

1919: ANUL RIVALITĂȚII NAVALE AMERICANO-BRITANICE

*dr. Marian BOZA**

Conferința de la Washington din 1921 - 22 a fost în mod tradițional privită ca un punct de cotitură în istoria modernă, ca acel moment când Statele Unite au apărut ca o mare putere navală și Marea Britanie și-a abandonat tridentul supremației maritime¹.

Deși putem să considerăm că disputele navale, desfășurate în primăvara anului 1919 la Paris, adică pe uscat, ar reprezenta un preambul care a dus inevitabil la prevederile Conferinței de la Washington (12.11.1921 - 06.02.1922), vom observa cât de greu este de susținut acest punct de vedere. Aceste confruntări verbale, între reprezentanții celor două mari puteri navale vor urmări cu totul alte deziderate. Ca stat insular și imperiu mondial, Marea Britanie a fost foarte preocupată să mențină superioritatea sa navală, să-și mențină poziția de necontestat de „regină a mărilor” și, dacă se putea, flota ei să fie după sfârșitul primei conflagrații mondiale la o mărime de neegalat de flotele secundare ale momentului, cea americană și cea franceză. Acest lucru era în pericol din cauza prevederilor programului naval american din 1916, dublat ca target de modificările operate în 1918, care ar duce în 1925 la o superioritate evidentă față de Royal Navy.

Această situație era de neacceptat de Amiralitate și de oamenii politici britanici, chiar dacă veneau după un război costisitor și trebuiau efectuate economii imediate, și vor folosi ca monedă de negociere semnarea sau nu, a tratatului ce prevedea înființarea Ligii Națiunilor, proiectul atât de drag al președintelui american Woodrow Wilson.

Ultimul obstacol și potențial declanșator de alte nemulțumiri, flota germană, va fi eliminat de sabordarea splendidelor nave de război germane la Scapa Flow și astfel ajungem la singura realizare notabilă a anului, un compromis informal.

Emisarul președintelui Wilson, colonelul Edward House, propusese un mijloc de rezolvare a problemei fundamentale în relațiile anglo-americe, politicile lor navale. Lloyd George a acceptat miezul acestor

* Școala Militară de Maiștri Militari a Forțelor Navale „Amiral Ion Murgescu”.

¹ B. J. C. McKercher (ed.), *Anglo-American relations in the 1920's*, The University of Alberta Press, Alberta, 1990, p. 55.

propuneri, că cele două puteri nu ar trata flota celeilalte ca pe o amenințare, cu o prevedere vitală: că americanii își vor abandona programele de construcții navale².

SUA au refuzat să intre în negocieri navale, lumea a rămas instabilă și Marea Britanie s-a confruntat cu probleme extraordinare în Irlanda și Orientul Mijlociu. Marea Britanie a descoperit dimensiunea decalajului dintre puterea sa și angajamentele sale³.

Pentru o mai cuprinzătoare înțelegere a subiectului propus, vom face o trecere în revistă a raportului de forțe navale existent în 1914 și, mai ales, vom detalia demersurile clare de schimbare a ierarhiei puterilor navale având ca actor principal flota americană.

În iulie 1914, marina americană a coborât în ierarhie pentru a deveni a treia ca mărime din lume, după britanici și germani. După calculul Departamentului Marinei, germanii aveau de două ori mai multe dreadnought-uri finalizate, de aproape trei ori mai multe crucișătoare și de două ori și jumătate mai multe distrugătoare. Tonajul total al navelor de război în serviciu era de 951.713 tone față de 765.133 tone deținute de Statele Unite. Dacă s-ar adăuga navele de război aflate în construcție la cele finalizate, totalul german ar crește la 1.306.577 de tone și la 894.899 pentru americani. În 1909, când marina americană era a doua ca mărime din lume, avea 366.146 de tone de nave de luptă construite sau începute în șantierele navale⁴.

Cheltuielile navale americane crescuseră în fiecare an din 1910 și până în 1914 și le depășeau cu ușurință pe cele ale Germaniei și Franței. Marinei americane i s-au alocat 140.736.526 \$ pentru ultimul an fiscal de dinainte de Primul Război Mondial, în timp ce marina germană primise doar 112.037.576 \$, iar marina franceză 122.493.753 \$. O parte din diferență poate fi explicată prin cheltuielile pentru menținerea unor echipaje formate din voluntari, precum americanii, în comparație cu echipajele de recruți mult mai ieftine ale germanilor. Surplusul de bani americani erau cheltuit pentru funcționarea zilnică. Doar 35.325.695 \$, sau 25% din bugetul naval american, au fost alocați noilor construcții. Pe când, germanii au cheltuit 53.240.546 \$, sau 47%, pentru construcții noi, iar francezii 63.655.515 \$,

² John Robert Ferris, *The Evolution of British Strategic Policy, 1919-26*, MacMillan Press, London, 1989, p. 21.

³ *Ibidem*, p. 26.

