à la formation du Reich allemand auxquels se sont joints des réservistes, l'auteur a fait appel à la psychologie freudienne et aux études sur l'histoire des mentalités et de la société, où nous avons relevé les noms de Habermas et de Schulze, entre autres. C'est ainsi que parmi les motivations qui ont déterminé ces »petites gens« à s'inscrire à ces sociétés, mais aussi à les faire vivre et prospérer, il y a la perpétuation des faits d'armes, la victoire sur un ennemi détesté et méprisé, la camaraderie du combat mais aussi le désir de se faire valoir, de se faire reconnaître, d'être respecté et écouté, de pouvoir parader et briller et côtoyer des représentants de strates sociales supérieures. A un niveau plus élevé, et quelque peu abstrait, le sens du devoir accompli, d'avoir été artisan de la formation d'un empire pan-allemand enfin réunifié.

Dans la société monarchique et impériale de l'Allemagne Wilhelmiennne, aux barrières sociales rigides et peu perméables, cet aspect occupe une place appréciable. La politisation et l'indoctrination qui dominèrent très tôt ces associations se sont répercutées également sur le