

# 독일 해군정책의 기원에 관한 연구

曹 德 鉉

(해군사관학교 군사전략학과 교수)

1. 서 론
2. 해군정책의 수립 배경
3. 해군정책의 수립 과정(1890-1897)
4. 해군법 제정 운동(1898-1914)
5. 해군정책의 국내외적 영향과 그 성격
6. 결 론

## 1. 서 론

독일 빌헬름 제국시대는 이른바 “세계정책”(Weltpolitik)을 표방했던 시기였다. 따라서 이 기간 동안에 독일제국은 세계정책을 수행하기 위한 구체적인 정책 도구들이 필요했다. 해군정책이라고 하는 것은 바로 이러한 세계정책을 수행하기 위한 구체적인 수단이었다. 이 시기의 정책 입안자들은 강력한 해군이 외교정책을 효과적으로 뒷받침하는 실제적인 수단이 될 것

이라는 막연한 생각을 가지고 있었다. 여기서 빌헬름 시대의 해군정책은 우선 세계정책의 한 수단으로서의 성격을 지니는 것이었다.<sup>1)</sup>

빌헬름 제국시대 이전의 독일의 군사정책은 육군 위주의 정책이었다. 국외의 외교적인 사건들을 통해 육군 위주였던 이전의 정책에서 해군의 중요성을 인식하게 된 것은 1890년 이후부터였다. 황제를 비롯한 정책 입안자들에게서 세계정책의 추구는 세계 도처에서 독일 세력의 수립을 의미하는 것이었다. 이 경우 당시 유럽에서 최강을 자랑하던 독일 육군은 대륙 밖에서는 거의 영향력을 발휘하지 못하였다. 해군주의자들이 황제에게 제국해군의 현대화와 팽창에 대한 압력을 가하기 시작했던 것도 바로 이러한 맥락에서였던 것이다.<sup>2)</sup> 그러므로 1890년대에서 1914년까지의 독일 해군정책(Marinepolitik)은 이 시기의 독일사 연구에서 중요한 연구과제들 중의 하나라고 할 수 있다.

따라서 역사가들이 이 시기의 세계정책 수단으로서의 해군정책에 대해 관심을 기울였던 것은 당연하다고 하겠다. 이 당시 독일 해군정책의 성격에 관한 기존의 연구 경향은 크게 세 가지로 분류할 수 있다. 첫째로 이 시기의 독일 해군정책의 성격을 ‘방어적’으로 보는 역사가들이 있다. 이러한 입장을 견지한 전통적인 독일 역사가들로는 후바치(W. Hubatsch)와 홀만(H. Hallmann)을 들 수 있다.<sup>3)</sup> 이들은 독일의 해군건설이 해외무역과 식민지 팽창을 목표로 했기 때문에 영국에 대해 공격적이라고 보기는 어렵다는 것이다. 둘째는 독일 해군정책의 성격을 ‘공격적’으로 보려는 견해이다. 이들은 독일해군의 함정건조가 순양함보다는 전함 위주였으며,<sup>4)</sup> 독일함대

1) A.J. Marder, *The Anatomy of British Sea Power*(New York, 1940), p. 287.

2) *ibid.*, p. 288.

3) 이 문제에 대해서는 W. Hubatsch, *Die Tirpitz Ära: Studien zur Deutschen Marinepolitik 1890-1918*(Berlin, 1955); W. Hubatsch, *Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1845-1945*(Frankfurt a. M., 1958); H. Hallmann, *Der Weg Zum Deutschen Schlachflottenbau*(Stuttgart, 1933) 참조.

4) 당시 순양함의 주된 임무는 상선 호위였으며, 전함은 해전에서 주력함의 임무를 수행하

가 원해보다는 근해에 밀집해 있었기 때문에 방어적 성격보다는 공격적 성격이 강하다는 것이다. 이러한 입장을 표명한 대표적인 역사가로는 스타인버그(J. Steinberg)와 베르그한(V.R. Berghahn)을 들 수 있다. 셋째는 독일 해군정책의 성격이 ‘방어적’ 또는 ‘공격적’이라고 파악하기보다는 오히려 국내정치적 산물이라는 시각이었다. 이러한 견해는 케어(E. Kehr)와 케네디(P. Kennedy)에 의해서 표명된 것이었다.<sup>5)</sup>

이러한 기존의 연구 성과들은 이 시기의 독일 해군정책을 이해하는데 상당한 성과를 낳았지만 몇 가지 점에서 한계를 보여 주었다. 먼저 이들은 해군법 제정 과정에 나타난 내용을 이해하기 위한 군사학적인 지식이 부족했다. 따라서 이들은 해군정책 수행과정에서 나타난 전함파 순양함의 건조 비율이 갖는 의미에 거의 주목하지 못했다. 필자는 이 시기의 해군정책을 이해하는데 그 비율이 시사하는 바가 크다고 보고 이 문제에 주목하고자 하였다. 또한 기존의 연구는 해군법 제정 운동을 지원했던 이익단체들, 특히 해군협회의 성격에 대한 분석이 미흡했다. 이에 필자는 해군협회의 지지세력, 구성원, 조직과 활동에 대해 주목하고자 한다. 왜냐하면 해군협회는 독일이 해군정책을 추진해 가는 과정에서 실질적인 주체였기 때문이다. 그러므로 해군협회에 대한 분석은 이 당시 독일 해군정책의 성격을 파악하는데 반드시 고려해야 할 요소라고 할 수 있다. 그리고 필자는 기존의 연구 성과에서 소홀하게 취급된 해군법에 관한 문제를 분석하여 이 당시 해군정책의 성격을 파악하는데 있어서 중요한 논거로 삼고자 한다. 왜냐하면 해군법 제정 과정에 대한 분석은 이 당시의 해군정책의 성격이 단계적으로 변화해 갔음을 보여 줄 것이기 때문이다.

었다.

5) 이 문제에 관해서는 E. Kehr, *Schlachflottenbau und Parteipolitik 1894-1901* (Berlin, 1901) 참조. 이러한 케어의 논지와 유사한 견해는 케네디의 다음 저서에도 나타난다. P. Kennedy, *The Rise of Anglo-German Antagonism 1860-1914*(London, 1980) 참조.

## 2. 해군정책의 수립 배경

### (1) 1890년대 독일의 대외 관계

독일은 통일 이후 로스토우(Rostow) 교수가 경제성장의 ‘이륙기’라고 표현한 시기는 1870년대 초에 완결되었으며, 독일은 이제 경제적인 성숙단계로 접어들었다. 이때부터 산업의 중심은 석탄·철강·중공업으로부터, 강철·화학·전기산업과 조선업으로 바뀌었다. 독일이 산업분야에서 이와 같이 급속도로 발전하게 된 데에는 몇 가지 이유가 있다. 독일의 인구는 1901년에 5,600만 7천명에서 1914년의 6,700만 7천명으로 급속히 증가하였고, 인구 구성 또한 성장을 뒷받침하기에 좋았다.<sup>6)</sup> 즉, 65세 이상 연령층은 전 인구의 4%뿐이었고, 14세 이하의 연령층이 32%였다. 또한 농업의 경작방법이 집약화됨으로써 도시로의 유출인구가 많았다. 풍부한 원료 또한 성장의 한 요인이었다. 알사스-로렌 지방의 풍부한 철광산과 루르 탄전 지역은 전세계에서 가장 강력한 산업지역을 형성하였다. 독일에는 또한 성장에 필요한 금융 편의도 마련되어 있었다. 마지막으로, 독일에는 숙련노동자 계급과 다른 나라로부터 최신의 기술과 발명 등을 재빠르게 받아들일 수 있는 유능한 경영자 계층이 존재하고 있었다는 점이다.<sup>7)</sup>

독일사에 있어서 19세기는 진정한 의미의 전환점이었다고 할 수 있다. 왜냐하면 독일제국은 비스마르크의 외교정책과 결별하고 미래에 있어서 ‘세계정책’(Weltpolitik)을 추구하였기 때문이다. 이전의 대륙 중심의 사고에서

6) 초기 산업혁명의 기본원료였던 석탄의 산출량은 계속하여 증가하였다. 1871년에 독일은 영국의 1억 1,800만톤에 비해 3,800만톤을 생산했다. 1890년에는 독일의 생산이 8,900만톤이었고, 영국은 1억 8,400만톤이었다. 그러나 1914년에 이르러 독일의 석탄 생산량이 2억 7,900만톤에 달하여 영국의 2억 9,200만톤과 거의 비슷한 수준이 되었다.

7) William Karr 저, 이민호·강철구 역, 『독일근대사』(서울: 탐구당, 1988), pp. 241-243.