⁴ Phillippe Payson O'Brien, *British and American naval power: politics and policy, 1900 - 1936*, Praeger, London, 1998, p. 110.

sau 44%. Chiar și britanicii, cu bugetul lor enorm de 235.213.408 \$, au putut cheltui 77.662.162 \$, sau 33%, pentru construcția de noi nave de război. În același timp, Statele Unite au menținut în funcțiune zece șantiere maritime mari în 1914⁵.

Marina SUA a avut cel mai slab raport dintre ofițeri și marinari față de orice flotă majoră. Americanii aveau un ofițer la fiecare 19 marinari, în timp ce raportul britanic era 1 la 16, francezul 1 la 12, germanii 1 la 10, iar japonezul 1 la 9. *USS Delaware*, un cuirasat al flotei Atlanticului, avea în echipaj doar 33 de ofițeri, în timp ce *Bellorophon* al Marinei Regale Britanice, o navă similară, avea 53, iar *Helgoland* al flotei germane avea 54. Flota Atlanticului în ansamblu ar avea nevoie de o creștere uimitoare de 40% a numărului ofițerilor pentru a ajunge la nivelurile de personal pentru timp de război. În 1914, Marina americană era formată din 55.938 de ofițeri și marinari. Până în 1915, acest număr a crescut cu doar 61. A existat o creștere mai substanțială de 2.105 până în 1916, dar aceasta a lăsat totuși flota cu mult sub nivelurile de personal necesare⁶.

În timp ce germanii au pierdut un crucișător de luptă, patru crucișătoare ușoare, un predreadnought și cinci torpiloare în Jutlanda, britanicii au pierdut trei crucișătoare de luptă, trei crucișătoare blindate și opt distrugătoare. În timp de șaptezeci și două de ore, se estimase că 2.551 de germani și 6.094 de britanici au fost uciși în bătălia din Jutlanda. Rapoartele despre pierderile uluitoare ale crucișătoarele de luptă britanice i-au inspirat pe membrii Congresului american să facă anchete oficiale. În Departamentul Marinei, secretarul Daniels a luat în considerare opțiunea de a anula construcția de crucișătoare de luptă pentru USN din cauza pierderilor britanice din Bătălia Jutlandei. Învățând din aceste discuții, Sims (primul comandant al cuirasatului *USS Nevada*, viitor amiral n.a.) l-a avertizat pe Daniels să evite să facă presupuneri false despre lecțiile din Jutlanda. Încă din 8 iulie 1916, Sims a aplicat în Colegiul Naval de Război metode de analiză pentru a elabora un studiu detaliat a ceea ce s-a întâmplat în timpul bătăliei din Jutlanda, pe care l-a supus apoi atenției lui Daniels.

Respingând afirmațiile lui Daniels despre crucișătoarele de luptă, Sims a stârnit și mai mult interes în cadrul Congresului de a înțelege consecințele Jutlandei. Congresul a lansat o anchetă oficială pentru a stabili

⁵ *Ibidem*, p. 111.

⁶ *Ibidem*, p. 113.

dacă Marina SUA ar trebui să continue să construiască crucișătoare de luptă. Ca răspuns, Sims a produs două rapoarte foarte detaliate în iulie 1916⁷.

La 19 decembrie 1916, Sims a explicat Congresului consecințele strategice bătăliei din Jutlanda. Răspunzând la întrebări despre rolul tactic al navelor de luptă și al luptei cu crucișătoare în contextul aceluia angajament special, Sims a subliniat mai larg influența potențială a comunicațiilor fără fir, a informațiilor, a submarinelor și a aeronavelor în război naval⁸.

Deși la nivel local Royal Navy și US Navy s-au bucurat de armonie în relațiile din perioada 1917 - 18, șeful american al operațiunilor navale (CNO), contramiralul William S. Benson, nu a avut răbdare cu politica britanică a blocadei economice și a presat pentru o strategie mai ofensivă. Încă din 1915, președintele pacifist Wilson adoptase o politică de „pregătire” și, împotriva unei posibile amenințări viitoare din partea unui puteri europene victorioase, a propus să creeze „incomparabil” cea mai mare flotă din lume. În mare parte instituția navală mai veche anti-britanică a preluat tema „flotei secunde la oricine”. Rezultatul a fost un program din 1916 care includea 10 nave de luptă, 6 crucișătoare de luptă și 140 de nave mai mici. Odată realizat, acest lucru ar fi dus la o flotă calitativ superioară Royal Navy(RN). La intrarea lor în război însă, nevoia disperată s-au dovedit a fi escortoarele și navele comerciale; navele capitale nu numai că erau de prisos, dar ar fi durat prea mult să fie construite pentru a fi și utile⁹.

