

Koncepcja nawalizmu Alfreda Thayera Mahana

Alfred Thayer Mahan's Navalism concept

PIOTR EBERHARDT

Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. S. Leszczyckiego PAN
00-818 Warszawa, ul. Twarda 51/55; p.ebe@twarda.pan.pl

„Neptun był Bogiem, Mahan jego prorokiem,
a US Navy jedynym prawdziwym Kościołem”

*Henry Stimson*¹

Zarys treści. Artykuł poświęcony jest działalności oraz poglądom geopolitycznym i geostrategicznym Alfreda Mahana. Był on amerykańskim admirałem i zajmował się wpływem wojen morskich na historię polityczną świata, a zwłaszcza przyczynami tworzenia się wielkich mocarstw morskich. Starał się uzasadnić, że warunkiem potęgi imperialnej jest panowanie nad szlakami na morzu. Przedstawiono drogę życiową, dokonania twórcze oraz koncepcje teoretyczne tego znanego marynisty, który jest traktowany w literaturze przedmiotu jako prekursor światowej geopolityki.

Słowa kluczowe: Alfred Mahan, nawalizm, geopolityka.

Wprowadzenie

Twórcą nawalizmu, koncepcji, w której posiadanie potężnej floty wojennej i handlowej oraz panowanie na morzach stanowiło podstawowy atrybut mocarstwowości, był amerykański admirał Alfred Thayer Mahan².



¹ Henry Stimson (1867–1950) zajmował w okresie 1911–1913 stanowisko sekretarza wojny w administracji prezydenta Williama Tafta, w latach 1929–1933 był sekretarzem stanu u boku prezydenta Herberta Hoovera. Po wybuchu II wojny światowej został w lipcu 1940 r. powołany przez prezydenta Franklina Roosevelta na sekretarza wojny. Cytat Stimsona w wersji anglojęzycznej brzmi: „*Neptune was God, Mahan his prophet and the United States Navy the only true Church*” (Adams, 2008, s. 8).

² Według spopularyzowanej w Polsce definicji przez „nawalizm” rozumiemy: „strategiczną doktrynę militarną, której początek datuje się na rok 1890, kiedy ukazała się książka Alfreda Thayera Mahana: *The Influence of Sea Power upon History 1660–1783*. Teoria nawalizmu zakłada budowę nowoczesnej floty wojennej do ochrony również nowoczesnej floty handlowej, gdyż oba te czynniki decydują o potędze państwa. Z czasem doktryna nabrała zabarwienia czysto militarnego” (Polski Serwis Naukowy, hasło: Nawalizm).

Sformułowana przez niego propozycja badawcza w postaci spójnej doktryny, miała oblicze nie tylko militarne, lecz również geopolityczne. Wyjaśniała siły sprawcze, a następnie genezę tworzenia, rozwoju i upadku wielkich państw. Według Mahana wiązało się to prawie zawsze z rywalizacją na morzach. Sukcesy, powodzenie gospodarcze i wojenne na morzach i oceanach stanowiły główną przesłankę do uzyskiwania przez państwo i jego naród rangi imperialnej.

W odróżnieniu od Mackindera i Haushofera, którzy uzasadniali, że o prymacie zadecyduje opanowanie kontynentu eurazjatyckiego (Eberhardt, 2009, 2011), Mahan, będący kolejno porucznikiem, kapitanem, a w końcu admirałem floty amerykańskiej, wprost przeciwnie zakładał, że panowanie na morzach stanowi podstawowy warunek siły i hegemonii politycznej państwa. Był przeświadczony, że imperium, które będzie kontrolowało szlaki morskie i zdetronizuje na nich swoich faktycznych i potencjalnych rywali stanie się definitywnie dominującą siłą polityczną na świecie. Odmienne niż Clausewitz³, który oczekiwał starcia na lądzie, Mahan przewidywał, że wielkie konfrontacje militarne będą odbywały się na morzach. Był przekonany i wielokrotnie starał się uzasadnić, iż podstawą potęgi i dobrobytu państwa jest rozbudowana flotylla handlowa biorąca udział w obrocie towarowym i potężna flota wojenna dominująca na ważniejszych akwenach morskich. Powinna dysponować bazami morskimi, portami przeładunkowymi, stoczniami oraz posiadłościami zamorskimi – jako środkami zaopatrzenia surowcowego i rynkami zbytu dla metropolii.

Niewątpliwie Mahan był reprezentantem i wyrazicielem rodzącego się imperializmu amerykańskiego (Crowl, 1986, s. 463). Różnił się on całkowicie od imperializmu niemieckiego i rosyjskiego. Te dwa mocarstwa kontynentalne konsekwentnie zmierzały do zdobyczy terytorialnych. Dla przedstawiciela nowoczesnego społeczeństwa amerykańskiego, jakim był Mahan, tego typu ideologia, kierująca się polityką podbojów, była nie do zaakceptowania. Blizszy był mu imperializm angielski, od którego jednak różnił go stosunek do kolonializmu. Bardziej złożony był stosunek Mahana do militarizmu. Jako profesjonalny wojskowy, preferował rozwiązania siłowe oraz pasjonował się wojnami na morzu. W tej dziedzinie opracował wiele koncepcji z zakresu taktyki i strategii, które miały doprowadzić amerykańską marynarkę do dominacji na morzach i oceanach. Do tej pory są wysoko oceniane ze względu na nowatorstwo, talent operacyjny, dojrzałość intelektualną i inwencję strategiczną (Puleston, 1941; Seager, 1977; Naville, 1981; Hattendorf i Lynn, 1986). Jako kapitan pojedynczego okrętu okazał się dowódcą raczej nieudolnym, był natomiast doskonałym wykładawcą z zakresu sztuki wojennej i autorem cennych książek poświęconych histo-

³ Carl von Clausewitz (1780–1831) pruski generał, strateg i historyk wojskowości. Autor tezy, że wojna jest kontynuacją polityki, tylko prowadzoną innymi środkami. Określał ją jako sferę działania społecznego, która różni się od innych form działalności tym, że legitymizuje używanie przemocy do osiągnięcia zamierzonych celów politycznych. Klasyczne jego dzieło zostało przetłumaczone na język polski (Clausewitz, 1995).

rii wojen morskich. Pomimo to przy ocenie sytuacji politycznej ważniejsze od spraw wojskowych były dla niego problemy polityczne i handlowe. Uważał, że dla mocarstwa morskiego, jakim miały być w XX wieku Stany Zjednoczone, najważniejszą kwestią jest zapewnienie pokoju i stabilizacji na akwenach morskich oraz swobodny dostęp do każdego morskiego portu. Rozwój nieograniczonego żadnymi barierami handlu w skali całego świata miał być gwarancją dobrobytu i rozwoju gospodarczego. Zapewnienie takich warunków wymagało posiadania przez Stany Zjednoczone potężnej floty wojennej. Wizja neoimperializmu amerykańskiego była dla Mahana bliska i zrozumiała (Jean, 2003, s. 76). Uzasadniał tego rodzaju pogląd położeniem geograficznym Stanów Zjednoczonych między dwoma oceanami, prężnością gospodarki oraz wolnościowym modelem życia społeczeństwa amerykańskiego. Sądził, że jedynie Stany Zjednoczone są w stanie kontrolować swobodę żeglugi i wymianę handlową między państwami i kontynentami.

W literaturze geopolitycznej powszechnie przyjęto, że Mahan był tym wielkim animatorem, który zapoczątkował erę nawalizmu (Moczulski, 1999, s. 21–23). Uważa się, że on ją wykreował i w swoich dziełach wielokrotnie zapowiadał jej nastanie (Mahan, 1898b; 1901). Jego przepowiednie w pewnym stopniu się sprawdziły. Nie oznacza to, że zmagania militarne odbywały się wyłącznie na morzach, ale tylko te Mahana interesowały. Dlatego uzasadnione są krytyczne opinie o mesjanizmie i determinizmie morskim leżącym u podstaw rozumowania Mahana. Z racji pewnej jednostronności arbitralne i dogmatyczne koncepcje Mahana były wyraziste, niezakłócone ograniczeniami teoretycznym i faktograficznymi. Mahan był zdeklarowanym wyznawcą, a następnie kreatorem i głosicielem wyraźnie zdefiniowanej doktryny, która w określonym, przelomowym okresie historycznym częściowo wyjaśniała przyczyny i konsekwencje zachodzących procesów politycznych i geopolitycznych. Poprzez swoją działalność twórczą Mahan je spopularyzował, a następnie stał się ich wyrazistym symbolem.

Droga życiowa Alfreda Mahana

Alfred Thayer Mahan urodził się 27 września 1840 r. w West Point w stanie Nowy Jork⁴. Był synem Denisa Harta Mahana, wykładowcy w tamtejszej Akademii Wojskowej, w której studiowali najwybitniejsi dowódcy armii amerykańskiej. Pod bezpośrednim naciskiem ojca młody Alfred rozpoczął studia na tej słynnej uczelni, ale odmiennie niż ojciec nie wybrał kierunku lądowego, lecz specjalizację związaną z marynarką wojenną. Ukończył ją w 1859 r. z drugą lokatą wśród promowanych absolwentów i uzyskał pierwszy stopień oficerski. Po ukończeniu szkoły został skierowany do tzw. amerykańskiej eskadry bra-

⁴ Życiorys Mahana zawierają opracowania: Seager (1977), Crowl (1986), Hattendorf i Lynn (1986).

zyljskiej, gdzie awansował na stopień porucznika. W czasie wojny secesyjnej służył na kilku okrętach wojennych, walcząc po stronie Unii. Był uczestnikiem bitwy w cieśninie Port Royal, a potem brał udział w blokadzie wybrzeży morskich Konfederacji. Po zwycięstwie Unii nastąpiła demobilizacja marynarzy i stopniowa likwidacja floty amerykańskiej. Decyzja ta wiązała się z wygraną wojną domową oraz brakiem poważniejszego zagrożenia zewnętrznego. Ówczesna polityka izolacjonizmu, lansowana przez kolejnych prezydentów amerykańskich też nie sprzyjała tworzeniu programów ekspansjonistycznych, które wymagałyby rozbudowy floty morskiej. Uważano powszechnie, że wybrzeża Stanów Zjednoczonych są bezpieczne i utrzymywanie z budżetu państwa dużych okrętów wojennych nie ma sensu politycznego ani wojskowego. W atmosferze kwestionowania potrzeby posiadania potężnej floty wojennej, w tym również szkolenia marynarzy, możliwości awansu były ograniczone. Pomimo to Mahan uzyskał w 1885 r. rangę kapitana, oraz zatrudniono go jako wykładowcę w Akademii Morskiej w West Point. Wykazywał wyraźne predyspozycje intelektualne do pracy naukowej i dydaktyczno-wychowawczej. Służba na morzu nie pasjonowała go i nie dawała mu satysfakcji. Z tego powodu związał się na stałe z uczelnią, uzyskując stanowisko profesorskie, a następnie awansowano go na stopień kontradmirała.

Od dzieciństwa Mahana interesowały zagadnienia historyczne, geograficzne i polityczne, a zwłaszcza dzieje państw osiągających sukcesy militarne. Analizował przebieg wojen i bitew morskich od strony operacyjnej i strategicznej oraz oceniał słuszność decyzji podejmowanych na polu walki przez poszczególnych dowódców. Swoje przemyślenia i gromadzoną wiedzę postanowił nie tylko przekazywać przyszłym oficerom marynarki wojennej, ale także upowszechnić. Zależało mu przede wszystkim na amerykańskiej elicie przywódczej, aby ta doceniła znaczenie floty wojennej i handlowej i wspierała jej rozwój i modernizację.

