

ALEKSANTERI SUVIOJA

Historian käyttö Saksan laivaston vahvistamiseksi ja puolustamiseksi 1890-luvulta vuoteen 1945

Saksan laivaston historia 1800-luvun lopulta toisen maailmansodan päättymiseen tarjoaa havainnollisen esimerkin tavoista käyttää historiaa. Historiasta ammennettiin perusteluja laivaston vahvistamiseksi ja tirpitzläisen laivastostrategian perustelemiseksi. Jos historia ei tarjonnut perusteluja laivaston vahvistamiseksi, oli historia kirjoitettava uudelleen.

Saksan vuosien 1871–1918 keisarikunnan laivaston historia ei ole vain puolustushaaran historiaa. Yhdistyneellä Saksalla ei ollut merkittävää laivastoa, eikä diplomatiaan ja viime kädessä tehokkaiksi osoittautuneisiin maavoimiin perustuneessa Bismarckin ulkopoliitikassa sellaisen rakentamiseen nähty tarvetta. Tilanne alkoi muuttua 1880-luvulla Saksan hankittua ensimmäiset siirtomaansa. Siirtomaapolitiikka oli mahdollista vain laivaston avulla. Aluksi tämä tarkoitti rauhan ajan tehtäviin tarkoitettujen vaatimattomien tykkiveneiden ja risteilijöiden lisääntynyttä tarvetta. Ajan myötä voimistuvat vaatimukset siirtomaiden suojelemisesta myös sodan aikana suuremmilla aluksilla.¹

Laivaston vahvistamista vaatineiden äänenpainojen voimistuminen oli 1890-luvulla kansainvälinen ilmiö. Imperialismin aikakauden kilpailu siirtomaista, kasvava meriliikenne ja kauppa, tekninen kehitys ja innostus tekniikasta sekä yltiökansallismielisyys yhdistyivät niin merivalloissa kuin perinteisemmissä sisämaavaltioissakin² laivastoinnostukseksi, navalismiksi. Ilmiö oli voimakkaimmillaan vuosisadan vaihteessa. Seurauksena ei ollut ainoastaan merimies-

puvun yleistyminen nuorisomuodissa vaan myös laivastomyönteisten mielipidejärjestöjen perustaminen sekä aiempaa laajempien laivanrakennusohjelmien hyväksyminen.

Saksassa laivastoinnostusta lisäsi maan teollisuuden ja kaupan kehittyminen. Vuonna 1888 keisariksi kruunattu Wilhelm II oli erittäin innostunut laivastosta. Uusi keisari ja hänen innostuksensa ei ollut kuitenkaan ainoa syy Saksan laivaston vahvistamiseen 1890-luvun lopulta alkaen. Saksan uusi aktiivinen ulkopoliitikka, maailmanpolitiikka eli Weltpolitik, oli suosittua etenkin keski-luokan parissa. Maailmanpolitiikan keskiöön noussut laivaston vahvistaminen heikensi kuitenkin Saksan ja Britannian suhteita. Ensimmäistä maailmansotaa edeltäneenä aikana tärkein kilpailu laivastojen varustamisessa käytiin nimenomaan Saksan ja Britannian välillä ja siksi Saksan laivaston vahvistamisella oli merkittävä osuus ensimmäisen maailmansodan syttymiseen johtaneissa kehityksessä.

Tämä artikkeli keskittyy laivaston piirissä tehtyyn historiankirjoitukseen ja laivaston harjoittamaan historiapolitiikkaan. Historiapolitiikka oli laivastossa ja myös sen ulkopuolella näennäisestä moninaisuudestaan huolimatta keskitetysti johdettua. Keisarikunnan aikana käytännössä meriministerinä toiminut amiraali Tirpitz asetti historiatalukintojen suuntaviivat ja pyrki vaimentamaan poikkeavia tulkintoja. Tämä tapahtui mm. merivoimien tiedotustoimiston (Nachrichtendienst) avulla. Toimisto levitti sanomalehtiin materiaalia ja pyrki toimimaan poikkeavia tulkintoja vastaan.

Laivaston piirissä suoritettu historiankirjoitus ja laivaston historiapolitiikka on usein sivuutettu historian väärentämisenä, eikä aiheesta ole laadittu artikkeleita laajempaa tutkimusta.³ Viime aikoina teemaan on kui-

1. Laivastosta ja siirtomaista ks. Walter Nuhn (2002): *Kolonialpolitik und die Marine*. Bonn: Bernard & Graefe Verlag.

2. Hyvän esimerkin tarjoaa Itävalta-Unkari, ks. Lawrence Sondhaus (1994): *The Naval Policy of Austria-Hungary 1867–1918*. West Lafayette, Indiana: Purdue University Press.

3. Keith W. Bird (1979) 'The Origins and Role of German Naval History in the Inter-War Period 1918–1939', *Naval War College Review* XXXII, 42–53.

tenkin syvennytty osana Saksan laivaston aatehistorian selvittämistä.⁴ Merkittävyytensä aihe saa niistä seurauksista, joita harjoitetulla historiapolitiikalla oli laivastolle. Esimerkiksi Saksan laivaston uudelleenrakentaminen 1920-luvulta alkaen samojen periaatteiden mukaan kuin ennen ensimmäistä maailmansotaa ei avaudu tarkastelijalle ilman perehtymistä laivaston ja historian vuorovaikutukseen.