Programul american prevedea construirea a 10 nave de luptă, 6 crucișătoare de luptă, 10 crucișătoare ușoare, 50 distrugătoare, 15 submarine maritime, 85 submarine costiere, 4 canoniere, 1 navă spital, 2 nave transport muniție, 2 tancuri și 1 navă logistică. Acesta presupunea un cost de 422.964.087 \$ în cei cinci ani din 1917 până în 1921 – adică de patru ori suma cerută de un plan japonez similar (4 dreadnought-uri, 6 crucișătoare, 10 distrugătoare și 9 submarine, cu un cost de 95.000.000 \$ și pentru aceeași perioadă). La aceasta trebuie să adăugăm 48.518.127 \$ pentru finalizarea dreadnought-urilor aflate în construcție, 6.000.000 \$ pentru aviația navală și

⁷ David Kohlen, “The U.S. Navy Won the Battle of Jutland”, în *Naval War College Review*, Volume 69, Number 4 Autumn 2016, p. 132, <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1146&context=nwc-review>, accesat la 2 noiembrie 2018.

⁸ *Ibidem*, pp. 135 – 136.

⁹ Bernard Ireland, *War at Sea 1914-1945*, Cassell, London, 2002, p. 12.

25.000.000 \$ pentru muniția de rezervă. În total, programul de cinci ani presupune o cheltuială de 502.482.214 \$¹⁰.

Programul din 1916 nu a fost niciodată finalizat. În câteva luni a început războiul cu Germania și programul din 1916 a devenit inutil. Ce a fost necesar pentru a învinge germanii nu au fost cuirasatele sau crucișătoarele de luptă, ci au fost navele comerciale, pentru transport, echipament și oameni. Dar programul distrugătoarelor a fost mult crescut. Până în 1919, se construiseră de cinci ori mai multe distrugătoare decât fuseseră autorizate prin programul din 1916. Din cele zece cuirasate abia începuseră două; tot două din cele zece crucișătoare ușoare și dintre cele șase maiestuoase crucișătoare de luptă, nu s-a început nici măcar unul singur¹¹.

În decembrie 1918, Wilson a propus dublarea prevederilor programului din 1916. A fost o întreprindere extraordinară, Wilson a propus ca Statele Unite să finalizeze 32 de nave capitale noi, puternice, în șapte ani. Fiecare dintre aceste nave ar fi fost mai puternică decât orice navă din Marina Regală Britanică. Marder a susținut că finalizarea doar a celor 16 nave din programul din 1916 ar fi făcut ca marina americană să fie „superioară calitativ” Marinei Regale Britanice. O flotă de treizeci și două de astfel de nave ar fi învins restul lumii la un loc. Noul program, a susținut el „cu foarte mare convingere”, a fost „necesar pentru realizarea obiectivelor noastre aici”. Deocamdată a fost suficient. Loialitatea partidului i-a pus pe democrați în rând, iar la 31 ianuarie 1919, Camera a aprobat programul din 1918¹².

Susținătorii navali tradiționali, cum ar fi Henry Cabot Lodge și Theodore Roosevelt, au atacat în curând programele lui Wilson. Ei nu vedeau niciun motiv pentru care Statele Unite ar trebui să înceapă o nouă cursă navală. Așa cum Roosevelt i-a spus lui Arthur Balfour: „Poporul american este perfect mulțumit să spună că nu vrea să rivalizeze cu Anglia, dar intenționează să depășească marina oricărei alte țări”¹³.

¹⁰ K. K. Kawakami, „AMERICA'S PREPAREDNESS AGAINST JAPAN”, în *The Advocate of Peace* (1894-1920), Vol. 78, No. 6 (JUNE, 1916), p. 178, https://www.jstor.org/stable/20667534#metadata_info_tab_contents, accesat la 22 iunie 2021.

¹¹ Lillian Ruth Nelson, „The Naval Policy of the United States, 1919 - 1931” (1941), *Master's Theses*, Paper 294, Loyola University Chicago, pp. 9 - 10, <https://core.ac.uk/download/pdf/48597783.pdf>, accesat la 12 mai 2022.

¹² Phillipe Payson O'Brien, *op. cit.*, p. 137.

¹³ *Ibidem*, p. 139.

În 1918, Amiralitatea britanică era înclinată să vadă standardul longeviv „two-power standard” ca având o legitimitate deosebită și a sperat că va fi restaurat cât mai curând posibil. La scurt timp după armistițiul, secretarul Amiralității, Sir Oswyn Murray, l-a informat pe Primul Lord, Sir Eric Geddes, că marina va necesita în curând un nou standard pe baza căruia să-și calculeze cerințele în epoca postbelică¹⁴.