벗어나 늦은 감이 있었지만 해외 식민지 팽창에 관심을 보이기 시작하였으며, 따라서 태평양 상의 몇몇 지역을 획득하기도 하였다.<sup>8)</sup> 따라서 이 기간 동안 세계정책을 수행하기 위한 정책 도구들이 필요하였는데, 해군은 바로 이러한 세계정책을 수행하기 위한 구체적인 수단이었던 것이다. 이 당시의 정책 입안자들은 주위 열강들의 경험을 통해서 볼 때, 강력한 해군력이 외교정책을 효과적으로 뒷받침하는 실제적인 수단이 될 것이라는 막연한 생각을 가지고 있었다.<sup>9)</sup>

빌헬름 2세 시대에 독일은 왜 해군력을 필요로 하였는가? 무엇보다도 먼저 세계무대의 중심에 서기 위해서, 독일 자국의 무역을 보호하고 국외적으로는 해외 식민지 획득을 위해서라고 할 수 있다. 빌헬름 2세는 마한의 저서(*The Influence of Sea Power upon History, 1660-1783*)에 심취해 있었으며, 1895년 2월 8일에 왕립해군사관학교에서 행한 연설에서 “독일의 해상무역의 발전을 위해서는 강력한 해군력이 뒷받침되어야 한다”는 취지의 내용을 강조한 점에서도 황제의 해군력 건설에 대한 강한 의지를 엿볼 수 있다.<sup>10)</sup>

전통적으로 빌헬름 제국시대 이전의 독일의 군사정책은 육군 위주의 정책이었다고 할 수 있다.<sup>11)</sup> 독일이 육군 위주였던 이전의 사고에서 벗어나

8) 북해(North Sea)와 발틱해(Baltic Sea) 일부를 제외한 대부분의 독일 국경선이 대륙과 연결되어 있었던 지정학적인 상황을 고려한다면 독일이 대륙적인 사고를 가진 것은 당연한 일이었다.

9) A. J. Marder, *The Anatomy of British Sea Power*(New York, 1940), p. 287. 당시 독일의 해군력은 영국, 프랑스, 러시아에 이어 4위였다. 영국은 Victoria 여왕시대 이래 “이국표준주의(Two-power Standard)” 즉, 영국의 해군력은 프랑스와 러시아의 해군력을 합한 것보다 강해야 한다는 방침 아래 해군력을 건설해 오고 있었다. 이에 비해 독일의 해군력은 유럽에서 비록 4위이기는 하였지만 영국과는 비교가 안될 만큼 열세상태에 있었다.

10) E. Kehr, op. cit., p. 26; N. Lambi, *The Navy and German Power Politics, 1862-1914*(Allen & Unwin, Inc., 1984), p. 34. 빌헬름 2세의 어머니였던 프리드리히 3세의 비가 영국 빅토리아 여왕의 딸이었기 때문에 빅토리아 여왕의 손자가 되는 빌헬름 2세는 영국인들을 부러워하며 대영제국에 필적할 수 있는 강한 함대를 건설하고자 하였다.

해군의 중요성을 인식하게 된 계기는 국외에서 일어났던 몇몇 외교적인 사건들 때문이었다.<sup>12)</sup> 당시까지 유럽대륙에서 최강을 자랑했던 독일 육군은 해외에서는 영향력을 발휘할 수 없는 상황이었다. 「해군협회」(Navy League)를 비롯한 해군주의자들이 황제에게 제국해군의 현대화와 해군력 건설에 대한 압력을 가하기 시작한 것도 바로 이러한 배경 때문이었다.

20세기에 접어들면서 독일은 유럽 대륙에서 경제와 군사적인 면에서 서서히 주도권을 잡기 시작하였다. 유럽에서의 강력한 위상과 유럽 밖에서의 세력 부재사이의 불균형은 독일 국민들로 하여금 독일이 유럽 대륙에서의 위상에 걸맞는 영향력을 유럽 밖에서도 발휘해야한다는 국민적인 감정을 자연스럽게 불러 일으켰다. 이러한 국내외의 불균형을 해소하기 위하여 독일이 계획하고 추진한 정책이 바로 “세계정책”이었다. 이러한 상황에서 해외에서 독일 세력의 확보를 위해 필수불가결한 요소가 바로 해군이었다. 정책 입안자들에게 있어서 세계정책의 추구는 세계 도처에서 독일 세력의 수립을 의미하는 것이었다. 왜냐하면 당시 유럽대륙에서 최강을 자랑하던 육군은 대륙 밖에서는 거의 영향력을 발휘하지 못했기 때문이었다.<sup>13)</sup> 따라서 독일내에서는 황제를 비롯한 정책 입안자들 사이에 제국해군의 현대화와 증강이 필요하다는 여론이 형성되기 시작하였다. 즉, 세계정책의 수단으로서 해군건설의 필요성이 대두하게 되었던 것이다.

11) 대륙국가인 독일의 경우 이전의 군사정책이 육군 위주였다는 점은 당연한 일이라 할 수 있다. 미국의 경우도 마한이 등장하기 전까지 군사정책은 육군 위주였으며, 해군은 방어의 제2선(second line of defense)으로 몰려나 있었다. 이것은 미국이 대서양을 사이에 두고 지리적으로 유럽과는 멀리 떨어져 있었기 때문에 해군력의 중요성을 인식하지 못한 때문이었다고 할 수 있다.

12) 독일의 정책이 바뀌고 있다는 최초의 징후는 카프리비가 채보장조약의 갱신을 거부함으로써 나타났다. 비스마르크는 그의 후계자가 이 조약을 무효로 만들어 러시아와 프랑스의 관계개선을 확실하게 만든데 대해 그 범죄적인 우둔성을 비난하였다.

13) A.J. Marder, op. cit., p. 288.

## (2) 해군정책의 국내적 배경

유럽 열강들과 마찬가지로 독일이 세계정책으로 나서게 된 것은 국내의 정치·경제·사회적인 여러 압력의 결과라고 할 수 있다. 첫째, 국내의 여러 정치적 압력단체들이 독일로 하여금 세계정책으로 나서도록 압력을 가했다. 황제 자신도 헌신적인 세계정책의 추진자로서 독일을 세계의 일류 국가로 만드는 것을 자신의 사명으로 생각하고 있었지만, 이러한 황제의 배후에는 세계정책의 추진을 요구하는 많은 압력단체들이 있었던 것이다. 이러한 정책의 배경에는 「독일식민협회」(Deutsche Kolonialgesellschaft), 「전독일연맹」(Alldeutscher Verband), 「국민협회」(Wehrverein), 그리고 「해군협회」(Flottenverein) 등이 1890년대에 형성된 정치적 압력단체들이었다. 이 단체들은 대부분 극단적인 민족주의자들로 구성되어 있었고, 열렬한 선전활동을 벌였다. 또한 이들은 지주나 기업가들로부터도 많은 재정적인 보조를 받고 있었으며, 때로는 지배집단과 밀접한 관련을 유지하기도 하였다.<sup>14)</sup>

둘째로 사회적인 요구들도 같은 방향으로 작용하였다. 1870년에 보불전쟁에서 승리하였을 때, 대부분의 독일 국민들은 이것이 독일적 생활양식의 우월한 도덕적·문화적 힘을 입증하는 것이라고 환호하였다. 이제 독일에서 민족은 ‘이념공동체’라기보다는 ‘혈연공동체’와 같이 생각되었다. 특히, 독일 국민들은 자신의 민족적 우월감 속에서 다른 민족을 계도할 사명을 가지고 있다고 생각하고 있었다. 따라서 이러한 민족적 사명의 시대에 독일은 경제적·군사적인 힘에 상응하는 영향력을 해외에서도 행사하고자 하였던 것이다.

셋째로 경제적인 이유를 들 수 있다. 산업화는 모든 선진 국가들로 하여금 그들의 새로운 공장을 위한 원료의 조달, 상품시장, 축적된 자본의 투자

14) W. Carr, *A History of Germany 1815-1945*(London, 1969), p. 250.

를 위해 국경 밖으로 눈을 돌리게 하였는데, 그러한 지역은 유럽 밖에서만 있었다. 따라서 새로운 시장이나 해외에의 투자 가능성을 찾는다는 것은 필연적으로 정치적인 함축을 지니지 않을 수 없었다. 특히, 기업가들은 해외시장 개척을 위해 독일의 세계정책 추진을 적극적으로 지원하였다.<sup>15)</sup>

19세기 말에 이르러 독일 외교정책에 있어서 중대한 변화가 일어났다. 독일은 좁은 유럽의 영역을 벗어나서 아프리카와 극동의 보다 넓은 세계를 바라보며 독일의 위상을 높이려는 ‘세계정책(Weltpolitik)’을 추구하기 시작했다. 독일은 이미 식민지제국의 핵을 소유하고 있던 아프리카에서 영국령의 급속한 팽창을 부러운 눈으로 바라보고 있었으며, 1890년대 중반에는 10년 전에 비스마르크가 추진했던 것과 같이 영국을 견제하기 위해서 프랑스와 협력하고 있었다. 극동에서는 중국이 붕괴되려 함으로써 독일의 영토 확장 가능성이 더 커졌다.<sup>16)</sup> 그러나 세계정책은 독일에 불행한 결과를 가져다주었다. 식민지 확장을 위한 독일의 부단한 탐색과 특히 그의 해군정책이 영국과의 심각한 마찰을 가져왔던 것이다. 독일이 세계정책을 채택했다고 해서 비난받을 수는 없다. 왜냐하면 빌헬름가의 통제를 훨씬 벗어나는 경제적·사회적 압력들이 독일로 하여금, 다른 강대국들이 이미 활기 있게 추구하고 있던 것과 같은 길로 나서도록 강요했기 때문이다. 이러한 상황에서 독일이 실수한 점이 있다면 그것은 다른 강대국들을 불쾌하게 만든 독일 특유의 서투른 외교방식이었다.<sup>17)</sup>

19세기 말은 독일사에 있어서 진정한 의미의 ‘전환점’(turning point)이었다. 독일제국은 이전의 비스마르크의 외교정책과 결별하고 새로운 세계정책을 추구하였다. 이에 따라 독일은 본격적으로 해군건설과 해외 식민지

15) *ibid.*, p. 252.