Z inicjatywy Stephena B. Luce'a (1827–1917) została powołana nowa uczelnia szkolenia kadr dla marynarki wojennej Stanów Zjednoczonych – Naval War College, usytuowana w Newport na Rhode Island. Mahan został w niej zatrudniony w 1890 r. Powierzono mu zajęcia z taktyki i strategii operacji militarnych na morzu. Po kilku latach pracy uzyskuje nominację na komendanta uczelni. Przerzywa na krótko pracę wykładowcy i w randze kapitana okrętu wojennego USS „Chicago” bierze udział w rejsie po portach europejskich. W trakcie tej podróży odwiedza angielskie i francuskie wyższe akademie wojskowe, gdzie jako człowiek znany i ceniony dzieli się swoją wiedzą teoretyczną na temat prowadzenia wojen na morzu.

W czasie wojny meksykańsko-amerykańskiej był ekspertem i doradcą w sztabie generalnym, a po jej zakończeniu – członkiem delegacji amerykańskiej w konferencji pokojowej w Hadze. Końcowe lata życia poświęcił pracy naukowej i wydawaniu kolejnych publikacji książkowych. W 1902 r. został nominowany

na prezesa Amerykańskiego Stowarzyszenia Historycznego. Zmarł w wieku 74 lat 1 grudnia 1914 r., w Qougue w stanie Nowy Jork – w stopniu admirała i jako popularna postać w środowisku batalistów. Książki jego autorstwa były stopniowo rozpowszechniane i w końcu stały się podstawowymi podręcznikami akademickimi na wszystkich uczelniach morskich świata. Dostrzeżono ich walory poznawcze wykraczające poza zakres czystej sztuki wojennej. Zwrócono uwagę na ich wymowę geograficzną i historyczną, tłumaczącą przebieg procesów politycznych. Czołowi geografowie wykorzystali tworzone przez Mahana koncepcje do wyjaśnienia aktualnych i przyszłych przemian geopolitycznych (np. Flint, 2008, s. 34, 82; Moczulski, 1999, s. 22–23).

Dorobek pisarski Alfreda Mahana

Pierwszą większą pracę – *The Gulf and Inland Waters* opublikował Mahan w 1883 r., jednak dopiero jego obszerna monografia o tzw. sile morskiej z 1897 r. wzbudziła powszechne uznanie i do tej pory jest cytowana, omawiana i komentowana przez wojskowych i geopolityków (Mahan, 1897). Stała się klasyczną pozycją, która nie utraciła swojej uniwersalności i oryginalności, pomimo że od jej opublikowania minęło blisko 120 lat. Bardzo szybko została przetłumaczona na język niemiecki, francuski, rosyjski i japoński. Została wydana pod tytułem *The Influence of Sea Power upon History* (Wpływ siły morskiej na historię), który stał się na tyle popularny, że pojęcie *the sea power* (potęga, względnie siła morza lub morska) weszła w obieg naukowy i publicystyczny, i jest powszechnie stosowane w literaturze wojskowej⁵. Ta obszerna monografia historyczno-geograficzno-polityczna składała się z trzech tomów i dotyczyła łącznie okresu 1660–1812. Pierwszy i drugi tom, opublikowane w 1890 r., obejmowały lata 1660–1783 oraz 1660–1805. Trzeci, zatytułowany *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire 1793–1812*, rozszerzony był o późniejszy okres związany z Rewolucją Francuską i wojnami prowadzonymi przez Napoleona. Wbrew tytułowi nie był to typowy podręcznik z zakresu historii. Wynikało to z założeń teoretyczno-metodologicznych i celu poznawczego, jaki sobie postawił autor – pomimo że zaprezentował szczegółowo przebieg poszczególnych operacji militar-

⁵ Postać Mahana odnotowana została w monumentalnym dziele Moczulskiego, który stwierdził: „Mahan cieszy się niezmienną estymą, lecz teoretycznych podstaw doktryny morskocentrycznej prawie nikt nie próbuje pogłębić czy rozbudować” (Moczulski, 1999, s. 47). Mahan stał się również obiektem zainteresowania polskiego specjalisty zajmującego się rozwojem myśli geopolitycznej na świecie (Potulski, 2010, s. 172–178). Na jego osiągnięcia zwracali także uwagę historycy zajmujący się dziejami konfliktów militarnych, a zwłaszcza teoriami wojennymi. Najwięcej informacji o tym amerykańskim admirałe znajduje się w książce poświęconej rozwojowi myśli wojskowej i jej twórcom (Wyszczelski, 2009, s. 273–283). Ciekawy esej o dokonaniach Mahana został zamieszczony w internecie (Jędrzyński, 2010). W odróżnieniu od literatury polskiej, w której Mahan jest tylko sporadycznie wspominany, w światowej literaturze przedmiotu jego dorobek naukowy jest ciągle obiektem fascynacji, względnie krytyki (zob. np.: Puleston, 1941; Seager, 1977; Naville, 1981; Crawl, 1986; Hattendorf, 1991; Schluter, 1995; Sumida, 2000).

nych na morzu, nie ich opis jest tu istotny. Uwaga skoncentrowana jest bowiem na ocenie wydarzeń od strony politycznej. Wywody służą do uzasadnienia hipotezy, że wszelkie batalie militarne na morzu wpływały w sposób rozstrzygający na sytuację polityczną na lądzie. Nie było to dostrzegane przez ówczesnych mężów stanu ani przez późniejszych historyków. Autor logicznie i przejrzyście uzasadnia przyjętą tezę, że w długim okresie historycznym wojny na morzach decydowały o pozycji mocarstwowej państw i imperiów. Wojny na lądzie dotyczyły przebiegu granic lub przynależności politycznej poszczególnych prowincji, natomiast zwycięstwa na morzu przynosiły konsekwencje o skali globalnej. Było to stwierdzenie rewolucyjne, gdyż w literaturze przedmiotu uważano powszechnie, że wojny prowadzone na lądzie miały decydujące znaczenie w zmaganiach o dominację i hegemonię polityczną, zaś wojny morskie – drugorzędne. Tak jak każda wybitna książka o kontrowersyjnej wymowie, spotkała się ona zarówno z aprobatą, jak i z pryncypialną krytyką.

Kolejne dwie książki Mahana opublikowane w 1892 i 1897 r. poświęcone były dokonaniom militarnym dwóch wielkich admirałów: Anglika Horatio Nelsona (1758–1805) i Amerykanina Dawida Farraguta (1801–1870)⁶. Podkreślano w nich prekursorstwo w zakresie strategii i taktyki prowadzenia operacji morskich. Stanowiło to dla autora podstawę do zaprezentowania własnych koncepcji, już uwzględniających postęp techniczny i zmianę parametrów okrętów wojennych tak w zakresie uzbrojenia, opancerzenia, szybkości oraz tonażu. Doceniał zwłaszcza geniusz operacyjny Nelsona, który często wbrew rozkazom przełożonych, stosując nowatorską taktykę, potrafił odnosić spektakularne zwycięstwa. Z tego powodu Mahan publikuje w 1901 r. monografię poświęconą bitwie morskiej u przylądka Trafalgar⁷ – 21 października 1805 r. Nelson pokonał flotę

⁶ Admirał Farragut, w odróżnieniu od Nelsona, jest postacią mało znaną wśród marynistów polskich. Był on uczestnikiem wojny secesyjnej. Pomimo że pochodził z południowej części Stanów Zjednoczonych, brał udział w walkach po stronie Unii. Został mianowany dowódcą floty, która w kwietniu 1862 r. miała za zadanie zdobycie Nowego Orleanu i opanowanie rzeki Missisipi. Dzięki przyjęciu odpowiedniej strategii zadanie to zostało pomyślnie zrealizowane. Po zwycięstwie Farragut uzyskał stopień kontradmirała i został dowódcą eskadry blokującej wybrzeże opanowane przez konfederatów od Teksasu po Luizjanę. Następnie pokonał flotę Konfederacji w bitwie pod Mobile (5.08.1864). Strategia prowadzenia operacji morskich przez Farraguta była dla Mahana wyjściową przesłanką przy konstruowaniu doktryny nt. potrzeby zdobycia panowania na morzu jako warunku zwycięstwa w wojnie lądowej. Skuteczna zaś blokada portów położyła podwaliny pod tzw. „strategię anakondy”, czyli „stopniowego wypierania przeciwnika z akwenów morskich, co doprowadza w ostatecznym efekcie do ostatecznego zwycięstwa na lądzie” (Wieczorkiewicz, 1995, t. 2, s. 196).

⁷ U przylądka Trafalgar, położonego w Zatoce Kadyksu na Oceanie Atlantyckim miała miejsce jedna z najbardziej znanych i przełomowych bitew morskich w historii europejskiej. Rozpoczęła się ona ryzykownym atakiem floty angielskiej dowodzonej przez Nelsona na flotę francusko-hispańską, którą dowodził francuski admirał Pierre Charles de Villeneuve. Strona francusko-hispańska posiadała 33 okręty liniowe i 7 fregat, zaś ich przeciwnicy dysponowali 27 okrętami liniowymi i 2 fregatami. Pomimo przewagi francusko-hispańskiej, dzięki strategicznemu geniuszowi Nelsona bitwa została wygrana przez Anglików. Flota francusko-hispańska przestała istnieć, tracąc bezpowrotnie 22 okręty bojowe. Jej pogromca, admirał Nelson, nie dotrwał jednak do końca starcia – zmarł z odniesionych ran na swoim żaglowcu „Victoria”. Bitwa stała się początkiem hegemonii Anglików na morzach i przyczyniła się do powstania brytyjskiego imperium kolonialnego.

francusko-hiszpańską, co według autora zadecydowało o zwycięstwie Anglii nad Francją⁸.

Najwięcej opracowań naukowych Mahana dotyczy roli floty wojennej i handlowej i jej oddziaływania na stosunki między narodami i państwami. Zagadnienie to stara się wyjaśnić, przytaczając wiele przykładów historycznych. Mają one udowodnić hipotezę, że potęga mocarstwowa może być osiągnięta wyłącznie poprzez kuratelę nad szlakami morskimi i oceanicznymi. Tej tematyce Mahan jest wierny przez ponad dwadzieścia lat, a rezultatem są kolejne książki, memoriały lub artykuły. Jednocześnie ocenia od strony militarnej bieżące wydarzenia polityczne, zwłaszcza konflikty zmierzające do wzmocnienia pozycji Stanów Zjednoczonych. Według niego warunkiem bezpieczeństwa militarnego i ekonomicznego Stanów Zjednoczonych jest panowanie nad Wyspami Karaibskimi. Był jednym z pierwszych zwolenników przekopania kanału łączącego Pacyfik z Atlantykiem. Decyzję o rozpoczęciu budowy Kanału Panamskiego przyjął z zadowoleniem (oddano go do użytku w roku śmierci Mahana). Wiele pisząc o doraźnych kwestiach politycznych i strategicznych, nawiązuje do doświadczeń wojny secesyjnej, która według niego doprowadziła w rezultacie do gwałtownej modernizacji Stanów Zjednoczonych. Omawiał także przebieg wojny amerykańsko-hiszpańskiej (Mahan, 1899) oraz sytuację polityczną w Azji (Mahan, 1900). Będąc specjalistą od strategii wojen morskich, był również miłośnikiem geografii wojennej i politycznej. Interesował się nie tylko problematyką kontroli i kurateli Stanów Zjednoczonych nad wybrzeżami Ameryki Północnej i Południowej; analizował np. obrót towarowy na Pacyfiku i Oceanie Indyjskim. Przewidywał wzrost znaczenia politycznego tych dwóch oceanów, w kontekście walki o prymat polityczny nad Azją. Walka o dominację nad tym kontynentem rozstrzygnie się według Mahana na styku Oceanu Indyjskiego i Pacyfiku, dlatego ważne jest opanowanie Filipin przez Stany Zjednoczone. Na przykładzie Azji starał się udowodnić, że mocarstwo, które kontroluje Ocean Indyjski, będący „podbrzuszem” Azji, panuje nad tym kontynentem, zaś to, które włada oceanami (*command of the sea*) dominuje nad światem (Mahan, 1900). Jest też uważany za autora terminu „Bliski Wschód” (Sykulski, 2009, s. 56).