Geddes nu era pe cale să se grăbească într-o încercare prematură de a reinvia standardul celor două puteri, mai ales dacă una dintre puterile în cauză era Statele Unite. El l-a informat pe Murray că „adoptarea unui astfel de standard de putere pentru marina britanică, în cele șase luni imediat după război, în timp ce spuma este încă pe oală, ne-ar conduce la calcule atât de îndepărtate față de o decontare efectivă a situației în cele din urmă”. Până când soarta flotei germane nu a fost stabilită și viitorul programului naval al Statelor Unite nu era sigur, Geddes a susținut că „o formulă pe baza standardului de putere – dacă este fie „standardul cu două puteri” sau „superioritate de 60% față de cea mai puternică țară” sau orice altă „bază de putere” - nu poate fi încadrată sau adoptată. Primul Lord a recomandat în schimb „ca măsură pur temporară, ... o reducere cu 20% a echipajelor față de numărul de dinainte de război”. Acest lucru i-ar oferi Amiralității „ceva la care să lucreze”, deși el a admis că doar pentru a spune că vom avea cu 20% mai mică cifra de personal decât înainte de război nu este o justificare pentru restul de 80%, și doar ca măsură temporară o astfel de formulă „poate fi considerată ca având orice valoare”¹⁵.

La sfârșitul Primului Război Mondial, Marea Britanie posedă o superioritate numerică copleșitoare în nave de război față de orice altă mare putere (Tabelul nr. 1¹⁶).

	Marea Britanie	Statele Unite	Franța	Germania	Japonia	Italia
Cuirasate	61	39	20	40	13	14
Crucișătoare de luptă	9	-	-	5	7	-
Crucișătoare	30	16	21	3	10	7
Crucișătoare	90	19	8	32	16	10

¹⁴ Christopher M. Bell, *The Royal Navy, Seapower and Strategy Between the Wars*, MACMILLAN PRESS, 2000, p. 6.

¹⁵ *Ibidem*, p. 7.

¹⁶ *Ibidem*, p. 8.

ușoare						
Lideri de flotilă	23	-	-	-	-	8
Distrugătoare	443	131	91	200	67	44
Submarine	147	86	63	162	16	78
Portavioane	4	-	-	-	-	-

Tabelul nr. 1. Forța navală a marilor puteri la sfârșitul Primului Război Mondial

Această situație s-a schimbat brusc la mijlocul anului 1919, când Chancellor of the Exchequer (echivalent cu ministrul de finanțe din alte țări n.a.) a recomandat o reducere a numărului de nave capitale cu echipaje complete la o putere sub cea întreținută de United States Navy (USN). În iunie 1919, Amiralitatea plănuia să păstreze 21 de nave capitale în echipare completă; însă Trezoreria a vrut ca numărul să scadă la 15 „practic imediat” și a recomandat să se facă o „reducere mult mai mare” în 1920/21. Într-un memoriu prezentat Cabinetului, cancelarul a negat că orice putere sau combinație de puteri reprezentau o amenințare gravă sau imediată la adresa intereselor britanice, și a susținut că Marea Britanie „nu ar fi pusă în pericol” dacă o parte din navele sale capitale erau ținute în rezervă. Amiralitatea, care se aștepta ca Statele Unite să păstreze 18 dreadnought-uri și 11 predreadnought-uri în serviciu, a denunțat această propunere, pe care o privea în general ca predarea supremației maritime de către Imperiul Britanic către Statele Unite ale Americii¹⁷.

Scufundarea flotei germane în Scapa Flow pe 21 iunie 1919 a fost un simbol adecvat al sfârșitului unei ere: controlul european al oceanelor. Timp de cinci secole, puterea maritimă a fost exercitată aproape exclusiv de națiunile europene, ca instrument și ca expresie a expansiunii lor comerciale, iar mai târziu teritoriale, pe tot globul. Cataclismul Primului Război Mondial, însă, nu numai că a distrus vechea ordine a Europei, dar a pus capăt și hegemoniei puterilor europene la nivel global. În 1914 funcționau 6 flote majore deținute de Marile Puteri europene; doar două națiuni non-europene, Japonia și Statele Unite, contau ca forțe navale semnificative, iar acestea erau însă la scară mai mică¹⁸.

¹⁷ *Ibidem*, pp. 7 – 8.

¹⁸ Christopher Hall, *Britain, America and Arms Control 1921-37*, The MacMillan Press, London, 1987, p. 1.

Termenii armistițiului prevedeau ca Germania să predea 10 cuirasate, 6 crucișătoare de luptă, 6 crucișătoare ușoare, 50 distrugătoare și 154 submarine. Acestea urmau să fie cele mai noi și cele mai bune nave ale marinei germane. Cu toate acestea, pe măsură ce s-au purtat negocieri asupra Tratatului de la Versailles, s-a solicitat ca Germania să se predea 8 cuirasate, încă 8 crucișătoare ușoare, 42 de distrugătoare suplimentare și 50 de torpiloare. Navele predate trebuiau să fie împărțit între Aliți¹⁹.

A doua problemă în relațiile navale anglo-americane a fost echilibrul pe mare, după asigurarea unei libere circulații maritime, care implica viitorul marinei germane și dimensiunile relative ale RN și USN. Aceste probleme trebuiau decise dacă pacea urma să fie stabilă. O Societate a Națiunilor nu putea începe cu o cursă a înarmărilor navale între cei mai puternici membri ai săi²⁰.