16) 이인호·강철구 역, 『독일근대사』, p. 272. 중국은 역사상 진나라 시대를 가장 동경하고 있다. 중국은 이 시기에 만리장성을 쌓았고, 문화적으로나 경제적인 면에서 중국인으로서의 자부심을 갖고 있었던 때였다. 중국의 국명 ‘Republic of China’ 역시 진나라의 영문 표기인 ‘Chin’ 에다 ‘a’를 붙여서 ‘China’로 한 것을 보아도 잘 알 수 있다.

17) 앞의 책, pp. 272-273.

획득에 관심을 보이기 시작하였으며, 실제로 태평양 상의 몇몇 지역을 획득하기도 하였다. 또한 독일은 중국 쟁탈전에 나서기도 했으며, 이전보다 더 적극적으로 소아시아의 국내 정세에 깊숙이 개입하게 되었다.<sup>18)</sup>

위에서 살펴본 바와 같이 독일은 유럽 열강들과는 달리 1890년대에 비로소 뒤늦게 해군건설에 나서게 되었던 것이다. 이 시기에 독일은 유럽 대륙 내에서의 영향력에 걸맞는 세력을 해외에서도 보유하기 위해 비스마르크 시대와는 달리 해상무역의 중요성과 해군의 필요성을 새롭게 인식하였던 것이다. 이러한 정책상의 변화는 독일 내의 정치·경제·사회적인 요구의 산물이기도 하였다. 예를 들면, 뵐로프가 수상에 임명되고 티르피츠가 제국 해군성 장관에 임명된 것은 바로 독일이 세계정책에 있어서 이전과는 달리 해군력을 중시하는 ‘신항로’(Neuekurs)를 채택했음을 상징적으로 보여주는 것이었다.

### 3. 해군정책의 수립과정

#### (1) 해군정책 수립 이전의 독일해군 현황

1850년 이전까지 독일의 산업 활동은 느린 속도로 진전되었다. 전통적인 사회적 가치와 제도들이 상존하였고 대규모 공업은 거의 없었다. 그러나 1850년대와 1860년대—산업 발전의 도약기—에는 그 양상이 급격히 변화하였다. 경제의 기본적인 부분에 있어서 수공업은 대규모 기업에 의해 대체되었다. 특히 에센의 크루프(Krupp)회사, 베를린의 보르지히(Borsig)회사 등이 1860년까지는 세계적인 명성을 획득하였다. 또한 독일의 철도망이 확

18) 독일의 해외 식민지 획득에 대한 보다 자세한 내용은 M. E. Townsend, *The Rise and Fall of Germany's Colonial Empire 1884-1918*(New York, 1930) 참조.

장됨에 따라 석탄·철강·금속·직물 등의 기간산업이 성장하였다. 1846년에 독일은 320만톤의 석탄을 생산하였는데, 이것은 1860년에는 1,230만톤, 1871년에는 2,940만톤으로 증가하였고, 이는 프랑스와 벨기에의 생산량 합계를 상회하는 것이었다. 또한 철도부설을 위한 수요 및 연료로서의 코크스 사용의 증대는 철강산업에 새로운 시대를 열었다. 1850년에 와서 독일은 529,000의 선철을 생산하였으나, 1875년에는 프랑스의 1,400,000톤에 비해 2,000,000톤을 생산했다. 그리고 이에 상응하는 팽창이 직물·화학·전기 공업에서도 일어났다.<sup>19)</sup>

독일내에서 1870년대 이후 대중교육의 진작은 민족주의의 확산에 일조하였다. 지역주의와 종교 대신에 새로운 교육제도는 훌륭한 시민을 양성하고 민족적 충성심을 고양하는데 주력하였다. 이 시기의 대중교육의 근본 목적은 해방보다는 안정의 추구였다. 그밖에 팽창주의적 민족주의의 확산에 기여한 것은 언론이었다. 그리고 이들 신문들은 거의 대부분 보수적이었다. 출판인과 광고주들은 기업가들이었고, 이들은 사회적 불만에 대한 대중의 관심을 바꾸려는 명확한 이해를 갖고 있었다. 이들은 민족적 충성심과 특히 제국주의적 모험이 독자들을 사로잡는다는 것을 알고 있었다. 정치적 통일이 견고히 뿌리내린 나라에서도 많은 사람들이 개인들 사이에서처럼 국가들 사이에서도 가장 우선하는 법은 '적자생존'이라고 믿게 되었다. 힘은 외교적 목적을 달성하는 합법적 수단 이상의 것이었다. 그것은 민족의 활기와 위대함의 표현이자 그 자체가 선(善)으로서 간주되었다.<sup>20)</sup>

독일은 당시 유럽대륙에서 최강의 육군을 보유하고 있었지만 해군력은 영국과 비교할 수 없을 만큼 열세에 있었다. 하지만 독일은 나름대로 오래되고 풍부한 해군전통을 가지고 있었다.<sup>21)</sup> 독일이 본격적으로 해군정책을

19) 이민구·강철구 역, 『독일근대사』, pp. 97-98.

20) 배영수, 『서양사 강의』(한울 아카데미, 1992), pp. 311-312.

21) 영국은 튜더 왕조인 헨리 7세(1607) 때부터 상설해군을 창설하여 북해와 발틱해의 제해권을 장악하고 있었다. 이전에는 육군이 해군함정에 승조하여 전투에 참가한 경우가 많았다. 즉 육군과 해군의 구별이 없었던 것이다. 이런 점에서 볼 때 영국이 상설해군을

수립하기 이전에 독일에서 최초로 함대를 건설하기 위한 계획은 1848년에 프랑크푸르트 국민의회에서 제의되었다. 이 회의에서는 「제국해군위원회」라는 상임위원회를 설립하여 60문의 대포를 장착한 프리깃함 15척과 5척의 증기 프리깃함, 20척의 증기 코르벳함, 그리고 많은 보조함정으로 구성된 「영방함대」(Konfederatende Flotte)를 건설할 것을 프러시아에 건의한 바 있다. 그러나 이 계획은 온전하게 수행되지는 못하였다. 왜냐하면 당시 독일은 그러한 함정을 만들 수 있는 기술과 수리를 위한 설비가 없었으며, 무엇보다도 교육받은 전문 인력이 부족했기 때문이었다. 따라서 함대 구성에 필요한 많은 장교들이 영국이나 프랑스에서 차출되었으며, 포병 장교들은 육군에서 차출되어야만 했다. 또한 당시의 독일 국방정책의 입안자들은 대륙 중심의 사고에서 벗어나지 못한 상태였기 때문에 이것은 문자 그대로 ‘계획’에 그치고 말았던 것이다. 따라서 독일함대를 건설하기 위한 최초의 근대적인 노력은 거의 성과를 거두지 못하였다.<sup>22)</sup>

그러나 비록 실패하기는 했지만 영방함대는 두 가지 측면에서 중요한 의미를 지니고 있었다. 첫째, 독일내에서 근대적인 해군의 필요성이 ‘위에서부터’ 최초로 인식되었다는 점이다. 둘째로, 1848년의 계획대로 군함이 건조되지는 않았지만, 훗날 독일의 해군정책 추진자들이 이때의 실패 경험을 통해 함정 건조에는 세부적인 계획, 많은 예산, 조선 능력, 그리고 무엇보다도 교육받은 전문 인력이 필요하다는 것을 인식하게 되었다는 점이다. 티르피츠는 이러한 교훈을 잊지 않고 그의 해군건설 계획에 적용하였던 것이다.<sup>23)</sup>

보유한 것은 의미 있는 일이라 할 수 있다. 또한 1805년에 있었던 트라팔가 해전(Battle of Trafalgar) 이후 110년 동안 이렇다 할 만한 해전이 없는 상황에서 영국은 유럽에서 최고의 해군력을 보유하면서 해상통제권을 장악하고 있었다.