Będąc zwolennikiem doktryny Monroe’a⁹, Mahan stawiał przed polityką zagraniczną Stanów Zjednoczonych cztery główne cele: współpraca z Imperium Brytyjskim, ograniczenie morskiej ekspansji Niemiec, zawężenie japońskiej strefy wpływów na Pacyfiku oraz blokowanie rozwoju państw azjatyckich. Najniebezpieczniejszym wrogiem mocarstw morskich według Mahana jest i będzie Rosja, zajmująca większą część kontynentu eurazjatyckiego. Doceniał również potencjalne zagrożenie ze strony Chin. Zakładał, że ekspansja Rosji będzie skie-

⁸ W rzeczywistości, wbrew stwierdzeniom Mahana, ówczesna rywalizacja brytyjsko-francuska rozstrzygnęła się nie na morzu, lecz na lądzie.

⁹ Doktryna ta, ogłoszona w 1823 r. przez amerykańskiego prezydenta Jamesa Monroe’a, dotyczyła nieingerencji państw europejskich na obszarze Ameryki Północnej i Południowej.

rowana na południe i doprowadzi do konfrontacji z Imperium Brytyjskim, które wymaga wsparcia Stanów Zjednoczonych. Wydzielił w Azji ważny pas geograficzny, między 30 a 40 równoleżnikiem, który oddziela strefę wpływów kontynentalnej Rosji i potęgi morskiej Wielkiej Brytanii. Rozciąga się on, począwszy od Bałkanów poprzez Bliski Wschód, Iran, Afganistan, Pakistan (będący potencjalną bramą otwierającą dostęp Rosji do Oceanu Indyjskiego), Tybet, Mongolię, Mandżurię i Koreę. Ze względu na znaczenie i niestabilność polityczną stanowić on będzie arenę światowych konfliktów i o to terytorium będzie się toczyć rywalizacja o panowanie nad światem.

We wszystkich licznych monografiach i artykułach Mahana podstawą wszelkich hipotez, wniosków oraz prognoz było zawsze morze i jego wpływ na tworzenie się koncepcji imperialnych w państwach, w których dostęp do wielkich szlaków morskich stanowi czynnik potęgotwórczy. Osiągnięcie przewagi, a następnie dominacji na morzu jest warunkiem rozwoju oraz postępu materialnego i intelektualnego społeczeństwa wykorzystującego jego zasoby. Na morzu odbywa się nie tylko wymiana towarów, lecz również adaptacja nowych wynalazków, a zwłaszcza przepływ idei o znaczeniu ogólnoświatowym. Przed samą śmiercią Mahan powrócił do tematyki historycznej i przygotował do druku specjalistyczną książkę o operacjach morskich w okresie amerykańskiej wojny o niepodległość (Mahan, 1913).

Analiz metod prowadzenia wojen na morzu i doskonalenia sztuki wojennej nie traktował jak swego głównego zadania twórczego – to było zaledwie wprowadzenie do tematyki *sensu stricto* politycznej, a w zasadzie geopolitycznej. Głównym celem Mahana było wyjaśnienie przyczyn i mechanizmów sprawczych leżących u podstaw polityki wielkich mocarstw morskich, mających ambicje tworzenia imperiów o znaczeniu światowym. Batalie na morzu, które z dużym talentem literackim komentował, były podobnie jak w teoretycznych założeniach Clausewitza dowodem, że wszelkie wojny są jedynie przedłużeniem i kontynuacją działań politycznych. Przewidywał w przyszłości nieunikniony konflikt między blokiem kontynentalnym a morskim o panowanie nad światem. Oczekiwał, że po jednej stronie będzie to blok rosyjsko-chiński, a po drugiej amerykańsko-brytyjski. Ta teoretyczna wizja spełniła się w pewnym stopniu w ostatnich dekadach XX wieku.

Koncepcja „siły morskiej”

Wykorzystując pojęcie siły (potęgi) morskiej Mahan omawia dzieje zmagania o panowanie, względnie kontrolę nad morzami i oceanami. Zrealizowanie tego celu wymagało od rywalizujących państw znaczącej mobilizacji zasobów ludzkich i materialnych. Warunkiem niezbędnym do przystąpienia do tej konfrontacji było dysponowanie odpowiednią „siłą morską” (*sea power*), która potencjalnie

reprezentowała większą wagę od „siły lądowej” (*land power*)¹⁰. Aby tak się jednak stało, musi być ona celowo i optymalnie wykorzystana. Zmarnowanie jej poprzez błędy polityczne lub militarne przynosiło katastrofalne skutki. Wyjaśnienie sensu merytorycznego tego pojęcia wymagało rozpatrzenia wielu procesów politycznych, gospodarczych i militarnych.

Przyjęcie założenia, że posiadanie „siły morskiej” przez państwo daje wyjątkowe możliwości dynamicznego rozwoju, stanowiło punkt wyjścia do wszechstronnej analizy wydarzeń historycznych. Były ocenione przyczyny i skutki tworzenia przez państwo „siły morskiej”. Według Mahana w skład tego pojęcia wchodzi wiele wymiernych i niewymiernych atrybutów, którymi powinno dysponować państwo mające ambicje panowania nad światem. Udowodnienie tak dyskusyjnej tezy nie było łatwe. Pomysłodawca wykorzystał do uzasadnienia podstawowej hipotezy badawczej szeroką faktografię, którą przedstawił interesująco i wyczerpująco. Poprzez analizę celowo dobranych przykładów historycznych Mahan starał się wykazać, że zazwyczaj walka o panowanie na morzach przynosiła definitywne rozstrzygnięcia na lądzie. Miała ona według niego decydujące znaczenie i zdeterminowała dzieje polityczne świata¹¹.

Aby uzasadnić założoną tezę, Mahan stara się określić różnice między państwem lądowym a morskim. To pierwsze jest zawężone do pewnego terytorium, drugie natomiast nie posiada ograniczeń przestrzennych ani barier fizjograficznych czy politycznych. Może korzystać z postępów cywilizacji i nowych innowacji bez licznych pośredników¹². Jednakże, aby posiadać „siłę morską” wystarczającą

¹⁰ Podobne stanowisko prezentował Philip Howard Colomb, który w pewnym stopniu był ideowym poprzednikiem Mahana. Obaj pasjonowali się strategią wojen morskich, tyle że dla Mahana ważniejsze były kwestie polityczne niż militarne. Doceniali wielką rolę morza w historii ludzkości i jego wpływu na tworzenie wielkich imperiów. Obaj interesowali się strategią wojen morskich, ale używali innych sformułowań pojęciowych, za którymi kryło się odmienne rozumienie znaczenia sił morskich i ich oddziaływania na polityczne dzieje świata. P.H. Colomb (1898) uzasadniał, że celem floty morskiej jest „panowanie na morzu”, czyli kontrolowanie szlaków morskich, Mahan natomiast rozwinął koncepcję tzw. „potęgi (siły) morskiej”, której posiadanie jest nieodzownym warunkiem zdetronizowania wszystkich konkurentów politycznych i pełnej kurateli nie tylko nad morzami, ale również nad lądem. Wspomniane różnice merytoryczne i pojęciowe nie miały dużego znaczenia, gdyż obaj, podobnie jak Julian Corbett starali się udowodnić dominującą rolę morza w polityce światowej (Corbett, 1911, za: 1988).

¹¹ Wojny, które miały miejsce w XX wieku, zakwestionowały ten arbitralny pogląd. Decydującą rolę w czasie I i II wojny światowej odegrały zmagania na lądzie. Jedynym wyjątkiem była wojna amerykańsko-japońska na Pacyfiku.

¹² Emocjonalny stosunek Mahana do morza uzewnętrznia się na wielu stronach jego książki. Często wpada w tony patetyczne, pisząc nie tyle o urodzie morza, ile o jego wielkiej roli w tworzeniu cywilizacji i kultury nowoczesnych społeczeństw. Przykładowo można zacytować akapit z pierwszej strony tekstu: „Morze ze społecznego i politycznego punktu widzenia jest wielkim szlakiem, względnie bezkresną równiną niemającą kresu, przez którą można podróżować w wybranym kierunku według dowolnie ustalonych linii. Równinę tę pokonują okręty, wspaniałe dzieło rąk ludzkich. Przyczyny tych rejsów są bardzo różne. Przede wszystkim był to przewóz brakujących dóbr materialnych, dzięki którym ludzie się bogacili i wzrastały ich aspiracje. Zrozumienie ich genezy, przebiegu i intensywności wymaga wiedzy z zakresu światowej historii. Choć nie można negocjować trudności i niebezpieczeństw, jakie przynosi marynarzom morze, jednak przewozy ludzi i wymiana towarowa drogą morską były zawsze dogodniejsze i tańsze niż lądem” (Mahan, 1898a, s. 7).

do osiągnięcia zamierzonych celów, państwo musi spełniać wiele wymiernych i niewymiernych warunków. Mahan wyraźnie podkreśla, że „siła morska”, to nie tylko potężna marynarka wojenna. Bez odpowiedniego zaplecza nie jest ona w stanie zrealizować żadnego poważnego zadania politycznego. Jest w takiej sytuacji wielkością i wartością dość abstrakcyjną, a jej możliwości operacyjne są ograniczone do parad, rejsów po morzu, względnie udziału w przypadkowych konfliktach militarnych.

„Siła morska” stanowi według Mahana złożony, współzależny system takich elementów, jak flota wojenna, flota handlowa, porty i wojenno-morskie bazy. Dla wyjaśnienia tego pojęcia sformułował następujący wzór: $SP = N + MM + NB$, tzn. siła morska (*Sea Power*) – to flota wojenna (*BMC Navy*) + flota handlowa (*Marchant Marine*) + wojenno-morskie bazy (*Naval Bases*); (Sykulski, 2009, s. 56). „Siła morska” ma wymowę nie tylko prestiżową – powinna być wykorzystywana do zrealizowania konkretnych programów polityczno-gospodarczych państw, w przeciwnym razie zostaną one zmarginalizowane i zdetronizowane przez państwa tradycyjnie władające na morzach oraz te, które dołączą do tej konfrontacji.