Cu toate acestea, proiectele lui Benson s-ar prăbuși dacă Marea Britanie ar primi o mare parte din navele marinei germane. Dacă navele de război germane erau împărțite, Sims deja admisesese public acest lucru, efortul Marii Britanii în război fusese atât de mare „încât practic întreaga putere a navelor capturate germane ar merge la [britanici]”. Acest potențial britanic era o monedă de negociere pe care multe autorități britanice au considerat că este nimerit să o folosească. În cele din urmă, însă, în ianuarie 1919, Amiralitatea deja propunea pe plan intern care prevedea că cel mai bine ar fi să nu se facă astfel de distribuiri „pentru a se evita dezacordurile între Aliți și Puterile Asociate”. Se dorea să nu se rupă relațiile cu SUA în această chestiune. Aceasta a marcat din nou o mare concesie. În 1919, RN posedă în realitate un standard de trei puteri. Dacă ar fi dobândit o mare parte din flota germană, acea putere ar fi crescut astronomic. Această posibilitate a fost coșmarul lui Benson²¹.

Churchill a sugerat ca flota germană să fie oferită Americii dacă aceasta din urmă ar anula programul din „1916”²².

În plus, mulți ofițeri britanici de rang înalt, inclusiv amiralul Jellicoe, nu au vrut să construiască proiecte împotriva SUA. Cu toate acestea, Amiralitatea credea că supremația pe mare era esențială pentru imperiu. Nu

¹⁹ David M. Cooney, *A Chronology of the U. S. Navy: 1775-1965*, Franklin Watts, New York, 1965, p. 234.

²⁰ Louis Halewood, *The Maritime Compromise: British and American Naval Co-operation, 1917-1919* (Teză de master inedită), University of Calgary, Calgary, 2015, p. 142, <http://hdl.handle.net/11023/2385>, accesat la 15 martie 2021.

²¹ *Ibidem*, p. 143.

²² B. J. C. McKercher, *op. cit.*, p. 68.

avea încredere într-o ligă navală, nici în bunăvoința SUA. RN trebuie să fie mai puternic decât USN. Amiralul se îndoia că USN-ul ar putea depăși RN și credea că programul din 1918 a fost „aproape sigur o cacealma”. Cu toate acestea, americanii urmăreau în mod clar „o egalitate cu această țară”, așa că RN ar trebui să fie definită la o dimensiune care ar asigura imperiul, iar acest lucru ar putea fi apoi modificat pe baza programului naval ales de SUA în cele din urmă²³.

Dinamica balanței navale din 1919 nu se potrivește așadar cu stereotipul cu americanii bogați și puternici, care i-au agresat pe britanicii epuizați și falimentați. Foarte puțini oameni de ambele părți l-au văzut pe celălalt ca pe o amenințare, sau și-au dorit o cursă navală. Problema nu era existențială. Privită dintr-o altă perspectivă, în 1919 RN era mai puternică decât oricând din 1815, iar SUA într-o poziție mai slabă comparativ cu Marea Britanie decât din 1890 - iar britanicii ar putea în mod plauzibil să-și sporească această putere mai ușor decât SUA. Multe dintre memoriile lui Benson din această perioadă, mult mai mult decât Wemyss, dezvăluie teama reală că țara sa nu ar putea concura cu rivala sa navală. Compromisul ar fi necesar de ambele părți ca să se rezolve problema în mod satisfăcător și să prevină o ruptură ce ar dăuna perspectivelor unei noi ordini²⁴.

În 1919, Amiralitatea a subestimat determinarea care a guvernat politica navală americană; Lloyd George avea prea multă încredere în eficacitatea negocierilor informale cu colonelul House. Factorii de decizie au exagerat perspectivele cooperării strategice anglo-americane și s-au diferențiat asupra politicii maritime britanice. Autoritățile navale au cerut cele mai dure rezultate posibile diplomatice cu America în timp ce Lloyd George era mai precaut. Amiralitatea privea securitatea și supremația pe mare ca fiind una și aceeași. Casa Albă era dispusă să distingă între cele două. A ajuns să creadă că egalitatea navală ar putea oferi securitate, deși tot prefera supremația și spera că sub principiul parității Marea Britanie ar păstra o flotă mai puternică. Amiralitatea dorea o flotă care ar putea menține securitatea indiferent de costuri; pe când guvernul dorea să reducă la minimum cheltuielile navale. Marinarii susțineau că navele de luptă erau măsura puterii maritime, în timp ce oamenii de stat au pus la îndoială această credință. Soarta politicii navale depindea de rezolvarea acestor diferite²⁵.

²³ Louis Halewood, *op. cit.*, pp. 143 - 144.

²⁴ *Ibidem*, p. 145.

²⁵ B. J. C. McKercher, *op. cit.*, p. 64.