22) 제1차 세계대전이 끝나고 전쟁을 일으킨 책임이 누구에게 있는냐를 묻는 전쟁 책임문제를 두고 논란이 되었다. 이때 독일 측에서는 영국에 그 책임을 돌렸다. 왜냐하면 해군법 제정을 통한 해군건설이 계획의 60% 정도 달성한 상태에서 대전이 발발했기 때문이다. 만약 1848년 당시에 추진되었던 독일 함대건설 계획이 순조롭게 추진되었다면 이후 해외 식민지 경쟁이나 외교적인 문제에서 보다 더 중요한 위치를 차지할 수 있었을 것이다.

1890년대 이전에 비교적 체계적이고 근대적인 함대를 건설하려는 시도는 비스마르크 제국시대 초기의 해군성 장관이었던 스토쉬에 의해서 추진되었다. 그는 향후 10년 이내에 대양에 알맞은 14척의 무장함과 연안방어를 위한 7척의 무장함, 24척의 대형, 34척의 소형 순양함을 건조하고자 하였다. 또한 그는 키일 운하의 건설이 항로의 단축을 가져오고 이로 인해 독일이 전략적인 이점을 가질 수 있다는 점에서 발틱해와 북해를 잇는 운하의 건설을 적극적으로 지지했다.<sup>24)</sup> 그러나 실제로 제국의회가 매년 함정 건조에 대한 예산을 승인한 이래, 단지 스토쉬가 계획한 함정 중에서 일부만 건조되었다. 왜냐하면 독일에는 적당한 조선 시설이 없었기 때문이었으며, 심지어 몇 척은 영국으로부터 구매해야만 했다. 그러므로 1890년대 이전의 독일해군의 실제적인 전력은 보잘 것 없었다. 1890년 당시에 독일제국은 해군력만 고려한다면 영국, 프랑스, 러시아 다음으로 제4위의 해군력을 가진 국가에 불과했다.

이러한 이유로 인해 제국 해군은 비스마르크 통일전쟁에서 거의 아무런 역할을 하지 못했다. 보불전쟁에서 발생한 유일한 해전은 쿠바에서 멀리 떨어진 해안에서 프랑스 수송함과 독일 포함 사이의 함포사격뿐이었다. 당시 독일함대는 양적으로나 질적으로 매우 열세였기 때문에 프랑스 군함과 어떤 형태의 교전도 회피했던 것이다. 보불전쟁에서 해군이 별다른 역할을 수행하지 못하고 주로 육군에 의해 전쟁이 수행되었다는 사실은 독일해군의 발전에 저해요소가 되었다.<sup>25)</sup>

위에서 살펴본 바와 같이 빌헬름 2세 시대의 해군정책 수립 이전의 독일 해군은 세 차례에 걸친 해군건설 노력에도 불구하고 미미한 전력을 유지하고 있었다. 따라서 독일 육군은 당시 유럽에서 최강이었지만, 해군력은 제4

23) E. Kehr, *Schlachtflottenbau und parteipolitik 1894-1901*(Berlin, 1945), p. 5.

24) I. N. Lambi, *The Navy and Power Politics 1862-1914*, pp. 13-14. 키일 운하는 1887년에 시작하여 1895년에 완공되었다.

25) A. Hurd & H. Castle, *German Seapower: Its Rise, Progress and Economic Basis* (New York, 1914), p. 94.

위 정도에 불과했던 것이다. 그 이유는 첫째, 해군건설 계획을 뒷받침할 만한 조선시설, 예산, 전문 인력이 부족했기 때문이었다. 둘째로, 해군의 중요성을 인식하지 못한 육군 위주의 정책 때문이기도 했다.

## (2) 독일 해군정책의 수립 과정

### 1) 황제의 해군건설 계획

빌헬름 2세는 당시 독일제국 내에서 해군건설 계획을 구체적이고 체계적인 정책으로 만드는데 주도적인 역할을 하였다. 이는 독일제국내에서 황제라는 지위가 갖는 정치적 비중에서 기인한 것이기도 하였지만, 해군의 중요성을 인식하고 해군건설에 열정적이었던 그의 성격 탓도 컸다고 할 수 있다. 황제의 해군건설 계획은 4가지 측면에서 고찰될 수 있다. 첫째는 황제가 심취했던 마한(A. T. Mahan) 이론에 대한 분석을 통해서, 둘째는 당시 해군성 장관이었던 카프리비(Caprivi)의 해임이 갖는 의미를 통해서, 셋째는 해군편제 개편의 내용과 그 의미를 통해서 그리고 마지막으로 1895년 황제의 지시에 의해 작성된 최고사령부의 보고서가 갖는 의미를 분석함으로써 황제의 해군건설에 대한 성격을 규명하고자 한다.

먼저 빌헬름 2세의 해군정책을 이해하기 위해서는 마한의 이론을 살펴볼 필요가 있다. 왜냐하면 그는 마한의 저서 *The Influence of Sea Power Upon History 1660-1783*에서 많은 영향을 받았기 때문이다. 심지어 그는 당시 해외에 주둔하고 있던 모든 독일 함정들로 하여금 이 책의 비치를 지시할 정도였다.<sup>26)</sup> 마한은 그의 저서에서 지리적 위치, 국가의 특성, 무역,

26) 마한 이전에 영국에서는 콜롬(John C. R. Colomb)이 해양전략의 중요성에 대해 주장한 바 있었다. 순수 해양전략의 차원에서 볼 때, 콜롬의 전략사상은 해양력의 본질과 해양전략의 원칙을 주장한 마한의 해양전략사상과 거의 동일하며, 다른 점이 있다면 마한의 안목이 해군에만 편향되었던 것에 비해 콜롬의 안목은 제국방어에 있었던 만큼 육·해군의 조화와 협조를 강조한 합리성을 보였다는 점이다. 콜롬의 전략사상에 대한 구체적인

해군력과 국가의 부와의 관계를 총체적으로 분석하였다. 해군이론에 대한 그의 견해는 상선에 대한 순양함의 공격, 즉 순양함은 해전에서 결코 결정적이지 못하다는 주장이었다. 그의 이론의 핵심은 대양으로부터 적 함대를 몰아낼 만큼 강력한 전투함대를 보유하는 것이 해군력에 있어서 최종적이며 결정적인 요소라는 것이다.<sup>27)</sup> 따라서 황제가 마한의 이론에 심취했다는 것은 독일 해군정책의 방향이 전함 위주로 나아가야 한다는 견해를 가지게 되었음을 의미하는 것이었다. 그러나 황제는 비록 마한의 견해에 동의하기는 했지만 당시에는 순양함이 일반화되어 있었던 상황이었기 때문에 실제로는 전함 우위에 대한 확신이 없었다. 황제가 전함 우위에 대한 확신을 갖게 된 것은 티르피츠가 등장한 이후였다.

황제는 독일 해군건설을 위한 첫 번째 조치로서 이미 비스마르크를 실각 시키기 이전인 1888년 6월에 해군성 장관이었던 카프리비를 해임하였다. 카프리비는 비스마르크가 추천한 인물이었는 데, 황제가 그를 해군성 장관에 임명한 것은 군인 출신이었기 때문에 자신의 해군건설 계획을 추진력 있게 수행할 수 있는 인물로 확신했기 때문이었다. 그러나 시간이 지남에 따라 그가 황제의 해군건설 계획에 대해 적극적인 지지를 하지 않게 되자 그를 해임하게 되었던 것이다. 또한 황제는 해군력을 발전시키기 위한 조치로서 1889년에 「해군성」을 폐지하고 「최고사령부」(Oberkommando)와 「제국해군성」(Reichsmarineamt)으로 해군편제를 개편했다. 이들 두 기구는 협조기구로서 최고사령부는 전략 개발에 관한 일을 맡았고, 제국해군성은 예산 편성과 건조계획을 창안하는 책임을 맡았다. 그러나 발전적인 의미에서 시작한 이러한 역할 분담은 함정 건조의 통일성과 전략적 계획에는 오히려 방해 요소가 되었다. 이들은 형식상으로는 협조기구였으나 티르피츠의 전임자

내용은 강영훈, 『콜롬(John C. R. Colomb)의 해양전략사상』, 국방대학원 석사학위 논문, 1996. 12 참조.

27) A.T. Mahan, *The Influence of Sea Power upon History 1660-1783* (New York, 1890), pp. 132-139.

였던 홀만(Hollmann) 아래서 제국해군성은 최고사령부의 조언 없이 함정 건조 계획을 제국의회에 제안하는 경우가 많았다.<sup>28)</sup>

이후 1895년 5월 23일에 최고사령부 사령관이었던 크노르(Knorr)는 황제의 명에 의해 작성한 보고서를 황제에게 제시했다. 이 보고서는 독일해군의 전시 임무를 4가지로 요약했다. 이 보고서에 나타난 해군력 증진의 핵심은 전함의 증대에 맞추어져 있다. 그 내용은

- 1) 제해권을 장악하고 적 해안을 봉쇄하는 것
- 2) 독일의 해상무역은 보호하고 적의 해상무역을 방해하는 것
- 3) 독일의 식민지는 보호하고 적의 식민지는 포획하는 것
- 4) 육군의 작전을 직접 지원하고 해상에서의 물자 수송을 담당하는 것이었다.<sup>29)</sup>

이상과 같은 최고사령부의 보고서는 황제가 독일 해군이 프랑스의 북해 함대나 러시아의 발틱함대(Baltic Fleet)보다 더 강해야 한다는 요구에 따라 작성된 것이었다.<sup>30)</sup> 독일은 프랑스와 러시아에 대항하여 순양함전을 벌이는 것은 비효과적이라고 생각했다. 왜냐하면 독일은 수송함이 거의 없었기 때문이었다. 봉쇄 또한 불가능했는데, 그것은 독일의 해안선은 짧은데 비해 프랑스와 러시아의 해안선이 너무 길었기 때문이었다.