Aby uzasadnić konieczność posiadania przez Stany Zjednoczone „siły morskiej” Mahan nie wychodzi, jak by się można spodziewać, od założeń militarnych – są one dla niego wtórne. Podkreśla zdecydowanie względy gospodarcze. Dla państwa, narodu i społeczeństwa droga do bogactwa i rozwoju jest związana z obrotem towarowym. Dzięki wykorzystaniu handlu i pośrednictwa powstają możliwości akumulacji kapitału i postępu cywilizacyjnego. Państwa lądowe dysponują rynkiem zamkniętym, w odróżnieniu od państw morskich. Najtańsze i nieograniczone barierami fizjograficznymi są szlaki morskie, którymi może się odbywać masowy przepływ surowców i towarów rolnych i przemysłowych. Wykorzystanie ich potencjału żeglugowego doprowadza państwa do dobrobytu i wzrostu potencjału gospodarczego. Dotyczy to zwłaszcza Stanów Zjednoczonych, których wschodnią i zachodnią granicę stanowi wybrzeże światowego oceanu. Stany Zjednoczone są predysponowane do panowania nad nim, zaś bez posiadania adekwatnej do potrzeb politycznych i ekonomicznych „siły morskiej” skazane są na drugorzędność. Przyjmując tego typu założenia wyjściowe Mahan formułuje kilka podstawowych zasad, które uzasadnia licznymi argumentami rzeczowymi. Maksymy te stają się na tyle nośne, że później są wielokrotnie cytowane (Mahan, 1897, 2006):

- morze nie jest barierą, lecz drogą,
- władanie nad morzem kluczem do decyzji politycznych,
- „siła morska” jest warunkiem panowania nad morzem,
- posiadanie „siły morskiej” daje możliwość panowania nad lądem,
- obrona własnych wybrzeży zaczyna się od wybrzeży przeciwnika,
- o wyniku wojny morskiej decyduje główna bitwa unicestwiająca flotę przeciwnika,

– celem wojny morskiej jest obrona szlaków morskich i własnej wymiany towarowej,

– „siła morska” musi być wykorzystywana jako narzędzie polityki.

Podjęcie przez Stany Zjednoczone skomplikowanego programu, jakim jest dysponowanie „siłą morską” wymaga pełnej świadomości co do zakresu zadań realizacyjnych i nieuniknionych konsekwencji politycznych. Nie dzieje się to bowiem w próżni, lecz na złożonej scenie międzynarodowej, na której działają sprzeczne interesy poszczególnych mocarstw, w tym zawsze potężnej Anglii, ambitnej Francji, ekspansywnej Rosji lub upadającej Hiszpanii. Nie jest to zamierzenie proste ani tanie – wymaga sprawności organizacyjnej i zgromadzenia odpowiednio wysokich środków finansowych. Bez determinacji władzy i solidarności społeczeństwa amerykańskiego jest to program nie do zrealizowania. Istnieją w tym zakresie liczne przeszkody subiektywne i obiektywne, które mogą wpływać na zniweczenie tak złożonego programu.

Każde państwo, aby stworzyć „siłę morską”, musi spełniać wyraźnie określone wstępne kryteria, związane z uwarunkowaniami geograficznymi oraz potencjałem demograficznym i gospodarczym. Odnoszą się one do wielu fragmentów życia społeczeństwa i są powiązane relacjami przyczynowo-skutkowymi. Dopiero gdy zasoby państwa są wystarczające, a graniczne wielkości związane z potencjałem mocy są spełnione, przystąpienie do realizacji programu tworzenia „siły morskiej” staje się realne i zasadne. Można wtedy założyć, że państwo ma warunki aby stać się potęgą morską. Rozbudowa przemysłu stocznioowego daje możliwość dysponowania flotyllą statków handlowych operujących na wszystkich morzach świata. Dla ich bezpieczeństwa i ochrony musi być zorganizowane silne zgrupowanie okrętów wojennych, które powinno stawić czoło potencjalnemu przeciwnikowi. Stanowi to czynnik decydujący i bez niego nie zrealizuje się pożądaných zamierzeń politycznych. Nie każde państwo nawet położone nad morzem ma szansę dysponować „siłą morską”. Musi spełnić wiele wymogów związanych z potencjałem państwa i narodu. Na podstawie założeń teoretycznych Mahan formułuje sześć z nich (2006, s. 223):

- 1) położenie geograficzne,
- 2) konfiguracja fizjograficzna (*conformation*),
- 3) rozległość terytorialna,
- 4) potencjał demograficzny,
- 5) specyfika narodu,
- 6) charakter władzy i możliwości jej działania.

Podane uwarunkowania zostały dokładnie opisane i skomentowane w ujęciu historyczno-politycznym (Mahan, 1897). Położenie geograficzne to nie tylko dostęp do morza, lecz także usytuowanie wobec szlaków morskich i stopień, w jakim orientacja morska jest w stanie przezwyciężyć partykularne interesy lądowe. Pod kątem tego czynnika rozpatruje dzieje Francji, Anglii, Holandii, Hiszpanii i Portugalii. Podkreśla, że najkorzystniejsze warunki do ekspansji

morskiej miały Anglia i Portugalia. Za dogodnie uznaje też położenie Holandii, która potrafiła wykorzystać rolę pośrednika między lądem a morzem (Mahan, 2006, s. 228).

Konfiguracja fizjograficzna oznacza głównie długość i formę linii brzegowej oraz możliwości budowy i eksploatacji portów. Ważny jest układ rzek śródlądowych i możliwości obronne wybrzeża. Stany Zjednoczone mają na tle innych krajów wyjątkowo korzystne warunki do rozwoju gospodarki morskiej. Mankamentem jest brak połączeń drogą morską wschodniego i zachodniego wybrzeża. Przekopanie kanału panamskiego ten problem w pełni rozwiązuje.

Ocena wielkości terytorialnej nie jest tożsama z samą powierzchnią wyrażoną w kilometrach kwadratowych. Chociaż tego czynnika nie należy bagatelizować, ważniejszy jest obszar kraju związany z morzem siecią połączeń drogowych i kolejowych.

Podobnie relatywnie odnosił się Mahan do potencjału demograficznego kraju. Ważna jest nie tyle ogólna liczba ludności, ile populacja faktycznie związana z morzem, która może być potencjalnie użyteczna, pełniąc rolę stoczniovców czy marynarzy. Ważna jest ich mobilność przestrzenna i możliwości ich zatrudnienia na morzu lub w różnych częściach świata.

Kwestie demograficzne wiążą się bezpośrednio z charakterem i mentalnością narodu. Narody można zaliczyć do tzw. morskich i lądowych. Do tych pierwszych należą np. Anglicy lub Portugalczycy, zaś do lądowych Francuzi, którzy odnoszą się do morza niechętnie lub obojętnie (Mahan, 2006, s. 237).

Ostatni czynnik wymagający rozpatrzenia – to charakter władzy i system rządów. Jest on zazwyczaj dopasowany do tradycji kraju (Mahan, 2006, s. 242). Władza i elity przywódcze kraju mogą dążyć do ekspansji lądowej lub morskiej, mogą być innowacyjne lub konserwatywne. Często może zadecydować jedna wybitna jednostka, która wskaże narodowi drogę w kierunku lądu lub morza. Kierując się tymi przesłankami Mahan wskazuje na pożądane kierunki ekspansji zamorskiej Stanów Zjednoczonych (Wyszczelski, 2009, s. 276).

Uwzględniając sześć wyznaczonych kryteriów, przeprowadza dogłębną analizę poszczególnych państw w ujęciu historyczno-geograficznym. Na porównawczym tle stara się okazać warunki terytorialne Stanów Zjednoczonych oraz mentalność i specyfikę narodu amerykańskiego. Wsnute wnioski są jednoznaczne: Stany Zjednoczone mają wyjątkowo korzystne warunki, aby stać się wielkim państwem morskim i posiadać potężną „siłę morską”. Przy sprzyjającym nastawieniu władz amerykańskich kształtujący się wielki naród, złożony z różnych grup etnicznych o odmiennym rodowodzie, ma wszelkie szanse zdystansować inne państwa i narody i pokusić się o status mocarstwa morskiego. W tym wielkim projekcie znalazł Mahan patrona w osobie przyszłego prezydenta Theodora Roosevelta, który przyjął przedstawioną argumentację i przekonał Kongres do przyznania odpowiednich środków finansowych.

Koncepcje ideologiczne i strategiczne Mahana zostały wykorzystane w polityce zagranicznej Stanów Zjednoczonych. Nie one doprowadziły do rewizji tej polityki, gdyż przyczyny były bardziej złożone, niemniej autor był jednym z ważniejszych orędowników przewartościowania poglądów, które doprowadziło między innymi do zmiany polityki zagranicznej Stanów Zjednoczonych, od preferowanego izolacjonizmu do zaangażowania we wszelkie konflikty o wymiarze światowym. Na miejsce polityki ograniczonej terytorialnie do północnej i środkowej części kontynentu amerykańskiego Stany Zjednoczone stały się supermocarstwem interweniującym w razie pojawienia się jakiegokolwiek zagrożenia osłabiającego ich hegemonistyczną pozycję. Uwarunkowania polityczne zmierzały do zastąpienia niewielkiej Wielkiej Brytanii przez potężne Stany Zjednoczone i uzyskanie przez nie rangi najważniejszego państwa morskiego świata. Mahan ten proces przewidział i dzięki jego inicjatywie nabrał on charakteru w pełni zaprogramowanego i skutecznie realizowanego (Potulski, 2010, s. 175)¹³.

W ciągu kilku dziesięcioleci ambitny program został wcielony w życie. Dzięki posiadaniu „siły morskiej” Stany Zjednoczone były w stanie przerzucić w latach I i II wojny światowej miliony żołnierzy do Europy. W ciągu kilku lat (1941–1945) pokonały flotę niemiecką na Atlantyku, a japońską na Pacyfiku. W stosunkowo szybkim czasie stały się mocarstwem dysponującym wielką siłą militarną, w tym morską¹⁴ i tylko dzięki tej potędze mocarstwo kontynentalne, czyli Związek Sowiecki, nie był w stanie narzucić światu swojej dominacji.

Przyszłość Azji

W literaturze przedmiotu uważa się Mahana za jednego z pierwszych autorów przewidujących, że kontynent azjatycki ze względu na swe położenie, wielkość i zasoby stanie się obiektem konfrontacji między największymi mocarstwami świata dążącymi do dominacji geopolitycznej na świecie¹⁵. Nie jest przy tym ważne, że nie znał terminu geopolityka i kwestie te rozpatrywał w sposób opisowy. Przyczyną zwrócenia uwagi na problematykę azjatycką było zajęcie przez Stany Zjednoczone – po zwycięskiej wojnie z Hiszpanią – Filipin, które stanowiły ważny przyczółek do dalszej ekspansji. Wiedza o Azji stała się ważna przy podejmowaniu przez ówczesne władze amerykańskie odpowiednich decyzji politycz-

¹³ Wytyczne do tego programu zamieszczał Mahan w czasopismach amerykańskich: *Atlantic Monthly*, *Nord American Review* i *Harper's Monthly Magazine*. Później były one opublikowane w pracy zbiorowej (Mahan, 1898b).

¹⁴ O potędze „siły morskiej” Stanów Zjednoczonych świadczą dane o liczbie i rodzajach okrętów, jakie były na wyposażeniu US Navy w 1945 r.: 42 lotniskowce, 117 lotniskowców eskortowych, 781 torpedowych okrętów podwodnych, 161 krążowników oraz 2023 niszczyciele i fregaty, 48 okrętów liniowych i 1150 okrętów desantowych do transportu czołgów (Groszkow, 1979, s. 277).

¹⁵ Polski działacz polityczny i uczyony Władysław Studnicki (1904) w tym samym czasie opublikował analogiczną pozycję o znaczeniu geopolitycznym Azji i walce między mocarstwami o jej podporządkowanie.

nych¹⁶. Na podstawie czynników geograficznych Mahan dzieli Azję na trzy strefy równoleżnikowe: północną – podporządkowaną Rosji, południową – w orbicie zainteresowań Wielkiej Brytanii oraz środkową, która stanie się obiektem konfrontacji. Potencjalnym agresorem będzie Rosja, zainteresowana dotarciem do „ciepłych mórz”. Wymienia dwie drogi ekspansji: w kierunku Bliskiego Wschodu i Morza Śródziemnego poprzez Turcję i Morze Czarne oraz przez Persję, co musi doprowadzić do zagrożenia pozycji Anglii w Indiach.