La sfârșitul lunii ianuarie 1919, liderii navali americani, britanici și francezi au stabilit un comitet la Paris pentru a analiza termenii navali ai tratatului de pace. Reprezentantul american, amiralul William Benson, șeful operațiunilor navale și Wilson, consilier tehnic pe probleme navale în timpul conferinței, s-au ciocnit în curând cu Primul Lord al Marii, Sir Rosslyn Wemyss și șeful Statului Major Naval francez, Ferdinand de Bon. Cea mai spinoasă problemă a fost dispoziția finală a internării flotei germane. Benson era pentru scufundarea navelor germane, astfel nu ar afecta echilibrul postbelic al puterilor navale. Amiralul de Bon a vrut ca aceste nave să fie distribuite, astfel încât Franța ar putea avea compensații pentru lipsa de construcții navale din timpul războiului. Wemyss a susținut distrugerea navelor germane, dar numai ca parte a unui acord anglo-american privind noile construcții navale. Poziția lui Benson a găsit sprijin într-un memorandum îndelungat discutat²⁶.

Așa-numita „bătălie navală de la Paris” a fost purtată între martie și aprilie 1919, când chestiunile maritime au ieșit în prim-plan în cadrul discuțiilor anglo-americane. Nu a fost o bătălie nici la propriu, nici la figurat. Daniels a inventat termenul după consumarea disputei. Mulți istorici navali au preluat descrierea plastică, care este luată drept momentul în care relațiile anglo-americane, presupus încălcate încă de la armistițiu, s-au spulberat, marcând începutul unei noi rivalități navale. Cu toate acestea, numind discuțiile drept „bătălie”, secretarul marinei americane a făcut o melodramă a unei dispute izolate, dar aprinse, care dezvăluie dorințele de a domina mările și interesele naționale divergente, totuși a fost rezolvată prin compromis, ca toate dezacorduri navale anglo-americane din 1917. Aceste discuții s-au rezumat la o singură problemă: care ar fi dimensiunea viitoare a USN în raport cu RN? Marea Britanie deținea 42 nave capitale pe când americanii doar 16. Programul din 1916 avea să ducă SUA la 27 nave capitale până în 1923-24, în timp ce nicio nouă construcție britanică și dezafectarea navele învechite ar duce la micșorarea puterii navale, ajungând la un total de 30, teoretic, aproape paritate. După ce programul din 1918 a devenit lege, puterea americană putea ajunge la 35 de nave capitale, necesitând astfel un răspuns britanic²⁷.

²⁶ Jerry W. Jones, „The Naval Battle of Paris”, în *Naval War College Review*, Volume 62, Number 2, Spring 2009, p. 81, <https://digital-commons.usnwc.edu/nwc-review/vol62/iss2/7/>, accesat la 4 aprilie 2021.

²⁷ Louis Halewood, *op. cit.*, p. 147.

La sfârșitul lunii martie, Wilson s-a întors la Paris după o lună petrecută în Statele Unite. Și Daniels a sosit la Paris și la scurt timp după sosirea acestuia a avut loc cea mai aprinsă confruntare a „bătăliei navale de la Paris”. Wemyss l-a chemat pe Daniels la hotelul lui, iar secretarul i-a trimis un mesaj lui Benson să se alătore discuțiilor. Benson, când a sosit, a fost șocat să-l găsească pe omologul britanic cum îl presează pe Daniels cu privire la programul de construcții navale din SUA. Benson a raportat mai târziu că Wemyss a cerut să știe de ce administrația Wilson decisese sporirea puterii navale și în ce măsură administrația a planificat să o realizeze. Indignat, Benson și-a scuturat degetul către Wemyss, replicând: „Cu ce autoritate pretindeți să veniți aici și să puneți o astfel de întrebare secretarului nostru?” Nu există nicio relatare completă a ceea ce a urmat, dar Daniels a scris în memoriile sale că, în timp ce cei doi amirali se jigneau unul pe altul, el a trebuit să intervină între ei. A doua zi, 27 martie, Daniels și Benson s-au întâlnit cu Primul Lord al Amiralității (seniorul civil al Primului Lord al mării), Walter Long. Wemyss nu a participat la întâlnire, probabil pentru a evita o altercație cu Benson²⁸.

Primul Lord al Amiralității Sir Walter Long, la 27 martie 1919, și-a exprimat îngrijorarea cu privire la construcțiile navale din SUA, avertizând că Marea Britanie nu va accepta poziția de putere navală de rang secund. Benson a încercat să aline aceste temeri, afirmând că aceste construcții au fost îndreptate inițial împotriva Germaniei, iar acum împotriva Japoniei. Londra nu putea accepta acest lucru, iar Long a prezentat moneda de negociere britanică: dacă SUA vor persista cu programul său naval, Lloyd George avea să-și retragă sprijinul britanic pentru Liga Națiunilor²⁹.