제국해군성은 계획의 규모를 수정하고 거기에다 법안의 골격을 갖추면서 최고사령부가 제시한 함정건조 비용을 계산했다. 계획에 의해 건조될 함정은 40척에서 28척(연안 방어를 위한 함정 포함)으로 전투함대의 규모를 줄이고 순양함은 세 가지 형태로 결정되었다. 또한 함대의 규모는 25척의 전함, 8척의 중순양함, 16척의 경순양함, 5척의 포함, 그리고 110척의 어뢰정을 보유하는 수준으로 책정되었다. 또한 전함은 노후될 경우 새로운 함정

28) 홀만의 제국해군성 장관 재임 기간은 1891-1897년이었으며, 티르피츠의 재임 기간은 1897-1916년이었다.

29) *ibid.*, p. 105.

30) A. Bayer, *England und der Neuer Kurs* (Tübingen, 1955), pp. 31-32.

들로 대체될 계획이었으며, 전함의 수명은 25년으로 책정되었다.

이상에서 살펴본 바와 같이 황제의 해군건설 계획에 대한 4가지 측면에서의 고찰을 통해 두 가지 사실을 제시할 수 있다. 첫째는 황제의 해군건설 계획은 ‘전함위주’로 추진되었다는 사실이다. 이것은 마한의 이론과 최고사령부의 보고서를 통해서 확인할 수 있었다. 둘째, 티르피츠 등장 이전의 독일 해양전략에 있어서 가상 적국은 영국이 아니라 프랑스와 러시아였다는 사실이다. 그러므로 이 시기에 있어서 황제가 추진한 해군건설 계획은 영국에 대해 공격적인 성격을 지니고 있었다고 볼 수 없다. 왜냐하면 당시 유럽에서 4위의 해군력을 보유하고 있었던 독일의 입장에서 보았을 때 영국에 맞서서 전략을 수립하기에는 벽산 상대였기 때문이었다.

### (3) 티르피츠의 건함정책

앞에서도 살펴보았지만 황제가 전함 위주의 해군건설이 이루어져야 한다는 점에 대해서 명확하게 확신한 것은 티르피츠가 등장한 이후부터였다. 당시 수상이었던 호엔로에 역시 해군정책에 대해서는 티르피츠의 견해를 따랐다. 호엔로에는 늙고 약해서 티르피츠에 반기를 들 수 없었다. 또한 티르피츠는 황제와 제국의회를 만족시킬 수 있는 유일한 인물이었기 때문에, 당시 외무장관이었던 빌로프(Bernhard Furst von Bülow) 역시 대체로 티르피츠의 해군정책에 동의하고 있었다. 빌로프는 1897년에 외무장관이 되었고 1900년에는 수상에 임명되었다. 그의 수상 임명 이후 빌로프와 티르피츠는 독일이 세계정책을 추진하는 과정에 있어서 양 축의 역할을 수행하였다.<sup>31)</sup> 티르피츠의 해군정책에 대해 충고할 수 있는 인물은 빌로프의 후임자였던 베티만(Bethman) 뿐이었다.<sup>32)</sup> 제국의회 내에서도 반대한 의원

31) 빌로프는 수상으로 임명되기 전에 1893년부터 1897년까지 로마 대사를 지내기도 하였다.

32) 빌헬름 2세는 그의 재위기간 24년 동안 네 명의 수상을 교체하였다. 이들은 카프리비 장군, 호엔로에 제후, 빌로프 제후, 베티만 홀베르크였다.

이 있었지만 대부분의 경우 티르피츠의 해군정책에 동조했다. 해군력은 유럽 대륙뿐만 아니라 해외에서 독일의 입지를 강화하는데 유일한 수단이었으며 힘 그 자체였다. 역사가 케네디(Paul Kennedy)가 지적했듯이 빌로프 재임 초기는 독-영간의 형식적인 우호관계가 필요한 시기였다.<sup>33)</sup>

해군건설을 주창한 티르피츠의 견해 가운데 핵심은 ‘위험이론’ (Risikogedanke) 이었다. 이 이론의 요지는 “최강의 해군력을 보유한 국가라고 하더라도 독일에 대한 그들의 지위를 위태롭게 하는 선제공격은 가할 수 없을 것이다. 왜냐하면 그렇게 했을 경우 제2위, 제3위의 해군력을 가진 국가로부터 위협을 받을 수 있기 때문이다. 따라서 독일이 최강의 해군력을 보유한 국가와 같은 수준의 함대를 건설할 필요는 없다. 그 이유는 그들이 모든 공격력을 독일에 집중시킬 수 없기 때문이다”<sup>34)</sup>는 것이다.

위의 내용을 살펴보면 독일과 세계 최강의 해군력과 상업력을 가진 영국과의 관계가 위험이론의 핵심이었다. 티르피츠는 “전투함대 없이는 독일의 광범위한 해외무역의 이권은 영국의 선심과 아량에 의해 좌우될 수밖에 없다”는 사실을 인지하고 있었다. 그는 만약 영국이 독일의 해상 무역의 성장을 저지하기 위해 해군력을 이용하여 어떠한 영향력을 행사한다면 독일은 피해를 볼 수밖에 없다는 점을 누구보다 잘 알고 있었다. 따라서 티르피츠는 해군력 증강에 주력해야 한다고 주장하였다.<sup>35)</sup>

독일의 해군건설 계획은 1900년 이후 확실히 영국의 해군정책 수립에 영향을 미쳤다. 그러나 티르피츠는 이점을 직접적으로 예상하지만 못했다. 또한 독일의 해군건설은 영-프협상을 체결하는데 중요한 요인으로 작용하였다. 영국은 보다 많은 함정을 건조하고 해외에서 영해내로 함정을 불러들여 근해를 봉쇄함으로써 독일의 위협경계 통과를 방해하였다. 예컨대 독일 해군은 영국의 공격에 대항하여 자신을 방어하기 위한 것이었다고 볼 수

33) P. Kennedy, *Anglo-German Antagonism* (London, 1984), p. 226.

34) H. H. Asquith, *The Genesis of the War* (London, 1923), p. 71.

35) Tirpitz, *Deutsche Ohnmachtspolitik im Weltkrieg* (Hamburg-Berlin, 1926), pp. 24-26.

있다. 티르피츠의 위협이론에 입각한 해상전략은 영국을 대상으로 한 것이 분명하지만 공격적인 성격을 띠는 것이 아니라 영국해군을 묶어 두자는 것이었다.

티르피츠는 분명 해군에 대한 전문가였다. 특히 1898년 해군법(Navy Law)이 통과된 이후 그의 명성은 대단했으며, 그를 공격했던 어떤 정치인들도 더 이상 공격하지 못했다. 그러나 스타인버그에 의하면 티르피츠가 처음에는 그럴듯하게 해군 건설을 위해 위협이론을 제시했지만, 그 이론은 영국의 방해로 인해 쉽게 해결될 수 있는 문제는 아니었다는 것이다. 따라서 티르피츠의 이론은 스타인버그에 의하면 “어떤 의미에서는 혼신의 힘을 다해 독일에 재난을 안겨 왔다는 사실을 인정하지 않았다”<sup>36)</sup>고 지적했다.

독일과 영국 두 나라는 각기 해군을 건설함으로써 다른 진영의 평화를 위협하고 있다고 생각하기보다는 세계평화를 위해 자신의 함대를 더욱 증강시키는 것으로 보았다. 이러한 현상은 영국에서보다는 독일에서 더욱 분명하게 나타난다. 티르피츠조차도 독일함대는 어떤 침략적인 목적을 위해 건설되는 것이 아니라고 했지만, 1900년 해군법은 영국을 저지하기 위해서 제정되었던 것이다. 따라서 양 진영은 서로에 대해 위협한다고 느끼지 못하고 위협받는다고만 느꼈던 것이다.<sup>37)</sup>

이상에서 살펴본 바와 같이 티르피츠는 황제로부터 신임을 얻고 황제 또한 해군건설 계획을 구체화시켜 나간 실무적 담당자였다고 할 수 있다. 또한 그는 제1의 해군력을 보유하고 있던 영국을 가상 적국으로 상정함으로써, 이후 독일의 해군건설 계획이 영국을 목표로 하여 수행될 것임을 암시하기도 했다. 독일의 해군건설 계획 단계에서의 성격은 티르피츠가 등장하기 이전까지는 가상 적국을 프랑스와 러시아로 보았다는 점이다. 또한 황제는 해군 기구의 개편과 카프리비의 해임을 통해서 그의 해군건설 계획을 구체화시켜 나갔던 것이다.