Ensimmäisen maailmansodan jälkeen historiapolitiittisten päätösten takana oli merivoimien komentaja (Chef der Marineleitung). Materiaalia tuotti ja jakeli etupäässä sotatieteellinen osasto (Kriegswissenschaftliche Abteilung). Merivoimien tukena oli laaja evp-meriupseerien joukko. Heidän mielipiteensä historiantulkintojen osalta olivat yleensä niin yhtenevät,⁵ ettei erityisiä ohjaustoimia edes tarvittu. Toisinajattelijoista kuuluisin oli vara-amiraali Wolfgang Wegener. Hänet laivasto pyrki lannistamaan hiljaisuudella, mm. estämällä hänen näkökantojensa esittelyn julkisuudessa. Merivoimia vuodesta 1928 komentanut amiraali Erich Raeder lisäsi keinovalikoimaan mm. epäkohteliaan käytöksen ja Wegenerin pojan sotilasuran hankaloittamisen.⁶

Laivaston tarve ja historia 1800-luvun lopussa

Historian ja laivaston suhde ei ollut kiinteä vain 1800-luvun lopun Saksassa. Laivaston ja merisodan historia sai 1800-luvun loppupuolella keskeisen aseman eri maissa siinä keskustelussa, jossa laivastojen määrärahoja perusteltiin julkisuudessa. Edustuksellisuuden lisääntyä poliittisissa järjestelmissä oli laivastojen määrärahat hyväksyttävä parlamenteissa. Taloudellisten ja sotilaallisten seikkojen lisäksi historiaa käytettiin paljon perusteluna. Historia antoi myös esimerkkejä laivaston vaikutuksista talouteen ja sotilaalliseen tilanteeseen.

Saksan laivaston ja historian erityissuhde perustui kahteen tekijään. Ensinnäkin Saksan yhdistymiskehitys muutti perinteiset merelliset turvallisuusjärjestelyt. Muodostui uusi valtio, jonka rannikoita, kasvavaa kauppalaivastoa ja siirtomaita oli aikakauden näkemysten mukaan suojeltava laivas-

tolla. Tarvittavaa laivastoa ei kuitenkaan ollut olemassa vaan se oli käytännössä rakennettava tyhjästä. Toinen tekijä oli laivastoperinteen puuttuminen Saksasta. Yhdistyneen Saksan valtioista yhdelläkään ei ollut koskaan ollut laivastoa eikä merkittävää meritaistelua tai de Ruyterin tai Nelsonin kaltaista merisankaria. Jopa Itävalta-Unkari oli tässä suhteessa paremmassa asemassa: vuonna 1866 voitettu Lissan meritaistelu tarjosi erinomaisen samaistumiskohteen ja perustelun laivastoa vahvennattaessa. Saksalaisen laivastohistorian toimijat olivat usein painostavan tietoisia tästä puutteesta. Esimerkiksi kreivi Rewentlow totesi vielä ensimmäisen maailmansodan jälkeenkin, että ”Saksalla ei ole merisotahistoriaa, eikä yleisemminkään merellistä historiaa tai kertomusta siitä”.⁷

4. Laivaston ja historian suhteesta ks. Michael Epkenhans (2005) '„Clio“ und die Marine', teoksessa Werner Rahn (toim.) *Deutsche Marinen im Wandel. Vom Symbol nationaler Einbeit zum Instrument internationaler Sicherheit. Beiträge zur Militärgeschichte* 63, München: R. Oldenbourg Verlag, 363–396.

5. Saksalaisista meriupseereista historiankirjoittajina ks. Aleksanteri Suvioja (2000) 'Merimiehen haudalla laulaa Kleio. Saksalaiset meriupseerit historiankirjoittajina 1918–1945', teoksessa Riitta Oittinen & Marjatta Rahikainen (toim.) *Keulakuvia ja peränpitäjiä. Vanhan ja uuden yhteiskunnan rajalla*. Helsinki: Suomen Historiallinen Seura, 63–78.

6. Wegenerin kohtelusta ks. Holger H. Herwig (1989) 'Introduction. Wolfgang Wegener and German Naval Strategy from Tirpitz to Raeder', teoksessa Wolfgang Wegener: *German Navy: The Naval Strategy of the Wolfgang Wegener*. Annapolis, Naval Institute Press, xv–lv. Wegener luokiteltiin kuitenkin ”kansallisesti luotettavaksi”, toisin kuin ne kriitikot, joiden kansioita säilytettiin mapissa ”laivaston viholliset”, ks. RM 6/263, BArch-MA. Wegenerin henkilöarkistosta käy selkeästi ilmi, että hän koki itsensä laivaston puolustajaksi. Esim. vielä vuonna 1952 hänen mielestään ”laivasto ratkaisevana aselajina ei voi olla liian voimakas.” Käsi kirjoitus Saksalais-englantilainen valtakonflikti jälkikirjoituksin vuodelta 1952, Nachlaß Wegener N 607/3, 1–30, BArch-MA.

7. Graf E. zu Rewentlow (1918) *Der Einfluß der Seemacht im großen Kriege*. Berlin: Ernst Siegfried Mittler und Sohn, xv. Wilhelm Wolfslast oli myöhemmin yhtä armoton arvioidessaan Saksan merisotahistoriaa ennen ensimmäistä maailmansotaa: ”Laivaston omat sotatoimet, niin kunniakkaita kuin ne olivatkin, rajoittuivat lähes yksinomaan taisteluihin viljejä tai puoliksi sivistyneitä kansoja vastaan...”, Wilhelm Wolfslast (1938) *Der Seekrieg 1914–1918*. Leipzig: v. Hase & Koehler Verlag, 26.