Cum de sprijinul britanic pentru Ligă depindea de acceptarea de către SUA a unei poziții subordonate în domeniul naval, negocierile au fost blocate. Pe 6 aprilie, Wilson, într-o dramatică atitudine, arată că este pregătit să părăsească conferința. Se folosea trucul bătrânului vânzător care amenința că părăsește negocierile pur și simplu pentru a aplica presiune. Dacă da, trucul pare să fi funcționat, în următoarele zile Colonelul House și lordul Robert Cecil, care era responsabil pentru negocierile britanice privind o Liga Națiunilor, au lucrat pentru a negocia un compromis pentru a salva conferința și Liga. Cecil fusese un susținător timpuriu al Ligii și a înțeles că o cooperare anglo-americană ar fi esențială pentru succesul său³⁰.

²⁸ Jerry W. Jones, *op. cit.*, p. 82.

²⁹ Louis Halewood, *op. cit.*, p. 149.

³⁰ Jerry W. Jones, *op. cit.*, p. 82.

House a transmis asigurarea lui Wilson că a înțeles „poziția particulară a Marii Britanii ca imperiu insular”. Acest lucru nu a fost suficient pentru Lloyd George, care încă mai spera la un acord naval formal care să limiteze construcțiile navale în SUA, însă alte asigurări din 10 aprilie au avut câștig de cauză în fața premierului britanic. Wilson a promis că Statele Unite nu au nicio intenție de a intra într-o competiție navală cu Marea Britanie. În plus, navele din programul din 1916 care nu fusese încă stabilite urmau a fi amânate, în așteptarea unui acord naval anglo-american. „Bătălia navală de la Paris” se terminase în sfârșit³¹.

Negocierile de la Paris au cuprins două etape. În prima rundă de discuții, liderii civili și în uniformă ai RN și USN s-au întâlnit să încheie un acord. Aceste discuții au culminat cu o întâlnire între Josephus Daniels, secretarul american al marinei, și Lloyd George, care a eșuat lamentabil pe măsură ce atitudinile temperamentale s-au văzut printre negociatori. Liderii Marii Britanii au cerut superioritate navală, în timp ce partea americană a refuzat să ia în considerare orice acord care nu prevedea paritatea între cele două flote. Pentru a controla consecințele politice din acest impas, Lloyd George s-a întors către lordul Robert Cecil, principalul negociator britanic la Paris care se ocupa de Liga. Cecil, la rândul său, s-a apropiat de House, începând o a doua rundă de negocieri în încercarea de a găsi un compromis. Cecil și House erau negociatori experimentați, dornici să mențină relații strânse anglo-americane la Conferință și să promoveze o ordine mondială liberală. Deși eforturile lor de negociere au evitat o întrerupere a relațiilor anglo-americane la Paris, însă nici ei nu au reușit să rezolve disputa referitoare la pozițiile Marii Britanii și a Statelor Unite în ierarhia internațională a puterilor navale. Cel mai bun lucru pe care Cecil și House l-au putut realiza a fost amânarea examinării în continuare a controlului armelor navale anglo-americane până după Conferință, o înfrângere pentru strategia lui Lloyd George care urmărea să determine Statele Unite să abandoneze programul său de construcții navale și să renunțe la pretențiile sale de paritate navală cu Marea Britanie. Problema cu privire la modul de răspuns la ambițiile navale americane va continua timp de aproape trei ani, până când Marea Britanie și Statele Unite - împreună cu Japonia – au ajuns la un acord privind controlul armelor la Conferința de la Washington în timpul iernii 1921–1922³².

³¹ *Ibidem*, pp. 84 – 85.

³² John H. Maurer, [Lloyd George and the American Naval Challenge: “The Naval Battle of Paris”], în *Diplomacy & Statecraft*, Volume 30, 2019 - Issue 2: Of War and Peace: Aspects

Pe parcursul pregătirii tratatului de pace, amiralul William S. Benson (1855–1932), șeful american al Operațiunilor Navale (CNO), a susținut doar reduceri moderate pentru viitoarea marină germană, astfel încât să se mențină o contrabalansare la flota britanică din Marea Nordului. Britanicii nu s-au gândit niciodată să preia controlul asupra navelor de război germane pentru propria lor flotă - erau prea costisitoare; pur și simplu voiau să le scufunde. Cu toate acestea, Franța și Italia au respins această idee. Problema a fost rezolvată când înșiși germanii și-au scufundat cea mai mare parte a flotei lor la Scapa Flow pe 21 iunie 1919. Comandamentul naval german a privit în primul rând această realizare ca un succes moral. Consecințele sabordării au fost grave: Aliații au cerut despăgubiri complete și au pretins 80% din toate echipamentele portuare germane, iar marina militară a trebuit să predea ultimele sale cinci crucișătoare ușoare moderne³³.

Reacția Royal Navy este rezumată perfect printr-o propoziție dintr-o scrisoare scrisă pe 22 iunie de amiralul Wemyss, membru al delegației britanice la Versailles, către un coleg amiral aflat atunci la Paris: „Scufundarea flotei germane este o adevărată binecuvântare³⁴. Presa germană a avut, desigur, o viziune diferită, înregistrând sabordarea în termeni precum: „Ultimul act eroic al Marinei Germane și 1,5 miliarde pe fundul mării”³⁵.