Wychodząc z tego punktu widzenia, Mahan dochodzi do wniosku analogicznego jak Mackinder, że starcie o panowanie nad kontynentem azjatyckim „rozegra się pomiędzy potęgą lądową a morską”¹⁷. W tej oczekiwanej wojnie o dominację pozycja Anglii jest słabsza. Dla zapewnienia równowagi sił konieczne jest kolektywne współdziałanie Niemiec, Stanów Zjednoczonych i Japonii. Po stronie Rosji przypuszczalnie opowie się Francja.

Zdaniem Mahana odgrywają tu rolę nie tylko względy polityczne, równie ważne są różnice rasowo-kulturowe. Mocarstwa morskie reprezentują rasę teutońską (Niemcy, Stany Zjednoczone i Wielka Brytania), Rosja zaś słowiańską. Konfrontacja między „morzem” a „lądem” nakłada się na konflikt cywilizacyjny, dlatego przyszłe starcie staje się nieuniknione. Ujawnia się w tej kwestii wyraźne podejście deterministyczne. Po stronie mocarstw teutońskich Mahan umieszcza również Japonię. Uzasadnia to jej morskim położeniem i postępującą westernizacją tego kraju. Z tego powodu amerykański admirał określił Japończyków jako „Azjatów witających europejską kulturę” (Krakowczyk, 2011, s. 27).

Spodziewana ekspansja Rosji zagrozi połączeniu Europy przez Kanał Sueski z Dalekim Wschodem. Ze względów strategicznych należy bronić Turcji stanowiącej wrota obronne Morza Śródziemnego i całego obszaru Bliskiego Wschodu, w tym Egiptu. Bardziej prawdopodobna jest jednak inwazja Rosji na Persję. Ewentualne przejście panowania nad tym krajem umożliwi jej opanowanie Mezopotamii oraz wybrzeża nad Zatoką Perską. Dotarcie Rosji do Oceanu Indyjskiego zagroziłoby posiadłościom brytyjskim w Indiach i definitywnie osłabiło mocarstwa morskie.

W dalszej części wywodów Mahan rozpatruje pozycję Chin narażonych na wasalizację i dezintegrację terytorialną. Słabość Chin wobec Rosji stanowi zagrożenie globalne. Interwencja mocarstw morskich dla ratowania Chin może stać się nieodzowna. Sprzyjać jej będzie układ rzek chińskich, ułatwiających penetrację w głąb kraju. Z drugiej strony przestrzega przed nadmiernym wzmocnieniem Chin, które mogą stać się – choćby ze względu na potencjał demograficzny – groźnym rywalem dla mocarstw morskich. Mahan wykazał w tej sprawie

¹⁶ Koncepcje Mahana odniesione do przyszłych losów geopolitycznych Azji analizował S. Krakowczyk (2011).

¹⁷ Artykuł autorstwa Mahana pt. *The problem of Asia* ukazał się w 1900 r. początkowo w miesięczniku Herper's Monthly, a następnie w czasopiśmie North American Review (Seager, 1977, s. 462; Blouet, 2002, s. 36; Krakowczyk, 2011, s. 23).

dalekowzroczność, gdyż dostrzegł możliwość zagrożenia dla równowagi geopolitycznej na kontynencie azjatyckim w postaci potężnych Chin.

W niedługim czasie projekcje Mahana uległy dezaktualizacji, gdyż zwycięstwo Japonii nad Rosją osłabiło imperium carskie i jego ekspansja w kierunku Oceanu Indyjskiego stała się nierealna. Wybuch I wojny światowej zmienił zaś sytuację polityczną świata. Dopiero po II wojnie światowej w okresie zimnej wojny scenariusze geopolityczne Mahana nabrały aktualności. Władze sowieckie prowadziły politykę ograniczającą pozycję mocarstw morskich w południowej Azji i realizowały ją dosyć skutecznie. Stany Zjednoczone zostały zmuszone do zastąpienia Wielkiej Brytanii w celu zapewnienia równowagi sił i obrony tego wielkiego kontynentu. Po załamaniu się układu dwubiegunowego i tworzenia się świata policentrycznego niektóre wizje Mahana znów stały się aktualne, zwłaszcza te dotyczące pozycji Chin. Okazuje się, że pomimo wielokrotnych zmian konstelacji politycznych koncepcje mahanowskie nadal mogą być inspiracją dla badaczy interesujących się geopolityką i geostrategią Azji.

Strategia wojen morskich

Konstruując strategię przyszłych wojen morskich, Mahan nawiązywał do doświadczeń historycznych. Uważał, że ogólne założenia sztuki wojennej na morzu są niezmiennie. Postęp techniczny wprowadza zmiany, które wyrażają się wielkością i przeznaczeniem okrętów, ich siłą rażenia, szybkością, manewrowością, uzbrojeniem itp. Taktyka staje się coraz bardziej skomplikowana. Operacje morskie przeprowadza się na coraz większych powierzchniach akwenów morskich, a odległość zatracą swoje pierwotne znaczenie. Niemniej ostatecznie zadanie – wyeliminowanie, względnie zniszczenie przeciwnika jest niezmiennie. Polega na zatopieniu wrogiej floty wojennej i uzyskaniu pełnej swobody strategicznej na morzu i kontroli rejonów przybrzeżnych. Zwycięstwo w batalii morskiej zapewnia bezpieczeństwo własnej flocie handlowej. Opanowanie szlaków morskich oraz blokada wrogich portów doprowadza przeciwnika do klęski ekonomicznej. Sprzęgnięcie działań militarnych z gospodarczymi zapewnia skuteczne osiągnięcie rezultatów politycznych.

Rozpoczynając karierę marynarską Mahan zdawał sobie sprawę ze słabości amerykańskiej marynarki wojennej. Po zakończeniu wojny secesyjnej w grudniu 1876 r. składała się ona z kilkudziesięciu małych, przestarzałych okrętów, niezdolnych do przeprowadzenia jakiegokolwiek poważniejszej akcji militarnej. Jedynie brak silnego przeciwnika na półkuli zachodniej gwarantował stabilność i bezpieczeństwo. Polityka izolacjonizmu miała zapewnić stały pokój. Flota amerykańska w 1886 r. znajdowała się na 20 miejscu w świecie i była nieprzygotowana do działań operacyjnych poza ochroną strefy przybrzeżnej (Wieczorkiewicz, 1995, t. II, s. 273).

Wszystko to uległo zmianie dzięki inicjatywie Mahana. Przedstawione przez niego argumenty zmieniły nastawienie czynników rządowych, w tym wpływowego senatora Henry'ego Cabot-Lodge'a. Kongres Stanów Zjednoczonych w latach 1890. podjął szereg uchwał i ustaw o rozbudowie floty wojennej i wyasygnował wysokie kwoty finansowe. Dało to szybko oczekiwane rezultaty i w wojnie z Hiszpanią 1898 r. Stany Zjednoczone były w stanie skierować do działań na morzu znaczne siły morskie¹⁸.

Dzięki kompetencji Mahan stał się czołowym strategiem i ekspertem odpowiedzialnym za organizację i przygotowanie floty amerykańskiej do potencjalnych konfliktów na morzu. Pierwszym jego postulatem było zdominowanie Pacyfiku. Spełnienie tego celu wymagało posiadania nowoczesnej marynarki wojennej. Po zachodniej stronie Pacyfiku formowała się potęga morska Japonii, która po pokonaniu floty rosyjskiej pod Cuszimą stawała się groźnym rywalem dla Stanów Zjednoczonych. Konflikt militarny między obu państwami według Mahana był coraz bardziej prawdopodobny. W związku z tym Stany Zjednoczone zajęły w sierpniu 1898 r. Hawaje, które wraz z wyspą Midway i wschodnim Samoa stanowiły daleko wysunięty przyczółek do przyszłej wojny z Japonią (Crowl, 1986, s. 465).

Opanowanie Pacyfiku zdaniem Mahana miało być wstępem do dalszej ekspansji w kierunku kontroli światowego oceanu – kurateli także nad Atlantykiem i Oceanem Indyjskim. Zrealizowanie tej imperialnej koncepcji wymagało posiadania wielkiej floty podzielonej na kilka zgrupowań operujących daleko od siebie. Zmuszało to do przygotowania ambitnego programu rozbudowy floty wojennej wraz z odpowiednią infrastrukturą techniczną. Było to zadanie od strony logistycznej niezmiernie złożone. Zgodnie z radą Mahana nacisk położono na duże okręty liniowe, projektowane według najnowszych wzorców europejskich. Nowością było zainstalowanie dział większego kalibru. Przewidywał bowiem Mahan, że w przyszłych bitwach morskich okręty będą kierowały ogień do obiektów położonych w znacznej odległości od siebie. Straty floty przeciwnika będą więc większe, a zwycięstwo bardziej przekonujące.

Program budowy licznych okrętów liniowych został w pełni zrealizowany i zakończył się spektakularnym sukcesem. W przededniu I wojny światowej flota amerykańska była nowoczesna i przygotowana do działań wojennych¹⁹. Koncepcje Mahana stały się znane i zostały zaadoptowane przez Rosję, Anglię, a przede

¹⁸ Do wojny z Hiszpanią Stany Zjednoczone wystawiły pięć nowoczesnych pancerników, dwa duże oraz trzynaście mniejszych krążowników oraz sześć monitorów użytecznych do działań przybrzeżnych (Wieczorkiewicz, 1995, t. II, s. 275). Wojna zakończyła się zwycięstwem floty amerykańskiej. Pokój zawarty w Paryżu umożliwił anektowanie przez Stany Zjednoczone Filipin, Kuby, Puerto Rico i wyspy Guam.

¹⁹ Dzięki przyjęciu postulatów Mahana w okresie przed I wojną światową Stany Zjednoczone były państwem, które wodowało najwięcej okrętów wojennych. W latach 1900–1914 tonaż amerykańskiej marynarki wojennej wzrósł z 333 tys. do 985 tys. t i uplasował się na trzecim miejscu w świecie – za Wielką Brytanią (2,7 mln) oraz Niemcami (1,2 mln t) (Klin, 2008, s. 106).

wszystkim przez Niemcy i Japonię. Rozpoczął się wyścig zbrojeń na morzu, który objął wszystkie państwa mające ambicje imperialne. Oczywiście, nie tylko za sprawą idei formułowanych przez Mahana – wojna o panowanie nad oceanami była nieunikniona i wynikała z polityczno-militarnej ewolucji ówczesnego świata. Niemniej koncepcje Mahana trafiły na odpowiedni okres historyczny i były maksymalnie wykorzystywane w wojskowych sztabach generalnych ówczesnych mocarstw przygotowujących się do wojny.