Kun menneisyyttä ei ollut, sellainen oli luotava. Ennen ensimmäistä maailmansotaa Saksan laivastossa on havaittavissa pyrkimys kaikkien mahdollisten ja mahdottomien historiallisten tapahtumien ja operaatioiden esittelyyn. Erityisesti tällaisia olivat siirtomaissa tapahtuneet välikohtaukset: Tres Forcas -niemen tulitaistelu Rif-merirovoja vastaan vuonna 1856 mainittiin vuosikymmenten ajan virstanpylväänä saksalaisessa laivastohistoriassa.⁸

Frankfurtin kansalliskokouksen laivasto, vuosien 1848–52 Bundesmarine, ei ennen ensimmäistä maailmansotaa herättänyt laajaa mielenkiintoa. Tätä voidaan perustella sillä, että laivastoperinne oli etsittävä Preussin historiasta, johon keisarikunnan historia nojasi. Toisaalta Frankfurtin laivastoon ei silloin suhtauduttu yhtä tuomitsevasti kuin myöhemmin 1920-luvulla.⁹

Tradition puuttuminen muuttui sitä polttavammaksi ongelmaksi mitä laajempia suunnitelmat laivaston vahvistamiseksi olivat. Laivaston vahvistamiseksi laadittiin valtiopäiville valtakunnan laivastoviraston valtiosihteerin kontra-amiraali Alfred Tirpitzin johdolla esityksiä laivastolaiksi (Flottengesetz). Vuosien 1898 ja 1900 laivastolaeissa ja niiden lisäyksissä valtiopäivät sitoutui myöntämään varat tietyn alusmäärän sisältävän avomerilaivaston rakentamiseen ja vanhentuvien alusten korvaamiseen myöhemmin uusilla.¹⁰ Määrärahaesittelussa historialliset perustelut olivat keskeisiä. Tirpitzin rooli laivastolakien valmistelussa ja Saksan laivastostrategian muodostamisessa oli niin keskeinen, että hänen mukaansa Saksan ensimmäistä maailmansotaa edeltänyttä laivastopolitiikkaa kutsutaan tirpitzläiseksi.

Omien samaistumiskohteiden puuttuessa kansainvälinen laivastohistoria sai merkittävän aseman saksalaisessa keskustelussa. Amerikkalainen kontra-amiraali A. T. Mahan saavutti Saksan laivastossa teoksellaan *The Influence of Sea Power upon History*¹¹ (1890) nopeasti profeetan aseman. Mahanin teos oli tutkimus Britannian ja Ranskan merivallasta 1600- ja 1700-luvulla. Teos käännettiin nopeasti saksan kielelle ja sitä jaettiin mm. poliitikoille vuoden 1898 ensimmäisen lai-

vastolain hyväksymisen varmistamiseksi. Kriittinen keskustelu Mahanin teoksesta tyrehdytettiin laivaston johdon toimesta alkuunsa. Näin varmistettiin laivaston näkökulmasta ”oikea” tulkinta. Kriitikitön Mahanin ihannoitiin eräs tekijä, joka esti Saksan laivastoa havaitsemasta Tirpitzin laivastostrategian perusongelmia.¹²

Merisodan hiljaiselosta kirjalliseksi menestystarinaksi

Jos ennen ensimmäistä maailmansotaa ongelmana oli ollut tradition puuttuminen, sodan syyttyä nousi nopeasti ongelmaksi se, ettei merisota sujunut odotetulla tavalla. Ratkaisevan meritaistelun sijaan Saksan avomerilaivasto jäi toimettomana satamiinsa. Toteutuneet merisotatoimet olivat lopputulokseltaan saksalaisille kaikkea muuta kuin mairittelevia. Odotusten ja sotatapah- tumien välille muodostui ristiriita, joka lietsoi Tirpitzin laivastopolitiikan kritiikkiä.

8. Dateeramaton jäljenne listasta ”Keisarillisen laivaston juhlapäiviä”, RM 3/9654, 216, Bundesarchiv-Militärarchiv, seuraavassa Barch-MA (Freiburg i. Br.). Ks. myös kirjeenvaihto ennen ensimmäistä maailmansotaa kaatuneiden merisotilaiden muistotauluista RM 20/393, BArch-MA.

9. Erityisesti vara-amiraali von Mantey hyökkäsi Bundesmarinea kohtaan toistuvasti: sen lipun värit oli ”keksitty tyhjältä”, ja laivasto oli toiminut ”erittäin su- rullisella tavalla” (Eberhard von Mantey (1926) *Deutsche Marinegeschichte*, Charlottenburg: Verlag ”Offene Worte”, 48, 88–90; Eberhard von Mantey (s.a. [1935]) *Marine-Geschichtsbibel*. Berlin: Verlag ”Offene Worte”, 112.

10. Tämä laivastorakentamisen prosessi on tutkittu ja kiistelty ilmiö, joten alustavankin kirjallisuusviitteen laatiminen vaatisi oman esityksensä. Hyvänä lähtökoh- tana on tuore Rolf Hobsonin artikkeli Rolf Hobson (2005) ’Die Besonderheiten des wilhelminischen Navalismus’, teoksessa Werner Rahn (toim.) *Deutsche Marinen im Wandel. Vom Symbol nationaler Einbeit zum Instrument internationaler Sicherheit. Beiträge zur Militärgeschichte* 63, München: R. Oldenbourg Verlag, 161–193. Suomeksi aiheesta on julkaistu vali- tettavan vähän, ks. Pertti Luntinen (1987) *Saksan kei- sarillinen laivasto Itämerellä. Aikeet, suunnitelmat ja toimet. Historiallisia tutkimuksia* 143. Helsinki: Suo- men Historiallinen Seura, 9–55.

11. Alfred Thayer Mahan (1965/1890) *The Influence of Sea Power upon History 1660–1783*. 1. painos 1890. London: Methuen.

12. Holger H. Herwig (1991) *The Influence of A.T. Mahan Upon German Sea Power*, teoksessa John B. Hattendorf (toim.): *The Influence of History on Mahan*, Newport: Naval War College Press, 67–80.

Kritiikin torjumiseksi aloitettiin laivaston suorasti tai epäsuorasti johtamana laaja julkaisukampanja, jonka tarkoituksena oli osoittaa Saksan laivaston saavutukset sodassa. Vaikka nämä julkaisut olivat nimellisesti yksityisiä, niillä oli käytännössä virallinen tuki. Ensimmäisiin esityksiin kuului Siegfried Toeche Mittlerin kirjanen *Die Deutsche Kriegsflotte sechs Monate im Kampfe* (1915).¹³ Mittler und Sohn -kustantamolla oli viranomaisiin hyvät suhteet, ja kustantamo sai jo seuraavana vuonna yhteistyösopimuksen laivaston virallisen merisotahistorian kirjoittamisesta.