36) J. Steinberg, *Yesterday's Deterrent*(New York, 1965), p. 25.

37) *ibid.*, p. 27.

## 4. 해군법 제정 운동—해군정책의 확립기 (1898-1914)

### (1) 해군협회의 설립과 활동

독일이 해군정책을 수행하는 과정에서 이 정책을 적극적으로 지지한 이익단체들로는 「전독일연맹」, 「식민협회」, 「국방협회」, 「해군협회」 등이 있었다. 이 단체들 중에서 독일의 해군정책 추진을 적극적으로 주도한 단체는 「해군협회」(Deutscher Flottenverein)였다. 이 협회가 독일해군 발전을 촉진시키기 위해 베를린에 설립된 것은 1898년 4월 1일에 제1차 해군법이 통과된 직후였다. 이 협회가 의도했던 바는 독일의 연안을 보호하고 열강들 사이에서 독일의 지위를 유지하기 위한 해군의 중요성을 인식시키기 위해서였다. 해군협회의 창설 의도는 이 협회의 월간지였던 「함대」의 다음과 같은 내용에서도 확연히 나타난다.

“..... 독일 국민들에게 해군의 중요성을 인식시키며, 특히 전쟁의 위협으로부터 독일 연안을 보호하고 열강 사이에서 독일의 지위를 유지하며, 해상무역을 확보하기 위해 해군건설은 반드시 필요하다. 따라서 해군협회는 독일의 해군건설을 적극적으로 지원한다.<sup>38)</sup>는 것이다.

그러나 실제로 해군협회의 창설에는 크루프와 같은 기업가들의 지원이 있었기 때문에 가능한 것이었다. 크루프와 같은 당시 거대한 기업가들은 해군협회가 선박과 대포의 제조, 그리고 부두와 항구의 건설로부터 이익을

38) Die Flotte, No.1, January 1900, p. 15; P. Anderson, *The Background of Anti-English Feeling in Germany 1890-1902*(Washington, 1960), p. 167.

볼 수 있는 중공업의 이해관계를 대변하는데 이상적이라고 확신하였던 것이다. 크루프는 슈바인부르크(V. Schweinburg)가 보수주의 지도자들과 친분관계를 유지하고 있었기 때문에 그들 제국 해군성과 기업가 사이의 중계자로 선택하기까지 했던 것이다. 왜냐하면 오늘날과 마찬가지로 선박과 대포의 제조, 부두와 항구의 건설은 중공업 발전에 긴요한 것이었기 때문이다. 그리하여 크루프를 비롯한 기업가들은 해군건설이 그들의 산업상의 이익에 많은 도움이 될 것이라 믿고 해군협회의 활동을 적극적으로 지원했다.<sup>39)</sup>

따라서 독일이 해군정책을 수행해 가는 과정에서 해군협회는 단지 하나의 이익단체 이상의 의미를 갖는 것이었다. 그것은 이 협회에 제국의회 의원, 사회의 지도자급 인사, 보수주의자 등 다양한 계층의 인물들이 참여하였기 때문이었다. 이들 중에서 특히 해군협회의 창설을 적극적으로 후원한 세력은 기업가 집단이었다. 해군협회를 운영해 가는 과정에서 재정 상태가 적자였을 때에는 이들 기업가들의 후원금으로 충당된 것을 보아도 이러한 상황을 충분히 이해할 수 있다.<sup>40)</sup>

해군협회는 1898년 설립 당시에는 회원수가 단지 수천 명에 불과했다. 그러나 1898년 후반기의 미서전쟁과 1899년 사모아에서의 독일의 문제들로 인해 해군팽창에 대한 독일 국민들의 열정이 다시 일어나기 시작했다. 해군협회는 이러한 분위기 속에 편승해서 그 자체로서 하나의 거대한 정치적 운동단체가 되었다. 이 단체는 50개의 지방 조직과 1,500개의 지역 조직으로 나뉘었고, 많은 독일의 지도급 인사들의 후원을 받았다. 1899년 중반에 130,000명이었던 회원이 6개월 후에는 250,000명에 달했으며, 1906년 당시

39) E. Kehr, op. cit., p. 457.

40) 100년 당시 회원들의 회비는 348,488 마르크였으나 지출 총액은 411,812 마르크였다. 이러한 상황에서 차액은 크루프와 같은 기업가들의 보조금으로 충당되었다. 후원자들 중에는 게오르크 왕자, 바바리아 왕자, 작소니 왕, 뷔르템부르크 왕, 바덴 대공, 헤세 대공, 올덴부르크 대공 등이 있었다. 이하 자세한 내용은 H. Grimm, *German Naval Legislation 1898-1914*, The Ohio State University, pp. 99-110 참조.

회원수는 거의 백만명에 이르렀다. 이 협회가 이와 같이 급속도로 성장할 수 있었던 이유는 전독일연맹, 식민협회 등과 같은 애국적 단체들이 동참했기 때문이었다.<sup>41)</sup> 따라서 해군협회는 당시 독일의 단체들 중에서 대표성을 띤 단체였으며, 해군법 제정운동을 위한 실질적인 단체가 되었다.

이상에서 살펴보았듯이 해군협회는 독일이 명확하고 구체적인 해군정책을 수립하여 적극적으로 해군을 건설해야 한다는 여론을 조성하는 활동을 하였으며, 특히 제국의회에서 해군법 통과를 위해 적극적으로 활동하였다. 또한 이러한 해군협회의 후원 단체들의 성격으로 볼 때, 그들은 모두 민족주의적인 성향을 지니고 있었던 사람들이었다.

## (2) 해군법 제정과 그 내용

독일제국 해군정책의 구체적인 내용은 ‘대양함대’(Hochseeflotte)를 건설하는 과정에서 노후함을 신형함으로 대체하고, 해군법 제정을 위한 대중적인 여론을 조성하는 것이었다. 독일이 해군법 제정의 필요성을 깨닫게 된 구체적인 계기는 1895년의 「제임슨 습격」(Jameson Raid)과 「크뤼거 전보」(Kruger Telegram) 사건 때문이었다.

그리하여 독일 역사상 최초로 해군법이 1898년에 제정되었다. 이 해군법에는 함정건조 척수와 함대구성 소요 기간 및 함정대체 기간을 명확하게 규정했다. 그 내용은 전함 19척, 장갑연안방어함 8척, 중순양함 12척 및 경순양함 30척으로 구성되는 함대를 6년 기간을 두고 건조하는 것이며, 동시에 함정의 대체 기간을 전함 25년, 중순양함 20년, 그리고 경순양함의 경우 15년으로 규정했다.<sup>42)</sup>

41) 다른 단체들은 개인회원 자격으로 가입할 수 있었다. 또한 많은 젊은 계층은 해군건설에 관심이 있어서라기보다는 지역에서 정기적으로 춤이나 사교행사를 개최했기 때문에 참가했던 것이다. 이 문제에 대한 자세한 내용은 A. Hurd & H. Castle, op. cit., pp. 207-8 참조.

최초의 해군법이 공포된 지 2년 뒤에 보완된 2차 해군법 제정에 중요한 계기가 된 것은 보어전쟁(1899. 10)이었다. 보어전쟁은 독일인들의 반영 감정을 더욱 강화시켰는데, 이들은 강력한 해군이 있었다라면 트란스바알에서의 독일의 권익은 증진되었을 것이라고 믿었던 것이다. 이러한 상황에서 빌로프는 제국의회 연설을 통해 세계의 정세와 독일의 해외정책적인 상황을 고려할 때, 함대 강화는 필연적이며 독일은 어떠한 국가의 공격도 막아낼 수 있는 강력한 함대를 건설하지 않으면 안 된다고 주장하였다. 이러한 빌로프의 주장은 1900년 해군법 공포 이틀 전에 제국의회에서 행한 연설에서도 확인된다. 그는 해군건설의 명분으로서 “독일은 독일의 평화, 명예 및 번영을 전 세계에서 유지하기 위해 충분히 강해야 한다”<sup>43)</sup>고 주장하였던 것이다. 1900년 해군법은 이러한 국제 정서 속에서 제정되었는데, 이후 영국과 독일 간의 관계가 소원해지기 시작했다.

제2차 해군법은 1900년 6월 14일에 공포되었는데 전함 38척, 중순양함 14척 및 경순양함 38척으로 편성되는 함대를 향후 16년에 걸쳐 완성하려는 계획이었다. 1898년 해군법과 비교해 보았을 때, 1900년 해군법은 순양함에 비해 전함 건조에 치중한 것을 알 수 있다. 즉, 1900년 해군법을 통해 독일의 해군건설이 ‘전함 위주’라는 사실이 명료화되었다. 이후 영국이 독일과 해군협상을 재개하는 과정에서 민감한 반응을 보였던 것은 바로 ‘전함 위주’의 함정건조와 ‘전함건조 속도’ 문제였다.