Najważniejszym zadaniem, jakiego podjął się Mahan, było wypracowanie nowej strategii wojen na morzu. Przyjął jako zasadę prowadzenie działań o charakterze ofensywnym, z dala od własnych wybrzeży. Był zwolennikiem wielkich operacji z udziałem licznych okrętów współdziałających ze sobą w celu zdruzgotania przeciwnika. Uważał za zasadną koncentrację sił morskich na wybranym akwenie. Według jego założeń należy dążyć do jednej bitwy, która unicestwi główne siły wroga. Dlatego postulował operowanie na morzu wielkim zespołem okrętów, którego siłą uderzeniową miały być pancerniki. Po stoczeniu decydującej bitwy flota powinna uzyskać przewagę strategiczną i utrzymywać ją aż do zakończenia wojny. Po wygranej bitwie należy przystąpić do blokady wybrzeży przeciwnika, a zwłaszcza portów, powodując odcięcie go od dostaw surowców i towarów. Wrogie statki handlowe trzeba zarekwirować lub zatrzymać w portach neutralnych. Klęska militarna przynosi skutki ekonomiczne. Nieprzyjaciel staje się słabszy i zmusza się go do kapitulacji. Mahan był nastawiony sceptycznie do długiej wojny morskiej o charakterze nękającym, złożonym z wielu przypadkowych potyczek.

Zakwestionował także użyteczność taktyczną szyków okrętów bojowych usytuowanych „klinami” lub „czworobokami”, rozwinął zaś teoretycznie zmodyfikowaną taktykę liniową. Dominowała ona w sztuce wojennej od XVII do początków XIX w. Polegała na tym, że dwie floty przesuwają się obok siebie w szyku liniowym, ostrzeliwując się ogniem artyleryjskim. Celem było przerwanie szyku przeciwnika i zniszczenie jego peryferyjnych okrętów. Nowością w koncepcji Mahana było podzielenie całej floty na eskadry liczące do ośmiu okrętów, które nadal walczyły w szyku liniowym. Przekazanie większej samodzielności dowódcy eskadry miało zapewnić większą elastyczność na polu walki. Nie chodziło w tym projekcie o ubezwłasnowolnienie dowódcy własnej floty, niemniej eskadra stała się podstawową jednostką taktyczną. Kolejną nowością było odmienne szkolenie załóg. Dotychczas uwaga była skierowana na działania pojedynczego okrętu wojennego. Mahan opracował plany skomplikowanych operacji wielu jednostek, które współdziałały ze sobą. Wymagało to aktywnego, wspólnego uczestnictwa okrętów o różnych parametrach uzbrojenia.

Szczególną uwagę zwracał na czas i miejsce walnej bitwy. Powinna ona odbywać się w niekorzystnej dla przeciwnika sytuacji²⁰. Wymaga to ukrytej kon-

²⁰ Zgodnie z zasadami taktycznymi i strategicznymi opracowanymi przez Mahana słabsza flota japońska zaatakowała pod Cuszimą flotę rosyjską, która utraciła 21 okrętów (w tym 8 pancerników),

centracji głównych sił i ich zdolności do zaskakującego ataku. Należy dążyć do zatopienia największych okrętów wrogiej floty w jednej lub kilku następujących po sobie fazach bitwy. Osiąga się w ten sposób cele operacyjne, taktyczne i strategiczne²¹. Wybieranie głównego kierunku uderzenia zależy od wielu czynników. Taktyka walki na morzu polega na wykorzystaniu dwóch parametrów: siły ognia i grubości opancerzenia. Mahan zwracał uwagę na konieczność zwiększenia donośności dział okrętowych. Spełnione to zostało przez wprowadzenie gwintowanych luf armatnich i zwiększenie kalibru, umożliwiających donośność pocisków do 20 km. Dzięki temu obszar rażenia osiągnął 1256 km². Ze względu na fakt, że bitwa odbywa się między pojedynczymi okrętami i eskadrami, decydującym czynnikiem jest współdziałanie wymagające stałej łączności i wysokiej kompetencji dowództwa.

Koncepcje strategiczne polegające na skupieniu potężnych sił morskich w wybranym miejscu i stoczeniu rozstrzygającej bitwy były w planie wszystkich wielkich admirałów kierujących operacjami bojowymi w czasie dwóch wojen światowych. Na początku I wojny światowej Tirpitz²², pełniący funkcję sekretarza stanu ds. marynarki wojennej, zgodnie z założeniem Mahana zamierzał zaatakować i w totalnej bitwie zniszczyć flotę brytyjską. Miał wówczas przewagę strategiczną i duże szanse zwycięstwa. W rezultacie kunktatorskiej polityki najwyższych władz Rzeszy Niemieckiej do bitwy tej doszło jednak dopiero w połowie 1916 r.²³

W następnej wojnie światowej bitwy na Atlantyku miały charakter pojedynczych, często przypadkowych starć. Nawodna wojenna marynarka niemiecka nie była równorzędnym przeciwnikiem i hitlerowskie Niemcy zdołały wystawić tylko silną flotę podwodną, która się już kierowała innymi zasadami taktycznymi i strategicznymi. Natomiast wojna amerykańsko-japońska na Pacyfiku rozwijała się zgodnie z przewidywaniami Mahana. Rozpoczął ją atak japoński na Pearl

a 9 dalszych się poddało. Straty japońskie wynosiły zaledwie 3 torpedowce. Bitwa ta zdecydowała o klęsce Rosji i stała się podstawą pozycji mocarstwowej Japonii.

²¹ Zadeklarowanymi zwolennikami idei strategicznych Mahana, stosującymi je przy prowadzeniu wojen morskich, byli admirałowie japońscy. Pierwszy zaadoptował koncepcję Mahana zwycięzca i pogromca floty rosyjskiej pod Cuszimą admirał Heihachiro Togo. Dwaj wielcy admirałowie japońscy Isoroku Yamamoto oraz Chiuchi Nagumo, którzy przygotowywali plany wojny morskiej ze Stanami Zjednoczonymi i zaprojektowali atak na Pearl Harbour (7.11.1941) uważali się za uczniów Mahana i wielokrotnie wskazywali na przełomowe znaczenie jego geostrategicznych doktryn. Dzieła Mahana były obowiązkowym podręcznikiem we wszystkich japońskich uczelniach marynarki wojennej.

²² Alfred von Tirpitz (1849–1930) był niekwestionowanym twórcą potężnej floty niemieckiej. Objął on dowództwo Kaiserliche Marine w 1897 r., która ustępowała wówczas wielu flotom świata. W rezultacie jego aktywnej działalności w 1914 r. była pod względem siły ognia drugą flotą w Europie, po angielskiej (Tirpitz, 1925). W języku polskim ukazały się wspomnienia tego wybitnego, choć kontrowersyjnego admirała (Tirpitz, 1997), patrona wielkiego niemieckiego pancernika zatopionego przez Brytyjczyków w 1944 r. przy wybrzeżach Norwegii.

²³ Wielka bitwa morska między flotą niemiecką a angielską odbyła się na przełomie maja i czerwca 1916 r. pod Skagerrakiem (tzw. bitwa jutlandzka). Taktyczne zwycięstwo floty niemieckiej na skutek przewagi materialnej Royal Navy zakończyło się strategiczną porażką i zablokowaniem jej w portach aż do końca wojny.

Harbour, ale dwie kolejne wielkie bitwy wyeliminowały flotę japońską i doprowadziły do jej pokonania²⁴. Przemyslenia operacyjne opracowane przez amerykańskiego admirała były więc powszechnie wykorzystywane długo po jego śmierci, a ich implikacje militarne były w dużym stopniu zgodne z przyjętymi przez niego założeniami taktycznymi.

Problematyka operacyjna i strategiczna związana z prowadzeniem wojen morskich nie była głównym przedmiotem twórczych działań Mahana. Bardziej od zagadnień militarnych interesowały go zawsze ich konsekwencje polityczne, a w zasadzie geopolityczne. Do geografii wojen wprowadził on oprócz tzw. „siły morskiej” nową kategorię pojęciową, związaną z panowaniem na morzu. Wielokrotnie powtarzał, że nie wystarczy wygrać bitwy lub wojny morskiej, jeżeli za tym nie idą celowe rozwiązania polityczne. Wyeliminowanie floty przeciwnika jest dopiero pierwszym krokiem do zapewnienia hegemonii na morzu. Ważniejsze jest zapewnienie pełnej kontroli szlaków żeglugowych i blokowanie portów przeciwnika.

Koncepcja Mahana, zredagowana w tak czytelny sposób, stała się między innymi wytyczną do działań Tirpitz i wspomnianych admirałów japońskich. Pierwszy, po zapoznaniu się z książką Mahana, nie miał już wątpliwości, że jedyną drogą do utworzenia mocarstwowej Rzeszy Niemieckiej jest budowa wielkiej floty wojennej. Potrafił przekonać do tej idei osobiście cesarza Wilhelma II, który nie ukrywał, że książka Mahana stanowi jego ulubioną lekturę i polecił ją przetłumaczyć na język niemiecki (Mollat de Jourdin, 1995, s. 149).

Admiralicja japońska i niemiecka odniosła się do koncepcji Mahana dość jednostronnie. Przyjęła w pełni aspekty militarne, ale zignorowała względy polityczne i ekonomiczne. Mahan zawsze twierdził, że aby wygrać wojnę, trzeba mieć zapewnioną bezwzględną przewagę materialną pod względem zarówno liczby, jak i jakości okrętów wojennych. Zdolności produkcyjne stoczni muszą być znacznie większe niż u przeciwników. Potwierdziła to wojna amerykańsko-japońska na Pacyfiku²⁵. Równocześnie zgodnie z zaleceniami Clausewitza przestrzegał przed błędami politycznymi, które mogą doprowadzić do klęski nawet potężną flotę.

²⁴ Amerykańscy admirałowie Frank Jack Fletcher i Raymond Ames Spruance wychowani w mahańskiej szkole wojennej pokonali flotę japońską w czerwcu 1942 r. przy atolu Midway. W wyniku odpowiedniej strategii nawiązującej do zaleceń Mahana Japończycy stracili cztery lotniskowce, jeden krążownik i 253 samoloty, nie licząc mniejszych jednostek morskich. Straty strony amerykańskiej – to zaledwie jeden lotniskowiec i dwa niszczyciele oraz 150 samolotów. Od tej bitwy Amerykanie uzyskali na Pacyfiku pełną przewagę strategiczną.

²⁵ O relatywnej słabości militarnej Japonii na morzu w stosunku do Stanów Zjednoczonych świadczy przebieg działań wojennych na Pacyfiku. W trakcie niespodziewanego uderzenia na Pearl Harbor, w którym udział wzięło między innymi 6 japońskich lotniskowców z 360 samolotami, Amerykanie stracili 19 okrętów, w tym 5 pancerników. Na lotniskach lub w powietrzu zniszczonych zostało 260 samolotów amerykańskich. Straty japońskie wynosiły zaledwie 29 samolotów. Pomimo to Japończycy utrzymali dominację na Pacyfiku tylko przez pół roku. Potem, zgodnie z założeniami Mahana i dzięki olbrzymiej przewadze pod względem wyposażenia w okręty uderzeniowe, głównie lotniskowce, Amerykanie uzyskali pełną inicjatywę strategiczną i tylko dzięki heroicznej odwadze marynarzy i lotników japońskich wojna trwała jeszcze trzy lata.

Nie było jednak możliwości, aby flota niemiecko-japońska była w stanie wyeliminować flotę amerykańsko-angielską. Siły były tak niewspółmierne, że sprokowanie wojny było czystym awanturnictwem politycznym. Można to wykazać na przykładzie koncepcji Tirpitz, która pomimo utworzenia potężnej floty była od początku szkodliwa dla Niemiec. Wpłynęła ona bowiem na wzmocnienie sojuszu Wielkiej Brytanii z Francją i Rosją. Zbrojenia niemieckie oraz przyjęcie przez Tirpitz koncepcji Mahana jako wytycznej przyszłych działań na morzu ofensywnych zaniepokoiły admiralicję angielską, która z obawy przed rosnącą potęgą morską Niemiec, zagrażającą pozycji floty brytyjskiej na morzach, weszła w alians angielsko-francusko-rosyjski.