Aluksi sotakirjallisuuden tehtävänä oli esittää asiat parhain päin. Ensimmäisen maailmansodan tappiollisista sotatoimista yritettiin selviytyä korostamalla tuhoutuneiden alusten sankarillista taistelua loppuun asti¹⁴ – teemaa, jonka seuraukset olivat merkittävät. Laivaston aktiivisuuden todistelun ja kunniakkaan tappion jälkeen kolmannessa vaiheessa kiinnostus siirtyy niihin operaatioihin, joita avomerilaivaston toimittomuudenkin aikana ilmeni eli sukellusveneidien ja apuristeilijöiden toimintaan. Suuntaus oli laivastolle edullinen. Ensinnäkin sen tiimoilta syntyi nuorisolle suunnattu laajalevikkisten vauhdikkaiden seikkailutarinoiden kirjo. Toiseksi laivaston esitettiin taistelleen kaiken aikaa avomerilaivaston toimittomuudesta huolimatta. Etenkin kaukaisilla valtamerillä toimineet risteilijät ja apuristeilijät edustivat romanttista vaihtelua sodan harmaaseen arkeen. Malliesimerkkinä oli kevyen risteilijä Emdenin toiminta Intian valtamerellä. Kertomukset Emdenin retkistä ja etenkin risteilijän henkiin jääneiden paluumatkasta saavuttivat suuret painokset.¹⁵ Huippunsa tämä nuortenkirjojen tyyliä lähentynyt seikkailukirjallisuus sai kertomuksessa apuristeilijänä toimineen purjealus Seeteufelin vaiheista.¹⁶

Kaikesta positiivisesta julkaisuudesta huolimatta nämä kuvaukset ”nuorten kapteeniluutnanttien sodasta” eli pienten alusyksiköiden sodasta eivät vastanneet lainkaan laivaston johdon tavoitteita, sillä nämä julkaisut eivät perustelleet Tirpitzin laivastopolitiikkaa. Tarvittiin meneillään olevan merisodan virallinen historiankirjoitus, joka

osoittaisi Saksan laivastostrategian oikeaksi. Tällaisen esityksen tarvetta korosti upseerikunnan piirissä kiertänyt myöhemmän varamiraali Wolfgang Wegenerin muistio, joka kritisoi Saksan valitsemää strategista defensiivää jyrkin sanakääntein. Vaikkei Wegenerin muistio ollut varsinainen historiantulkinta, se perustui kuitenkin toisenlaiseen menneisyyden merisotien analyysiin kuin Tirpitzin tukema tulkinta Mahanin kirjoituksista.¹⁷

Virallisen merisotahistorian kirjoittamiseksi perustettiin merivoimien johtoon merivoimien arkisto (Marinearchiv) tehtävänä materiaalin kuten sotapäiväkirjojen kerääminen.¹⁸ Myöhemmin toimintaa jatkoi sotatieteellinen osasto (Kriegswissenschaftliche Abteilung). Kustannussopimus Mittler et Sohn Verlagin kanssa solmittiin samana vuonna.¹⁹ Nämä toimet osoittautuivat pitkäkestoisiksi ja merkittäviksi. Saksaan perustettiin merivoimien arkisto ennen yhteistä valtionarkistoa, ja merivoimien asiakirjat pysyivät merivoimien omissa käsissä aina Saksan antautumiseen asti keväällä 1945. Merivoimat saivat näin maavoimien omaan

13. Siegfried Toeche Mittler (1915) *Die deutsche Kriegsflotte sechs Monate im Kampfe*. Berlin: Mittler und Sohn.

14. Ks. esim. H. Waldeyer (1915) *Ran an den Feind. Seeschlachten und Fliegerkämpfe im Weltkrieg 1914/1915*. Veröffentlichungen der Deutschen Gesellschaft zur Verbreitung guter Jugendschriften und Bücher. Berlin: Verlag Jugendhort / Walther Bloch Nachfolger. Wegener kommentoi traditiota myöhemmin sattuvasti: „Sotahan halutaan voittaa, eikä tehdä harakiriä!” Wegenerin reunahuomautus amiraali Hollwegin kirjeessä Wegenerille 15.3.29, Nachlaß Wegener N 607/2, BArch-MA.

15. Hellmuth von Mücke (s.a. [1917]) *Emden*. 151 bis 200 Tausend. Berlin: Verlag August Scherl; Hellmuth von Mücke (1917) *Ayesha*. Suom. Werner Anttila. Helsinki: G.W. Edlemdin Kustannusosakeyhtiö.

16. Graf Felix von Luckner (1926) *Seeteufel. Abendteuer aus meinen Leben*. Berlin: Verlag von K.F. Koehler.

17. Ks. Herwig 1989 ja Wegenerin pojan, kontra-amiraali Edward Wegenerin dateeraamaton käsikirjoitus *Das Geistige Erbe Wolfgang Wegeners*, N 607/10, 1–193, BArch-MA.

18. Gert Sandhofer (1974) 'Teilstreitkraft Marine', teoksessa Ursula von Gersdorff (toim.): *Geschichte und Militärgeschichte. Wege der Forschung*. Frankfurt am Main: Bernard & Graefe Verlag für Wehrwesen, 55–66.

19. Sopimus laivaston arkiston ja Mittler et Sohn Verlagin välillä 1.7.1916, RM 8/147, BArch-MA.

historiateokseen nähden etumatkaa. Viimeiset tämän Der Krieg zur See -teossarjan osista julkaistiin vasta 1966.