Până în octombrie 1919, factorii de decizie navali au recunoscut că standardul naval bazat pe paritatea cu USN ar fi, în ultimă instanță, acceptabil. Amiralitatea a sfătuit Cabinetul că Marea Britanie ar putea realiza acest lucru doar printr-o înțelegere navală cu Statele Unite sau un program de construcții care „să ne asigure că suntem cel puțin egali ca putere cu marina Statelor Unite, așa cum este bugetată în prezent”. În februarie 1920, pe măsură ce Amiralitatea își pregătea estimările pentru 1920/21, Primul Lord a solicitat Cabinetului o nouă îndrumare pe problema USN. El a insistat că eșecul de a ajunge la un accord naval cu Statele Unite

of British Policy and the Treaty of Versailles, p. 290, <https://www.tandfonline.com/loi/fdps20>, accesat la 17 iulie 2022.

³³ Werner Rahn, „GERMAN NAVIES FROM 1848 TO 2016. Their Development and Courses from Confrontation.

to Cooperation”, în *Naval War College Review*, Volume 70, Number 4, Autumn 2017, pp. 29-30, <https://digital-commons.usnwc.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1041&context=nwc-review>, accesat la 2 octombrie 2018.

³⁴ Dan van der Vat, *The Grand Scuttle: The Sinking of the German Fleet at Scapa Flow in 1919*, Birlinn, Edinburgh, 2007, p. 183.

³⁵ *Ibidem*, p. 188.

ar face ca „obligatoriu stabilirea că un standard de o singură putere împotriva celei mai mari puteri navale este standardul minim compatibil cu vastele noastre cerințe maritime, și că programul de construcții de toate tipurile de nave trebuie să fie astfel încât acest standard de putere este pe deplin menținut”³⁶.

Trebuie înțeles că această dispută nu a fost una de culise, ascunsă opiniei publice de pe cele două țărmuri atlantice. Ea a fost vizibilă și prezentă în paginile ziarelor importante.

În 18 decembrie 1920, *The Washington Post* profetea: „În trei ani, Statele Unite vor deține supremația pe mări. După trei sute de ani de supremație incontestabilă, marina britanică va ocupa locul al doilea, Stars and Stripes vor fi peste tot mai puternice decât cele două flote care au purtat bătălia din Jutlanda”³⁷.

Povestea cooperării navale anglo-americane între 1917 și 1919 nu are o concluzie. Cooperarea din acea primăvară a murit în toamnă, flotele au reluat disputa, iar singurul rezultat tangibil a fost eventualul acord de paritate din 1922 prin intermediul Tratatului naval de la Washington. Contrar unei opinii convenționale, acest tratat nu era rezultatul firesc al acestor discuții anterioare. Acesta a fost un acord pur naval, produs prin negociere multilaterală, și fără alinierea strategică căutată în 1919. Dacă Wilson obținea acordul tratatului său la Washington, precum și obținerea garanției securității franceze, este posibil ca lumea să fi luat o altă direcție în secolul al XX-lea. În timp ce ordinea liberală la care au lucrat Marea Britanie și SUA în 1919 nu s-a concretizat într-o cooperare anglo-americană consecventă și un compromis asupra problemelor maritime între 1917 și 1919 sugerează că acest eșec mai mare nu a fost inevitabil. Scopurile reciproce în timp de pace se dovediseră suficiente pentru a produce cooperarea. Astfel relațiile navale anglo-americane de la sfârșitul Marelui Război nu sunt atât de simple pe cât se percep adesea. Au fost complexe: au existat elemente de concurență, dar mai presus de toate cooperarea a continuat ca urmare a obiectivelor comune ce erau urmărite³⁸.

³⁶ Christopher M. Bell, *op. cit.*, p. 10.

³⁷ Lillian Ruth Nelson, *op. cit.*, p. 18.

³⁸ Louis Halewood, *op. cit.*, p. 168.

1919: THE YEAR OF THE AMERICAN-BRITISH NAVAL RIVALRY

-abstract-

Key Words: navy, „Two-Power” standard, Naval Act of 1916, Scuttling of the German fleet, parity, Woodrow Wilson, David Lloyd George.

After the First World War, the Royal Navy will lose its primacy in the hierarchy of the world's most powerful military fleets, everything being regulated by the provisions of the Washington Conference (1921-1922), which will ensure parity between the maximum tonnage of American warships and British warships.

Everything was preceded by a period of disputes over naval supremacy at the Paris Peace Conference of 1919, where the British would use as a bargaining chip the signing of the treaty that led to the establishment of the League of Nations, the project so dear to American President Woodrow Wilson. Even if a formal regulation of these rivalries was not reached, the period is important for clearly identifying the naval objectives of the two actors at the beginning of the interwar period.