영국 해군이 1906년에 건조한 드레드노트(Dreadnought)급 전함은 해양 전략에 있어서 획기적인 것이었다.<sup>44)</sup> 이전의 전함들은 한 척에 주포와 부

42) E. L. Woodward, *Great Britain and German Navy*(Oxford, 1935), p. 28.

43) J.E. Barker, *Modern Germany*(London, 1912), p. 126.

44) 드레드노트가 등장하기 전의 각국 전함들은 주포와 부포를 장착하고 있었다. 즉, 주포의 경우 305mm였으며, 부포는 254mm, 203mm, 152mm 등 다양하였다. 그러나 드레드노트는 305mm 10문을 장착하고 있었으며, 각 현측에서 8문의 주포를 발사할 수 있었다. 즉, 경제의 원칙과 힘의 결함의 원칙을 구체화한 함정이었으며 톤수도 기존의 함정들이 15,000톤 정도였으나 드레드노트는 18,000톤이었다. 이 시대의 전함에 대한 구체적인 내용은 Giuseppe Fioravanzo 저, 해군본부 역, 『해군기술변천사』, pp. 115-130 참조.

포 즉, 구경이 서로 다른 포를 갖고 있었는데 비해 이 새로운 전함은 같은 구경의 12인치 포 10문을 갖추고 있었다. 드레드노트의 출현이 영국의 해군 우위를 확고하게 한 것은 틀림없다. 그러나 그것은 독일로 하여금 드레드노트 규모의 전함 건조를 서둘러 함으로써 독-영간의 함정 건조 경쟁에 본격적인 박차를 가하게 했다. 이에 자극받은 티르피츠는 1906년 법안에서 드레드노트급 전함 건조를 위한 재정적인 지원을 요청했다. 이 해군법 제정을 위한 선전활동은 크루프와 시톰의 재정지원과 티르피츠의 후원 하에 1898년에 창설된 해군협회가 맡았던 것이다.<sup>45)</sup>

영국은 독일이 1900년 해군법을 제정한 이후 독일을 경계의 시각으로 바라보기 시작했다. 그리하여 영국에서는 거함거포주의를 내세워 드레드노트를 건조하였다. 이에 따라 독일은 1906년 수정법안을 통해 드레드노트급 전함 건조를 서두르게 되었다. 1906년 해군법은 6월 5일에 공포되었으며, 이전 법에 의한 중형전함 18척을 대형전함으로 건조 대체하고 중순양함 6척의 추가건조와 함께 항만 선가 및 키일 운하의 확장을 포함시켰다. 이후 1908년 4월 6일에 공포된 해군법은 함정 대체 기간을 5년 단축시켰으며, 이전의 계획에 따른 연간 건조율 2척을 1908-1911년 기간동안 4척으로 올렸다. 그리고 1912년 6월 14일에 공포된 1912년 해군법은 함대편성에 전함 3척과 순양함 2척, 기타 어뢰정을 보충하여 언제나 출동이 가능한 제3전투전단의 편성을 법으로 제정했다.<sup>46)</sup>

위에서 살펴본 바와 같이 독일 해군법 제정의 주요 목적은 영국에 대한 독일의 정치적 입지를 강화하기 위한 것이었다. 티르피츠는 영국을 가장 위험한 가상 적국으로 보았으며, 독일의 소규모 함대로는 영국과 순양함전이 불가능하다고 믿었다. 그것은 독일의 해외기지 부족과 영국의 지리적인

45) G.L. Dickison, *The International Anarchy 1904-1914*(London, 1926), p. 375.

46) 제3전투전단이 갖는 의미는 이전의 '소극적인 방어전략'에서 독일의 국익을 위해서는 언제, 어느 곳으로나 출동하여 이익을 보호하겠다는 '적극적인 방어전략'이 수립되었음을 상징적으로 보여주는 것이라고 할 수 있다.

이점 때문이었다. 순양함전은 프랑스에 대해서도 불리했는데, 그 이유는 프랑스도 대서양에 강력한 순양함대를 보유하고 있었기 때문이었다. 따라서 티르피츠는 영국을 전략적인 초점으로 이용함으로써 독일 해군의 정책 실행에 있어서 일관성을 유지할 수 있었다. 이에 대해 리히터와 같은 적대자들도 더 이상 ‘무의미한’ 해군건설 계획이라고 비난하지 못했다.

이상의 해군법 제정 과정을 통해서 살펴보았듯이 독일이 해군법 제정을 통해 얻고자 한 중요한 목적은 영국에 대한 정치적인 입지를 강화하는 것이었다. 독일이 해군법을 제정하면서 항상 비교 대상으로 삼은 국가는 프랑스나 러시아가 아니라 바로 영국이었다. 다시 말하면 독일은 영국을 가장 적국으로 보았으며, 독일의 소규모 함대로는 영국과 순양함전이 불가능하다고 믿고 있었기 때문에 대규모 함대 건설을 추진했던 것이다.

## 5. 해군 건설의 국내외적 영향과 그 성격

### (1) 국내적 영향

이 절에서는 독일의 해군정책이 실제로 국내외적으로 어떠한 영향을 미쳤는가를 살펴보고 이 시기의 해군정책의 성격을 요약해 보고자 한다. 우선 국내적 영향을 정치적인 면에서 살펴보면, 독일이 1890년에서 1914년까지 해군정책을 수행해 가는 과정에서 대기업은 이를 지지하는 역할을 수행해 왔다. 이것은 기업의 집중화와 더불어 독점적 기업가가 정책에 대해 정치적인 영향력을 발휘할 수 있게 되었기 때문이었다.<sup>47)</sup> 따라서 독일제국 내에서 해군정책이 수립되고 확립되어 가는 과정은 황제와 티르피츠는 물론 이러한 대기업가들이 정치적인 영향력을 확대해 가는 과정이었다고 할

47) F. Nauman, "Neudeutsche Wirtschaftspolitik", in:HZ 232(1981), p. 39.

수 있다.

또한 경제적인 면에서 볼 때, 이 시기는 해군정책을 추진함으로 인해서 함정의 추진 원료였던 석탄과 함정건조에 사용되었던 강철생산이 급속하게 발전한 시기였다. 이러한 강철 생산량은 제1차 세계대전 발발 이전에는 독일을 유럽 제1의 강철 생산국으로 부상시켰으며, 석탄 생산에서도 영국 다음가는 위치를 차지하게 되었다. 이 시기에 있어서 해군정책의 추진은 조선공업을 비롯한 중공업 전반에 활기를 불어 넣었다. 중공업은 전시에 군수공업으로 전환될 수 있다는 점에서 중요한 의미를 지닌다고 할 수 있다.<sup>48)</sup>

독일이 전함 건조 과정에서 획득한 조선기술, 건조능력, 조선설비의 개선은 1914년에 가서 독일이 영국 다음으로 제2의 해운국이 되는데 기여했다. 독일 선박은 1871년에서 1913년 사이에 선박 보유수 147척, 등록 총톤수 8만 2천톤에서 2,100척, 438만톤으로 늘어나 선박 보유수는 14배 이상, 등록 총톤수는 54배의 증가를 보였다. 이후 1914년에는 선박 보유수 2,500척에 등록 총톤수 540만톤으로 늘어나 독일은 영국 다음가는 제2의 해운국이 되었으며, 해양 수송 부문에서는 독일이 전체의 약 25%를 담당하였다.<sup>49)</sup>

사회적인 영향을 고려하였을 때, 빌헬름 2세가 해군정책을 주도한 것은 해군건설에 대한 황제의 관심뿐만 아니라, 사회민주주의에 대항하는 좋은 수단이기도 했기 때문이었다. 따라서 해군건설은 성공적인 외교정책의 힘에 의한 정치적인 토대를 제공하는 것이었다. 즉, 독일의 해군정책은 프롤레타리아 계급의 사회민주주의적인 성격에 대항하는 성격을 지니는 것이었다. 케어가 주장하였듯이 해군정책은 “부르조아 계급의 입장에서 보면 내정상의 목표를 실현하기 위한 수단이며, 따라서 해군정책이란 지배계급이 국내적인 목표를 실현하기 위해 봉건적 세력에 대해 행사하는 사회적으로 공격적인 성격을 지닐 수도 있지만, 다른 한편으로는 프롤레타리아 계급이 주장하는 사회적 진보에 대한 방어적인 성격도 함께 지니고”<sup>50)</sup> 있는 것이다.

48) R. Rübberdt, *Geschichte der Industrialisierung* (München, 1970), p. 74.

49) 정해본, 『근대독일사회경제사』(지식산업사, 1990), p. 151.