Kesällä 1916 käytiin Skagerrakin meritaistelu Britannian ja Saksan avomerilaivastojen kesken. Taistelu oli ensimmäisen maailmansodan ainoa kahden kokonaisen laivaston kohtaaminen. Skagerrakin meritaistelusta muodostui laivaston historiatietoisuuden ja historian käytön kulmakivi. Meritaistelu ja siinä saksalaisten mielestä saavutettu voitto esitettiin todisteena siitä, että noudatettu laivastopolitiikka oli ollut oikea.²⁰ Ensimmäiset historialliset esitykset julkaistiin jo sodan aikana,²¹ mutta varsinaisen kukoistuksensa Skagerrak-kirjallisuus koki 1920-luvulla. Taistelua muisteltiin loppumattomassa määrässä julkaisuja, joiden painokset saattoivat kohota merkittäviin lukuihin.²²

Huomionarvoinen piirre Skagerrakin meritaistelun esityksissä on se, että taistelun merkitystä saksalaisten motivaatiolle ei edes yritetä peitellä. Esimerkiksi kontra-amiraali Otto Groos totesi artikkelissaan: ”Onneksi taistelu käytiin. Ei ole kuviteltavissa, että olisimme olleet neljä vuotta turhaan valmiudessa Pohjanmerellä.”²³ Taistelun moraalisien merkityksen painotus oli myös keino välttää tirpitzläisen strategian kriittistä analyysiä. Taistelu muodostui meriupseerien minäkuvan kannalta merkitykselliseksi.²⁴

Taistelu olemassaolosta historiaan vedoten

Skagerrakin taistelusta huolimatta Saksan laivasto ei ollut sodassa lunastanut siihen asetettuja odotuksia ja toiveita. Raskaiden taistelulaivojen ja -risteilijöiden avomerilaivasto oli niin maavoimiin kuin ilma-aseeseenkin verrattuna ollut toimeettomana. Lisäksi laivaston suurilla aluksilla lokakuun lopulla 1918 käynnistynyt matruusikapina laajeni marraskuussa 1918 vallankumoukseksi koko maahan. Vallankumous johti keisarikunnan korvautumiseen tasavallalla. Tämän seurauksena erityisesti oikeistopii-reissä laivaston maine tahrautui. Tirpitzin laivaston rakentaminen nähtiin sodan jälkeen yhtenä tärkeimmistä sotaan johtaneista syistä. Lopulta koko laivaston olemassa-

olo asetettiin kyseenalaiseksi: Versailles’n rauhansopimuksen katsottiin rajoittavan laivaston kokoa niin paljon, ettei sen ylläpito ollut mielekäästä.

Tässä tilanteessa laivasto käytti historiaa puolustautuakseen edellä mainituilta syytöksiltä ja taistellakseen olemassaolostaan. Historiankirjoituksen avulla laivaston oli osoitettava, että sen panos Saksan sotameneestykseen oli ollut ratkaisevaa ja että Tirpitzin laivastostrategian perusteet olivat oikeat. Tehtävä ei ollut helppo. Keinoksi muodostui painottaa johdonmukaisesti laivaston ja Tirpitzin laivastopolitiikan kannalta myönteisiä tapahtumia ja välttää analyytistä strategian pohdiskelua. Esimerkiksi vuonna 1920 julkaistu *Der Krieg zur See* -teossarjan ensimmäinen osa aloitti tarkastelunsa tiukan kronologisesti heinäkuun kriisistä 1914 puuttumatta strategiaan mitenkään.²⁵ Laivaston urotöistä muodostui nopeasti luettelo, jota toisteltiin julkaisuista toiseen. Laivaston ansioiksi luettiin mm. Itämeren halki kulkevien malmikuljetusten suojaaminen ja Turkin salmien puolustaminen. Suomalaisia kiinnostanee, että osallis-

20. Jörg Hillmann (2009) 'Die Seeschlacht vor dem Skagerrak in der deutschen Erinnerung', teoksessa Michael Epkenhans & Jörg Hillmann & Frank Nägler (toim.): *Skagerrakschlacht. Vorgeschichte – Ereignis – Verarbeitung. Schriftenreihe des Militärgeschichtlichen Forschungsamtes* 66, München: R. Oldenbourg, 309–350.

21. Ks. esim. Korvettenkapitän Scheibe (1916) *Die Seeschlacht vor dem Skagerrak am 31. Mai/ 1. Juni 1916*. Berlin: Ernst Siegfried Mittler und Sohn Königliche Hofbuchhandlung.

22. Esimerkiksi Friedrich von Kühlwetterin jo vuonna 1916 ensimmäistä kertaa ilmestyneen teoksen painos oli 1930-luvun alussa yli 200 000. Friedrich von Kühlwetter (1933) *Skagerrak. Der Ruhmestag der deutschen Flotte*. 1. p 1916. Berlin: Ullstein.

23. Otto Groos: 'Lehren der Schlacht vor dem Skagerrak für die Gegenwart', M.O.V.-Nachrichtenblatt Nr. 11 Jg 11, 1.6.1929.

24. Taisteluristeilijä Derfflingerin ensimmäinen tykistöupseeri Georg von Hase kirjoitti myöhemmin taistelun odotuksesta: „Koko ammatillinen elämäni tuntui niin tyhjältä ja turhulta, ellen pääsisi ainakin kerran kuumaan avomeritaisteluun tuntemaan mitä on taistelu. ... Taistelu oli minun lajini.” Georg von Hase (1920) *Die zwei weissen Völker! Deutsch-englische Erinnerungen eines deutschen Seefiziers*. 2. Auflage. Leipzig: Verlag von K.F. Koehler, 79.