Koncepcja Mahana była natomiast w pełni realna dla kraju o tak znaczących możliwościach ekonomicznych jak Stany Zjednoczone. W wyniku podjętych działań uformowało się supermocarstwo starające się kontrolować akweny morskie świata. Nie była w stanie zagrozić tej kurateli w ciągu całego XX wieku flota niemiecka, japońska i rosyjska (sowiecka). Wpłynęło to na losy geopolityczne świata. Kontynent eurazjatycki znalazł się w kleszczach i żadne mocarstwo położone na nim, nawet tak potężne jak ZSRR, nie było w stanie podjąć skutecznej ekspansji poza jego granice. W takim sensie rozumowanie Mahana było pragmatyczne i skonstruowane na logicznych przesłankach i dlatego też było przydatne przy podejmowaniu decyzji politycznych.

Podsumowanie

Dorobek twórczy Mahana składa się z wielu opracowań powstałych w ciągu trzydziestu lat (1883–1913), o różnej wartości merytorycznej i zakresie tematycznym. Liczne z nich miały charakter typowych dzieł historycznych, w których autor opisywał wydarzenia polityczne lub komentował decyzje wielkich dowódców kierujących operacjami militarnymi na morzu. Ciekawsze są jednak jego studia koncepcjonalne, w których starał się wyjaśnić genezę i konsekwencje wojen na morzu i ich wpływ na przemiany światowej sceny politycznej i geopolitycznej. Niektóre prace Mahana były ekspertyzami kierowanymi do władz amerykańskich lub podręcznikami przeznaczonymi dla słuchaczy morskich akademii wojennych. Cechą znamioną dzieł Mahana była ich interdyscyplinarność. Wynikało to z powierzchownej, ale szerokiej wiedzy autora z zakresu geografii, historii i wojskowości.

Opracowania Mahana zdobyły stosunkowo szybko szeroki rezonans i uznanie. Były tłumaczone na wiele języków²⁶. Starano się je maksymalnie wykorzystać, a nawet stały się wytycznymi przy podejmowaniu decyzji politycznych i militarnych przez najwyższe władze cywilne i wojskowe największych państwa świata. Można stwierdzić, że był to fakt niespotykany, aby książki jednego

²⁶ Między innymi na rosyjski (Mahan, 2006). Niestety nie dokonano tłumaczenia żadnej z jego książek na język polski.

autora, niepełniącego istotnych stanowisk, zdobyły taką popularność i rozgłos. Bez wątpienia trafił na wyjątkowy czas historyczny. Zbliżała się konfrontacja wielkich mocarstw o władanie nad światem. Wiele państw miało ambicje ekspansywne i szukało sposobów zrealizowania swoich programów imperialnych. Książki Mahana stanowiły cenny instruktaż i tak też zostały potraktowane. Stał się więc Mahan inicjatorem i kreatorem pewnych procesów politycznych, które były prawdopodobnie przesądzone. Jego wielkość polega na tym, że w miarę trafnie zarysował scenariusze przyszłych wydarzeń militarnych i politycznych, a ponadto potrafił je inteligentnie odkryć, zaprezentować i skomentować.

Twórczość Mahana miała wartość nie tylkoularyzatorską – reprezentowała równocześnie odpowiednie walory naukowe. Wiele jego założeń i spostrzeżeń było odkrywczych i oryginalnych, choć nie wolnych od dogmatyzmu i determinizmu. Spośród analizowanych argumentów wybierał tylko te, które potwierdzały z góry założoną tezę badawczą. Nigdy nie brakowało mu wyobraźni przy formułowaniu celnych sentencji, które zawsze potrafił logicznie udowodnić. Weszły one później do powszechnego obiegu ze względu na swoją uniwersalność i prostotę.

Na podstawie dogłębnej analizy historyczno-geograficznej Mahan wysunął hipotezę, która następnie stała się dogmatem, że morze było, jest i będzie czynnikiem potęgowniczym w rozwoju państw i narodów. Starł się uzasadnić, że poprzez kontakty z morzem mieszkańcy nabierają ducha innowacyjności, przedsiębiorczości i ekspansywności. Narody usytuowane w pobliżu wybrzeży morskich i wykorzystujące to sąsiedztwo mają większe szanse nawiązywania kontaktów międzynarodowych. Przyjęcie tej interesującej tezy wymagało określenia przyczyn, analizy przebiegu procesów rozwojowych oraz zarysowanie konsekwencji, których należy oczekiwać. Równocześnie starał się udowodnić, że walka o dominację nad morzami i oceanami wpłynie w bliższej i dalszej perspektywie na podział polityczny świata i znaczenie mocarstwowe poszczególnych państw.

Przyjęte założenia teoretyczne stały się podstawą programu rozbudowy amerykańskiej floty wojennej i handlowej. Propozycje Mahana były na tyle przekonujące, że zostały zaakceptowane przez tzw. Kompleks Przemysłowo-Wojskowy Stanów Zjednoczonych. Dzięki jego inicjatywie i następców przystąpiono do realizacji jednego z najbardziej ambitnych w dziejach świata programu militarnego i w okresie II wojny światowej oraz zimnej wojny Stany Zjednoczone dysponowały potężną flotą morską²⁷. Bardziej krytycznie należy się odnieść do samych założeń teoretyczno-koncepcyjnych. Nie kwestionując nowatorstwa i wizjonerskich zdolności, nie można pominąć, że liczne jego twierdzenia i sformułowania były banalne, a forma ich wyrażania raziła arbitralnością,

²⁷ O potędze „siły morskiej” Stanów Zjednoczonych świadczą dane dotyczące liczby i rodzajów okrętów, jakie były na wyposażeniu US Navy w 1945 r.: 42 lotniskowce, 117 lotniskowców eskortowych, 781 torpedowych okrętów podwodnych, 161 krążowników oraz 2023 niszczyciele i fregaty, 48 okrętów liniowych oraz 1150 okrętów desantowych do transportu czołgów (Groszkow, 1979, s. 277).

a nawet apodyktycznością. W dodatku Mahan kierował się często założeniami ideologicznymi, z którymi trudno polemizować i zazwyczaj można je przyjąć lub odrzucić.

Doktrynerski sposób ujmowania analizowanych problemów, typowy dla mentalności Mahana, nie dla wszystkich specjalistów i uczonych był do przyjęcia – profesjonalni eksperci często oceniali je dość krytycznie. Zarzucano mu, że fetyszyzuje „siłę morską” oraz „panowanie na morzu”. Wskazywano, że Mahan nie dostrzega oczywistości, że ludzie żyją na lądzie, a na morzu przebywają sporadycznie. Szlaki morskie gwarantują jedynie ograniczone warunki przerzutu ludzi i towarów, zaś drogi lądowe dają możliwości dotarcia nie tylko do wybranych punktów usytuowanych na wybrzeżu. Przypominano, że to ląd, a nie morze zapewnia środki żywnościowe dla egzystencji człowieka. Jego opoenenci podkreślali, że nieporozumieniem oczywistym i logicznym jest przypisywanie morzu jedynej siły sprawczej, zaś władanie nad ocenami, ze względu na ich ogrom, jest zadaniem trudnym do zrealizowania. Umotywowane zarzuty anachroniczności i niedostrzegania przez Mahana rzeczywistych procesów społeczno-gospodarczych, w tym rozwoju kolejnictwa, sformułował P.M. Kennedy (1976, s. 183–184).

Padaly również zarzuty o wymiarze ideologicznym. Niektórzy badacze o orientacji lewicowej, względnie pacyfistycznej, traktowali Mahana jako czołowego militarystę i wyraziciela kół skrajnie imperialistycznych, dążącego do wojny i nowego podziału politycznego świata. Nie były to opinie bezzasadne, gdyż sam Mahan twierdził, że siły morskie są: „wskaźnikiem i siłą napędową imperializmu” (Mollat du Jourdin, 1995, s. 144). W jego obronie należy jedynie zaznaczyć, że nie nawoływał władz amerykańskich do wojen z wielkimi mocarstwami morskimi (Wielką Brytanią, Japonią, Francją czy Niemcami) o dominację nad światem. Oczekiwał raczej, że Stany Zjednoczone wbrew swej woli zostaną wciągnięte do wojen morskich, do których muszą być przygotowane. Był przekonany, że zbliża się epoka wojen na oceanach i Stany Zjednoczone będą sprowokowane do udziału w nich. Jego propozycje doprowadziły siłą rzeczy do militaryzacji kraju i aktywniejszego zaangażowania Stanów Zjednoczonych w konflikty zbrojne na świecie²⁸.

Innego rodzaju zastrzeżenia kierowane były ze strony jego kolegów, czołowych nawalistów, którzy podobnie jak Mahan doceniali znaczenie morza w rozwoju państw. Nie kwestionowali faktu, że państwa korzystające z dobrodziejstw morza odegrały wiodącą rolę w rozwoju kultury i cywilizacji (Grecja, Kartagina, Wenecja, Holandia, Anglia itd.). Jednym z takich umiarkowanych krytyków był J. Corbett, który już w 1911 r. twierdził, że walki na morzu nie są autonomicz-

²⁸ Przyczyny oraz konsekwencje geopolityczne uformowania się Stanów Zjednoczonych jako wielkiego imperium światowego zostały przedstawione polskim czytelnikom w książce Kennedy'ego (1994).

nym elementem działań bojowych i są przełomowe jedynie w przypadku powiązania ich z wojną na lądzie²⁹.

Działalność twórczą Mahana należy oceniać w historycznym kontekście. Jego osobowość i poglądy kształtowały się w końcowych dekadach XIX stulecia – był to okres walki o kolonie i o światowy dostęp do ich wybrzeży. Państwa panujące na morzu uzyskiwały rangę imperialną (Anglia, Francja), a te opóźnione w walce o posiadłości zamorskie przeżywały frustracje i przygotowywały się do odwetu (Niemcy, Japonia). W takiej sytuacji koncepcje Mahana były uzasadnione i odpowiadały ówczesnym realiom politycznym. W miarę upływu czasu zatracaly jednak swoją użyteczność praktyczną. Rozwój lotnictwa zmienił całkowicie strategię prowadzenia wojen na morzu. Nie panowanie na morzu, lecz w powietrzu zaczęło mieć wpływ decydujący na rezultat wojny. Autorem, który całkowicie zakwestionował poglądy Mahana odniesione do znaczenia floty morskiej w działaniach wojennych, był amerykański konstruktor lotniczy i geostrateg A. Seversky (1942, 1950). Przekonująco uzasadniał, że okręty na morzu pozbawione wsparcia lotnictwa są bezbronne i nie są w stanie wykonać żadnego operacyjnego zadania bojowego, zaś te działania, które do tej pory były wykonywane, mogą być przyjęte przez lotnictwo dalekiego zasięgu. W takiej sytuacji wszelkie koncepcje Mahana według jego oponenta uległy dezaktualizacji. Stwierdzenie Seversky'ego o bezużyteczności floty morskiej okazało się bezpodstawne. Pomimo pojawienia się lotnictwa na polu walki nie nastąpiła detronizacja floty nawodnej (np. lotniskowców), a tym bardziej podwodnej. Nie można też pominąć faktu, że Mahan pisał swoje książki na przełomie XIX i XX wieku i nie mógł przewidzieć przyszłego rozwoju lotnictwa bojowego, a następnie opanowania przez człowieka kosmosu i możliwości wykorzystania broni rakietowej, rażącej w cele oddalone o tysiące kilometrów. Zasady działań operacyjnych na morzu musiały ulec diametralnej zmianie. Z punktu widzenia nowoczesnej sztuki wojennej pomysły Mahana od dawna są przebrzmiałe i nie przystają do współczesnych warunków prowadzenia operacji militarnych. Można przytoczyć opinie współczesnego badacza amerykańskiego, który stwierdził: „Mars, a nie Neptun stał się ponownie Bogiem wojny” (Crowl, 1986, s. 444).