25. *Der Krieg in der Nordsee I. Der Krieg zur See 1914–1918*. Hrsg. vom Marine-Archiv. Bearbeitet von Otto Groos. Berlin: Mittler & Sohn, 1920.

tuminen ”Suomen vapauttamiseen” vuonna 1918 mainittiin usein laivaston keskeisenä saavutuksena.²⁶

Tämä historian käytön tapa – strategian analysoinnin välttäminen ja historian kipupisteiden häivyttäminen myönteisten yksityiskohtien taakse – ei ollut Saksan laivaston yksinoikeus, vaan Italiankin laivastossa oli havaittavissa sama kehityskulku. Italian laivasto ei myöskään ollut kyennyt täyttämään siihen asetettuja suuria ennako-odotuksia. Sodan aikana oli perustettu laitos, Ufficio Storico, jonka tehtävä oli sama kuin Saksan Kriegswissenschaftliche Abteilungin. Sodan jälkeisissä julkaisuissa Italiassa toistettiin laivaston saavutuksia ja luettiin uuvuttava määrä yksityiskohtia. Esimerkiksi käyvät Ufficio Storicon 1920-luvulla laatimat Cronistoria-monisteet. Ne oli tarkoitettu laivaston sisäiseen käyttöön mm. luentojen aiheeksi miehistölle. Monisteet luettelevat jokaisen laivaston ampuman kranaatin ja käyttämän hiilitonnin. Sen sijaan ensimmäistä maailmansotaa edeltänyttä laivastopolitiikkaa ei sarjassa analysoitu.²⁷

Saksassa laivastohistoriaa käytettiin välittömästi sodan jälkeen myös laivaston puolustamiseen voittajavaltojen sotarikossyytöksiä vastaan. Julkaisuissa pyrittiin argumentoimaan mm. sen puolesta, että voittajavaltojen sotarikoksiksi julistamat teot, kuten kauppa-alusten upottaminen sukellusveneellä ilman ennakkovaroitusta eli ns. rajoittamaton sukellusvenesota, olivat kansainvälisen oikeuden mukaisia. Myös Versailles’n rauhansopimuksen ehtoja, etenkin sopimuksen laivastolle asettamia rajoituksia kritisoitiin. Toiminnassaan merivoimien esikuntaan perustettu rauhansopimusjaosto (Marine-Friedenskommission) oli niin aktiivinen, että Auswärtiges Amt yritti kokonaisedun nimissä jarruttaa sen julkaisu-toimintaa.²⁸

Laivastohistorian käyttötarkoitus muuttui olojen vakiintuessa Saksassa 1920-luvun kuluessa. Itsepuolustuksesta siirryttiin aktiivisempaan toimintaan. Historian tulkintoihin ei tehty suuria muutoksia, mutta historiaa käytettiin aiempaa enemmän ja sillä pyrittiin nyt perustelemaan uusien alusten rakentamista. Julkinen keskustelu uusien

panssarilaivojen rakentamisesta alkoi 1928, vaikka pienempien alusten rakentaminen oli aloitettu jo vuonna 1921.

Julkisessa keskustelussa Skagerrakin meritaistelu oli keskeisessä asemassa. Skagerrakin taistelu nähtiin todisteena Tirpitzin strategian puolesta, mutta etenkin taistelussa – saksalaisen tulkinnan mukaan – saavutettu voitto oli ratkaiseva todiste.

Historian käytön keinoja olivat kirjallisuuden ohella sota-alusten ja paikkojen, kuten kasarmien, nimet. Erityisesti alusten nimeämispolitiikka kytkeytyi tiiviisti keisarikunnan aikaisiin käytäntöihin, esimerkiksi risteilijät nimettiin kaupunkien mukaan kuten ennen maailmansotaa. Suurempia alusyksiköitä nimettiin sodassa kunnostautuneiden amiraalien mukaan (Admiral Graf von Spee, Admiral Scheer, Admiral Hipper). Alusten kastamistilaisuudet ja laivaston merkkipäivien kunniaksi järjestetyt juhlat olivat historiapolitiikan näkyviä ilmauksia. Näkyvimpiä näistä olivat Laboen muistomerkin peruskiven muuraustilaisuus vuonna 1927 sekä muistomerkin vihkiminen Skagerrakin meritaistelun 20-vuotispäivänä 31.5.1936.²⁹

Kansallissosialistien valtaannousun mukaan tuomat uudet haasteet

Kansallissosialistien valtaannousun vaikutus Saksan laivastoon on ollut tutkimuksen

26. Saksalaisen osanottajan kokemuksista vuoden 1918 muistotilaisuudesta Suomessa ks. M.O.V. Nachrichten Nr. 12, Jg. 5, 13.6.1926, 153. Ks. esim. Admiral [Reinhard] Scheer (1920): *Deutschlands Hochseeflotte im Weltkrieg*. 3. Auflage, s.a. [1920]. Berlin: August Scherl, 425–427; Alexander Meurer (1925): *Seekriegsgeschichte in Umrissen*. 3. Auflage. Leipzig: Verlag v. Hase & Koehler, 490–492.

27. Ks. esim. Cronistoria coll. l’impiego fasc. 2–4, Fondo di Base, B. 2348/b, Archivio Storico, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma. Sama käytäntö jatkui 1930-luvulla julkaistussa virallisessa Italian laivaston historiateoksessa ks. *La Marina Italiana nella grande guerra* vol. 2. Firenze: Vallecchi, 1935.

28. Marine-Friedenskommission Friedensabteilung des Auswärtigen Amtesille B. Nr. 4416 23.8.1919 ja Friedensabteilung des Auswärtigen Amtes Marinefriedenskommissionille 1388/92935 11.10.1919, R 33613, Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes, seuraavassa PA-AA, Berliini.

29. Päivämätön Reichsbund Deutscher Seegeltungin muistio Skagerrak-päivän ohjelmasta vuonna 1936, R 101990, PA-AA.

mielenkiinnon aiheena pitkään. Erityisesti on etsitty vastausta siihen, miksi ja miten laivaston onnistui saavuttaa aiemmin merivoimia ankarastikin kritisoiheen Hitlerin luottamus ja hyväksyntä uusille rakennusohjelmille.³⁰

Kansallissosialistien noustua valtaan laivaston historiapolitiikan painopiste muuttui. Koska suhde Britanniaan ei saanut vaarantua laivastopropagandan vahvistumisen takia, painotus oli siirrettävä ensimmäisestä maailmansodasta joko kauemmas menneeseen tai vaihtoehtoisesti nykypäivään. Koska laivastotraditio puuttui, tuli aikamatkasta pakostakin pitkä. Germaaniheimojen toiminta vesillä sekä viikinkien matkat saivat enemmän huomiota historiassa – seikka, joka sopi kansallissosialistien rotu- ja kansatieteellisiin pyrkimyksiin.³¹ Nykyhetken käyttöä historiankirjoituksen kohteena edusti suuntaus, jossa keskityttiin historiaan vuodesta 1933. Esimerkiksi laivaston toimet Espanjan sisällissodassa saivat poikkeuksellisen paljon huomiota.

Toinen historiapoliittinen ongelma oli laivaston asema ”keisariuskollisena” instituutiona. Laivasto ei voinut kansallissosialistien ”uudessa Saksassa” puolustaa keisarikuntaa samalla tavoin kuin 1920-luvulla. Ratkaisuna oli laivaston puolesta toimivien painostusjärjestöjen, etenkin aiemmin niin merkittävän Flottenverein, ”Gleichschaltung”, liittäminen valtakunnan propagandajärjestelmään. Näin meneteltäessä julkilaututtuna tavoitteena oli estää ensimmäistä maailmansotaa edeltäneen propagandan uusiutuminen. Laivastopropagandan ”puoliviralliset” historiatulkinnot olivat aiempaa tiukemmin keskusjohdon valvonnassa. Englanninvastaisuus karsittiin historiallisista esityksistä.³² Suuntaus meni niin pitkälle, että Skagerrakin meritaistelun 20-vuotisjuhlaallisuuksien kunniaksi valmistetun muistoäänilevyn mainoksessa ensimmäistä maailmansotaa nimitetään ”toivottavasti viimeiseksi sodaksi kahden pohjoisen veljeskansan välillä”.³³

Historia menetti asemiaan laivastopropagandassa. Flottenverein sai uuden nimen Reichsbund Deutscher Seegeltung (myöhemmin Deutsches Seegeltungswerk). Kä-

site Seegeltung korvasi Skagerrakin meritaistelun laivastohistorian kiinnekohtana. Seegeltung tarkoitti kaikkia valtion merellisen toiminnan ulottuvuuksia avomerikalastuksesta mannertenväliseen lentoliikenteseen. Käsite sai ajan myötä yhä kansallissosialistisempia sävyjä³⁴ jopa siinä määrin, että sotatieteellisen osaston johtaja amiraali Schuster totesi alentavaan sävyyn: ”Emmehän me tee propagandaa, emme me ole mikään Seegeltungswerk, vaan sotatieteellinen osasto.”³⁵

Myös laivastohistoria menetti kansallissosialistien valtakaudella merkitystään. Väitöskirjoja ja muita esityksiä oli 1920-lukua vähemmän ja *Der Krieg zur See* -sarjan valmistumistahti hidastui. Ilmiöön vaikutti kansallissosialistien vaikutuksen lisäksi se, että välitön tarve laivastohistoriallisille esityksille oli jo täytetty. Laivastomyönteinen tulkin- ta oli muodostunut yhteisymmärrykseksi, joka tarvitsi vain vähäistä muokkausta ja täydennystä. Samalla siirtymä totalitaristi- seen järjestelmään poisti yhden historian käytön perusteen: laivaston määrärahoja ei tarvinnut enää perustella. Kun laivasto sai komentajansa amiraali Erich Raederin johdolla mahdollisuuden yrittää avomerilaivas-

30. Knut Stang (1995) *Das zerbrechende Schiff. Seekriegsstrategien- und Rüstungsplanung der deutschen Reichs- und Kriegsmarine 1918–1939. Europäische Hochschulschriften Reihe III Geschichte und ihre Hilfswissenschaften* 630. Frankfurt am Main: Peter Lang, 339–348; Jost Düllfer (1973) Weimar, *Hitler und die Marine. Reichspolitik und Flottenbau 1920–1939*. Düsseldorf: Droste.

31. Esimerkiksi vara-amiraali Manteyn ensimmäisen luvun otsikko teoksessa *Marine-Geschichtsfibel* on paljonpuhuvaa: ”Wikinger. Vandalen. Normannen”, Mantey (1935), 5.

32. Walter Schwengler (1989) ’Marine und Öffentlichkeit 1919–1939’, *Militär-geschichtliche Mitteilungen* 46, 35–59.

33. Skagerrak-äänilevyn mainos vuodelta 1936, R 101990, PA-AA.

34. Ks. esim. ”Oikeus merivaltaan ja läsnäoloon merillä [Seegeltung-A.S.] on siten osa kansallista [völkisch-A.S.] järjestystämme. ... Seegeltung on verenperintönä germaanisen historian alussa. – Siksi sen kehitystä on tarkasteltava osana kansallissosialistista maailmankuvaa ja valtiomuotoa.” Dr. Bargen (1942) ’Das Meer als Lebensraum’ Deutsches Seegeltungswerk, Richtlinien für Mitarbeiter November 1942, RM 8/1425, 106, 9, BArch-MA.

35. Amiraali Schuster kommodori Widenmannille 19.8.1944, N 158/23, 111, BArch-MA.

ton rakentamista uudelleen, ei tirpitzläisen laivastostrategian ongelmien esittäminen ollut mielekästä.