Zupełnie inaczej należy spojrzeć na jego hipotezy o charakterze geopolitycznym. Przewidywana przez Mahana konfrontacja między „lądem” a „morzem” oddawała w okresie zimnej wojny rzeczywistość geopolityczną świata podzielo-

²⁹ Temu zagadnieniu poświęcony jest artykuł polskiego badacza, który stwierdza: „Podstawowa różnica między poglądami Mahana i Corbetta zachodzi w podejściu do morza jako pola działania. Dla amerykańskiego admirała było ono głównym polem gry o światową hegemonię. Zdaniem Corbetta stanowiło niezwykle istotny, ale jednak tylko element walki na lądzie. Druga niezgodność dotyczyła środków. Wielu zarzuca Mahanowi mechaniczne przenoszenie zasad wojny lądowej na działania morskie. W tym względzie jego dogmat dążenia do bitwy jest tożsamy z zaczerpniętym z *Vom Kriege* Clausewitz'a prymatem bitwy walnej. Corbett jest jednym z inicjatorów teoretycznej rewizji tego poglądu, znajdującego ukoronowanie w koncepcji „strategii działań pośrednich” Basila Liddell Harta (1959)”; (Jędrysiak, 2010, s. 2).

nego na dwa wielkie obozy, którym patronowało supermocarstwo kontynentalne – Związek Sowiecki i supermocarstwo morskie – Stany Zjednoczone. Doktryna Mahana okazała się w dużym stopniu prawdziwa, trafnie przewidująca przyszłe wydarzenia polityczne. Nie tylko z tego powodu współcześni badacze zaliczają Mahana – obok Ratzla, Kjelléna, Mackindera i Haushofera – do klasyków światowej geopolityki. Czterej reprezentowali tzw. opcję kontynentalną, Mahan jako jedyny konsekwentnie dowodził, że droga do władania politycznego nad światem prowadzi przez morza i oceany.

Piśmiennictwo / References

- Adams J., 2008, *If Mahan Had the Great Pacific War: an Analysis of World War Naval Strategy*, Indiana University Press, Bloomington.
- Blouet R.W., 2002, *The problem of Asia and the World view of admiral Mahan*, [w:] C.H. Schofield (red.), *Global Boundaries*, Routledge, London-New York, s. 36–41.
- Clausewitz C., 1995, *O wojnie*, Wydawnictwo Test, Lublin.
- Colomb P.H., 1898, *Naval Art and Sciences. Spanish-American War*, W.H. Alen, London.
- Corbett J., 1988, *Some Principles of Maritime Strategy*, Naval Institute Press, Annapolis (I wyd. 1911).
- Crowl P.A., 1986, *Alfred Thayer Mahan, The naval historian*, [w:] P. Pater (red.), *Makers of Modern Strategy from Machiavelli to the Nuclear Age*, Princeton University Press, New Jersey, s. 444–477.
- Eberhardt P., 2009, *Koncepcje geopolityczne Karla Haushofera*, *Przegląd Geograficzny*, 81, 4, s. 527–549.
- Eberhardt P., 2011, *Koncepcja Heartlandu Halforda Mackindera*, *Przegląd Geograficzny*, 83, 2, s. 251–266.
- Flint C., 2008, *Wstęp do geopolityki*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Gorszkow S., 1979, *Potęga morska współczesnego państwa*, Ministerstwo Obrony Narodowej, Warszawa.
- Hattendorf J.B., 1991, *The Influence of History on Mahan*, Naval War College Press, New Port.
- Hattendorf J.B., Lynn C., 1986, *Bibliography of the Works of Alfred Mahan*, Naval War College Press, New Port.
- Jean C., 2003, *Geopolityka*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław–Warszawa–Kraków.
- Jędrusiak J., 2010, *Współczesne spojrzenie na nawalizm*, *Geopolityka w kosmosie*; <http://geopolitics.org.pl/index.php?option=com> (10.05.2012).
- Kennedy P.M., 1976, *The Rise and Fall of British Naval Mastery*, Scribner, New York.
- Kennedy P., 1994, *Mocarstwa świata. Narodziny. Rozkwit. Upadek*, Książka i Wiedza, Warszawa.
- Klin T., 2008, *Wizje ładu międzynarodowego w niemieckiej i anglosaskiej myśli geopolitycznej w okresie II wojny światowej*, Wydawnictwo Adam Marszałek, Toruń.
- Krakowczyk S., 2011, *Azja w koncepcji admirała Alfreda Thayera Mahana*, *Racja Stanu*, Instytut Studiów Międzynarodowych UW, *Studia i Materiały*, 1 (9), s. 23–32.
- Liddell Hart B., 1959, *Strategia. Działania pośrednie*, Wydawnictwo MON, Warszawa.
- Mahan A.T., 1883, *The Gulf and Inland Waters*, Scribner, New York.

- Mahan A.T., 1897, *The Influence of Sea Power upon History 1660–1784*, Little, Brown and Company, Boston.
- Mahan A.T., 1898a, *The Influence of Sea Power upon the French Revolution and Empire 1793–1812*, Little, Brown and Company, Boston.
- Mahan A.T., 1898b, *The Interest of America in Sea Power, Present and Future*, Little, Brown and Company, Boston.
- Mahan A.T., 1899, *Life of Nelson, the Embodiment of the Sea Power of Great Britain*, Little, Brown and Company, Boston.
- Mahan A.T., 1900, *Problem of Asia; Its Effect upon International Politics*, New Brunswick, New York.
- Mahan A.T., 1901, *Battle of Trafalgar*, Houghton, Mifflin & Co., Boston.
- Mahan A.T., 1913, *The Major Operations of the Navies in the War of American Independence*, The University Press, Cambridge, Mass.
- Mahan A.T., 1970a, *Admiral Farragut*, D. Appleton St. Clair Shores Mich, Scholarly Press, New York.
- Mahan A.T., 1970b, *Lessons of the War with Spain and Other Articles*, Books for Libraries Press, New York.
- Mahan A.T., 1980, *The Influence of Sea Power upon History 1660–1805*, Englewood Cliffs, New York.
- Mahan A.T., 2006, *Vlijanije morskoj sily na istoriju*, [w:] *Gieopolityka. Antologija*, Akademičeskij Projekt, Moskva, s. 221–243.
- Moczulski L., 1999, *Geopolityka. Potęga w czasie i przestrzeni*, Dom Wydawniczy Bellona, Warszawa.
- Mollat du Jourdin M., 1995, *Europa i morze*, Wydawnictwo Krąg, Oficyna Wydawnicza Volumen, Warszawa.
- Neville P., 1981, *Mahan et la maitrise des mers*, Bibliothèque Berger-Levrault, Paris.
- Potulski J., 2010, *Wprowadzenie do geopolityki*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk.
- Puleston W.D., 1941, *Mahan; the Life and Work of Captain Alfred Thayer Mahan*, Yale University Press, New Haven.
- Schluter R.C., 1995, *Looking Outward for America: An Ideological Criticism of the Rhetoric of Captain Alfred Thayer Mahan*, Iowa University Press, Iowa.
- Seager R., 1977, *Alfred Thayer Mahan. The Man and his Letters*, Naval Institute Press, Annapolis, Maryland.
- Seversky de A., 1942, *Victory through Air Power*, Simon & Schuster, New York.
- Seversky de A., 1950, *Air Power Key to Survival*, Simon & Schuster, New York.
- Studnicki W., 1904, *Rosja w Azji Wschodniej*, B. Połaniecki, Lwów.
- Sumida J.T., 2000, *Inventing Grand Strategy and Teaching Command: The Classis Works of Alfred Thayer Mahan Reconsidered*, Woodrow Wilson Center Press, Washington.
- Sykulski L., 2009, *Geopolityka. Słownik terminologiczny*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
- Tirpitz A., 1925, *Der Aufbau der deutsche Weltmacht*, Deutsche Hausbücherei, Hamburg.
- Tirpitz A., 1997, *Wspomnienia*, Wydawnictwo Bellona, Warszawa.
- Wieczorkiewicz P., 1995, *Historia wojen morskich, t. I: Wiek żagla, t. II: Wiek pary*, Wydawnictwo Puls, Warszawa.
- Wyszczelski L., 2009, *Teorie wojenne i ich twórcy na przestrzeni dziejów. Myśl wojskowa od powstania do końca lat osiemdziesiątych XX wieku*, Wydawnictwo Neriton, Warszawa.

PIOTR EBERHARDT

ALFRED THAYER MAHAN'S NAVALISM CONCEPT

This paper presents the creative conceptual work of US Rear Admiral Alfred Thayer Mahan, as the author of numerous historico-geographical books, as well as manuals concerning tactics and strategy for waging seaborne warfare. His main interest was in the influence that such warfare exerted on the development of large powers with imperial ambitions. Perhaps his best-known work is *The Influence of Sea Power upon History*, a book republished many times and translated into many languages. The views of Mahan, and his historical concepts, are presented on the basis of this book and certain others which he published. However, the attention of this paper is focused on his concept of 'navalism', which is associated with the influence of the sea on political transformations. This assumed the form of a geopolitical doctrine that was not too precise intellectually, but still very clear ideologically. In line with it, the imperial power of a state is conditioned by the possession of a powerful navy and the command of the seas (naval routes).

The introductory part of the paper is devoted to the life of Mahan, and to his career in the US Navy, and later as a university lecturer and scholar. His published work, consisting of books, journal articles and expert reports, is then presented and assessed as regards cognitive value and thematic scope. A significant part of the paper is devoted to his best-known concept, associated with the so-called "sea power". This notion was supposed to mean the possession of large fleets of merchant vessels and warships, numerous ports and shipyards, as well as maritime bases situated at the strategic locations around the Globe. These constitute a precondition for the state's achievement of its intended political goals. In line with the prognostications of Mahan, formulated at the end of the 19th century, a future confrontation of the large powers for command of the seas was to be anticipated, the country equipped with the biggest "sea power" then becoming the political leader in the world. On the basis of the adopted prerequisites, Captain Mahan argued that the United States had the most appropriate geographical, demographic and economic conditions for achieving this aim.

In the further course of the paper, Mahan's work on the strategy of maritime battles and wars is presented, these issues being considered in a historical perspective. This reflects Mahan's additional status as the author of a new concept of waging war at sea. He assumed as a principle the conduct of offensive activities, and was the proponent of large operations participated in by numerous vessels, and culminating in the fighting of a decisive battle at an appropriate place and time. In this battle, the enemy is supposed to be defeated, with political decisions convenient to the victorious side then being taken. Mahan's contribution to the development of geopolitics is also emphasised, this being characterised by both its originality and its orientation towards pragmatic utility.

Today, Mahan joins Ratzel, Kjellén, Mackinder and Haushofer in being treated as one of the founders of geopolitics as a domain of knowledge and scientific discipline. However, while the latter scholars represented the continental option in their geopolitical theories, Mahan was the only one to maintain consistently that the route to political domination over the world leads via command of the seas.

In the final part of the paper, attention shifts to the numerous controversies that Mahan and his views continue to give rise to, opinions of both his military and geopolitical doctrines being mixed. The arguments behind these controversies are addressed.