Historian käyttö edellisen sodan tekojen puolusteluksi

Toisen maailmansodan syyttyä ei merisotahistorialla tuntunut olevan Saksassa montaakaan käyttötarkoitusta. Historian käyttöä tuli sen sijaan arveluttavaa, koska uuden sodan perusasetelma muistutti liiaksi niistä vaikeuksista, joita Saksalla oli ollut ensimmäisessä maailmansodassa. Lisäksi sotataapahtumat näyttivät nostavan tärkeään asemaan juuri ne alustyyppit, etenkin sukellusveneet, joita avomerilaivastoon panostava laivaston johto ei ollut halunnut nähdä laivaston selkärankana. Edelleen vaikeudet sotatoimissa lisäsivät arvostelua rakennettuja alustyyppisiä kohtaan. Raeder asetti arvostelulle ja kritiikille niin tiukat rajat, ettei hedelmällinen keskustelu ollut mahdollista.³⁶

Raederin reaktio sodan käynnistymiseen on ilmaisuvoimassaan kuuluisa. Raeder liitti merivoimien esikunnan sotapäiväkirjaan lausunnon, jossa hän kirjoittaa laivaston historian sodassa etukäteen. Raederin mielestä sukellusveneitä lukuun ottamatta laivasto oli niin alivoimainen, että se kykeni ainoastaan ”kuolemaan kauniilla tavalla” ja lunastamaan tällä sankaruudella oikeuden jälleenrakentamiseen sodan jälkeen.³⁷ Tässä tilanteessa historiaa voitiin käyttää ainoastaan yleisellä tasolla propagandatarkoitukseen.

Merivoimien piirissä syntyi vielä yritys puolustaa laivaston asemaa. Puolustus oli suunnattu omasta leiristä tulevaa uhkaa vastaan, koska laivasto menetti vuoden 1942 lopulla Hitlerin luottamuksen. Seurauksena Raeder luovutti merivoimien komentajan tehtävät amiraali Karl Dönitzille. Komentajanvaihdoksen lisäksi mm. laivaston rakenusohjelma mullistui. Tämä murros on tutkimuksessa tulkittu tirpitzläisen meristrategian syrjäytymiseksi.³⁸ Vastareaktionä sota-tieteellinen osasto käynnisti hankkeen, jonka tarkoituksena oli julkaista keisarikillisen laivaston historia vuosilta 1871–1914 eli teossarjasta *Der Krieg zur See* puuttuva joh-

danto-osa. Mammuttimaiset mittasuhteet kilvan Saksan luhistumisen kanssa saavuttanut projekti ei valmistunut koskaan. Se alleviivaa tutun historian käyttötavan: historia oli keino puolustautua, puhdistaa oma maine ja varmistaa uusi nousu tuhkasta kuten ensimmäisen maailmansodan jälkeen oli tapahtunut.³⁹

Laivasto historiasta, historia laivastosta

Tarkasteltaessa historian käyttöä Saksan laivastossa keinona tavoitteen, vahvan laivaston, saavuttamiseksi vaikuttaa tavoitteen ja keinojen suhde nurinkuriselta. Ikään kuin historian käyttö ei olisi ollut keino esimerkiksi vahvemman laivaston rakentamiseksi, vaan laivasto oli keino sinänsä historiallisten tekojen ja siten historiankirjoituksen aiheiden aikaansaamiseksi. Laivasto, siis voimakas suurista taistelualuksista koostuva avomerilaivasto, oli ensin rakennettava, jotta se olisi olemassa ja kykenisi todistamaan tarpeellisuutensa. Wolfgang Wegener muotoili sattuvasti, että Saksan avomerilaivasto oli ensimmäisessä maailmansodassa ”ratsastaja ilman ratsua”.⁴⁰

Ensimmäisessä maailmansodassa laivaston oli lunastettava sille asetetut odotukset ja saavutettava mainetekoja historian käytön materiaaliksi. Toisessa maailmansodas-

36. Liite 1 kirjelmään Skl 1944/40 G.Kdos 5.2.1940, RM 20/871, 35–39, BArch-MA.

37. *Kriegstagebuch der Seekriegsleitung 1939–1945*, Teil A Bd. 1, 15–17. Herausgegeben von Werner Rahn und Gerhard Schreiber unter Mitwirkung von Hansjoseph Maierhöfer. Herford: Verlag E.S. Mittler & Sohn, 1988.

38. Ks. esim. Michael Salewski (1998) 'Von Raeder zu Dönitz', teoksessa Michael Salewski: *Die Deutschen und die See. Studien zur deutschen Marinegeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts*. Stuttgart: Franz Steiner Verlag, 290–335; Guntram Schulze-Wegener (1997) *Die deutsche Kriegsmarine-Rüstung 1942–1945*. Hamburg: Mittler.

39. Aleksanteri Suvioja (2006) '„Die politisierenden Historiker!“ Das Projekt „Die Geschichte der Kaiserlichen Marine 1871–1918“ und die deutsche Marinegeschichtsschreibung', teoksessa: Aleksanteri Suvioja & Erkki Teräväinen (toim.): *Kadon kulttuurin välittäjä. Hannes Saarisén julkaisuja. Helsingin yliopiston Historian laitoksen julkaisuja* 20. Helsinki: Helsingin yliopiston historian laitos 327–340.

40. Wolfgang Wegener (1929) *Die Seestrategie des Weltkrieges*. Berlin: E. S. Mittler & Sohn, 48.

sa laivaston tuli Raederin sanoin lunastaa oikeutus uudelleenrakennukseen ”kuoleamalla arvokkaasti”. Viimeisenä esimerkkinä ilmiöstä on merivoimien arkiston pelastaminen pommituksilta ja arkistossa sodan loppuvaiheessa tehty tutkimustyö. Arkistojen ja oikean historiatulkinnan katsottiin pelastavan laivaston ja sen maineen tulevaisuudessa.

Vanhan sananlaskun mukaan kenraalit valmistautuvat käymään edellistä sotaa uudestaan. Saksan laivaston meriupseerit ja

heidän kanssaan yhteistoiminnassa historiaa työstäneet siviilit kävivät yhtä ja samaa sotaa 1800-luvun viimeisistä vuosista aina kevääseen 1945 asti. Taistelua käytiin voimakkaan laivaston ja tirpitzläisen laivastostrategian perustelemiseksi historian avulla. Taktisesti taistelun luonne muuttui poliittisen tilanteen muuttuessa, mutta tavoite pysyi samana: laivaston itseymmärryksen perustelu historian avulla ja laivaston toimien puolustaminen kritiikkiä vastaan. ■