해군정책을 수행하는 과정에서 기업가-농업가의 결합과 그와 동시에 프롤레타리아에 대항하는 이들의 국내 정치적 결집이라는 이중의 투장이 구체적으로 표현된 것은 1900년 해군법과 관세법안이었다. 농업가들은 기업가들에게 거대한 합대를 허락해 주었고, 그에 대한 보상으로 기업가들은 농업가들에게 관세율인상법안을 허락하였다. 다시 말하면, 농업가들은 기업가들이 수행하던 영국과의 자본주의적 경쟁을 옹호하였으며, 기업가들은 농업가들에 의해 진행되던 러시아와의 곡물생산에 대한 투쟁을 지원한 것이었다. 국내의 정치·경제·사회적인 면에서 이해관계가 전혀 달랐던 이들 두 계급이 외교에 있어서는 영국을 ‘공동의 적’으로 설정하고 동맹을 이룬 것은 이 시기 독일 사회의 시대적 특성이라고 볼 수 있다.

## (2) 국외적 영향

한편 독일의 해군정책은 대외관계 설정에도 영향을 미쳤는데, 이는 도거뱅크(Dogger Bank) 사건(1904)과 아가디르(Agadir) 위기(1911),<sup>51)</sup> 할데인(Haldane) 사절단(1912)에 대한 외교적 대응에서 상징적으로 나타난다. 1906년과 1908년을 기점으로 나타난 해군정책의 성격변화가 대외관계에서도 반영되어 나타났다고 할 수 있다. 해군정책이 완전한 성과를 낳기 이전에 발생한 도거뱅크 사건은 대외관계에 있어서 소득적인 대응이라고 할 수 있다.

50) E. Kehr, op. cit., pp. 149-150.

51) 아가디르 위기라고도 부르는 제2차 모로코 위기가 1911년에 일어나 유럽에는 전운이 감돌게 되었다. 그해 프랑스는 분쟁지역의 공안 유지를 명목으로 군대를 파견하여 페즈(Fez)를 점령하였으므로, 독일은 7월 1일에 포함 판테르(Panther)함을 아가디르 항에 파견했다. 영국은 프랑스와의 협상을 지켜 프랑스에 대한 지지를 명백히 하였기 때문에 독일은 굴복하였다. 이 사건을 통해 프랑스는 독일에게 적도 아프리카 영토를 양여하고 모로코에서의 자유재량권을 인정받게 되었다. 아가디르 위기에 대한 구체적인 내용은 르네 알브레히트-까리에 저, 김영식·이봉철 역, 『유럽외교사』, pp. 278-281 참조.

독일이 교주만을 조차한 것은 앞으로 창설될 해군의 석탄 보급항을 확보하기 위해서였다고 알려져 있다. 그러나 이것은 부분적인 구실에 불과하였다. 과연 독일 해군은 어떤 목적에 사용될 것인가? 독일의 해군주의를 주창한 자들이 영국이나 그 밖의 열강들에 대해 특별한 의도를 가지고 있었던 것은 아니었다. 강력한 해군은 일종의 세력의 도구나 외교의 수단이 될 것이라는 막연한 생각을 가지고 있었던 것이다. 독일이 최초의 계획을 강행하기로 결정한 것은 두 가지의 가정을 기초로 하였는데 하나는 옳은 것이었지만 다른 하나는 잘못된 가정이었다. 즉, 첫 번째 가정은 영국이 먼저 독일을 침략하지는 않을 것이기 때문에 ‘위험한 해군’의 건설이 안전하게 진척되리라는 것이었다. 두 번째는 독일이 위협적인 존재라는 것을 인식시킴으로써 오히려 영국을 외교적인 문제에 있어서 순응시킬 수 있으리라는 것이었다. 어쨌든 독일 해군이 발전하여 영국과 독일의 해군력 경쟁이 중요성을 갖기까지는 상당한 시간이 걸렸다고 할 수 있다.<sup>52)</sup>

황제와 티르피츠가 1906년 수정법안을 검토하던 중에 예상했던 러일전쟁이 발발하였다. 러시아 정부는 발틱함대(Baltic Fleet)를 세계의 절반 정도를 돌아서 극동으로 보낸다는 중대한 결정을 내렸다.<sup>53)</sup> 이에 대해 독일은 향해 중인 러시아 함정에 석탄을 공급하기로 결정하였다.<sup>54)</sup> 이 조치로 인해 독일의 중립 의무를 깨뜨렸기 때문에 영국과 일본에 강한 반발을 불러

52) 앞의 책, pp. 233-235.

53) 러시아의 블라디보스톡 항은 겨울철이 되면 얼기 때문에 군항으로서는 부적합하였다. 따라서 러시아는 중국의 뤬순 항을 1898년부터 향후 25년간 러시아의 극동함대를 위해 조차한 상태에 있었다. 극동함대는 러일전쟁 발발 이전에 일본해군으로부터 기습 공격을 당하여 피해가 컸다. 따라서 러시아로서는 비록 멀리 떨어져 있었지만 발틱함대를 이용해서 승부를 걸 수밖에 없었다. 발틱함대로서는 18,000마일을 돌아서 동해에서 해전을 벌여야 하는 불리한 상황이었기 때문에 이 해전은 시작 전부터 일본이 전술적으로 유리한 상황이었다. 지금도 일본에서는 쓰시마 해전이 일어났던 5월 27일을 해군기념일로 정할 만큼 이 해전에 대한 자부심이 크다.

54) 당시 해군함정의 연료는 석탄이었다. 발틱함대가 장거리 항해를 하면서 장교나 수병 침실에까지 석탄을 쌓아 두었으며, 이러한 이유로 인해 러시아 함정의 평균 속력이 일본해군 함정들보다 느렸다.

일으켰다. 1904년 1월 21일과 22일 밤에 일어난 도거뱅크 사건은 이러한 상황을 더욱 악화시켰다. 북해를 지나던 러시아의 발틱함대는 영국의 트롤 어선을 일본인의 어선으로 착각하고 몇 척의 어선에 대해 포격을 가했던 것이다.<sup>55)</sup>

독일의 해군건설에 대해 초기에는 미온적인 반응을 보였던 영국이 1900년 해군법 제정 이후 민감한 반응을 보이기 시작했다. 영국이 제해권 유지를 위해 노력한 이유는 영국의 안전을 확보하고 해외무역을 보호하기 위한 것이었다.<sup>56)</sup> 따라서 영국국민들은 영국의 제해권이 위협받는다라는 것은 그들의 해외 무역이나 식민지뿐만 아니라 생존 그 자체가 위협받는 것이라고 믿게 되었던 것이다. 영국은 1906년 이후 세 차례에 걸쳐 해군협상을 제의해 왔는데, 그중에서도 대표적인 할테인 사절단에 대해서 살펴보자. 1911년 독-프간에 화해를 하자 독일과 영국에서도 양국간의 긴장을 완화시킬 정치상의 협상을 한 번 더 시도하지는 기운이 일어났다. 협상 재가를 위해 비공식적인 접촉이 몇 차례 있었다. 함부르크-미국 해운회사 사장이며 황제와 가까운 사이였던 발린(Ballin)은 수정법안의 필요성에 대해서는 인식하고 있었지만, 이것이 독-영 관계에 심각한 영향을 미칠 것이라는 점을 알고 있었다. 카셀(Cassel) 경은 영국측 대표로서 처칠과 로이도 조지가 서명한 협상 재개에 대한 각서를 가지고 베를린에 도착했다. 이 각서의 내용은 해군 전력상 영국해군이 우위임을 인정해야 한다는 것이었다. 이 각서에 의하면 독일 해군법은 수정 보완되기는커녕, 경우에 따라서는 삭제되어야만 했다. 그 대신 영국은 독일의 식민지 확장에 대해 방해하지 않고, 가능한 한 식민지 확장을 적극적으로 지지하겠다는 것이었다. 이후 할테인은 카셀 경과 함께 독일을 방문했다. 여기서 할테인이 제안한 내용은 “영국은 독일에 대해 정당한 이유가 없는 공격은 하지 않을 것이며, 어떠한 공격적인 정책도 추구하지 않을 것이다. 독일에 대한 공격은 영국이 현재 참

55) Tirpitz, op. cit., pp. 225-226.

56) E. S. May, *Principles and Problems of Imperial Defense*(London, 1911), p. 268.

여하고 있는 조약 또는 제휴관계의 기본 취지가 아닐 뿐만 아니라, 그 일부를 구성하지도 않으며 앞으로도 영국은 그러한 목적을 가지고 있는 어떠한 형태의 조약이나 제휴에도 참여하지 않을 것이다”<sup>57)</sup>는 것이었다.

이것은 영국 내각 안에서 독일과의 우호관계를 중시하는 세력이 행사할 수 있는 영향력과 양보의 최고 한계를 나타내는 것이었다. 마지막 협상에서 베트만은 아무런 조건도 없는 중립협상을 원했는데, 이것은 할데인으로서의 예상 밖의 일이었다. 또한 베트만은 독일이 제3의 전투함대를 소유해야 한다고 하자, 할데인은 독일의 그러한 조치는 영국으로 하여금 영해 내에 5~6개의 전투함대를 배치하는 결과를 초래할 것이라고 언급했다. 또한 할데인은 정치·해군상의 문제에 대한 협상이 결렬되면 식민지 문제에 관한 협상도 만족스럽게 이루어질 수 있다고 언급했다. 결국 협상은 결렬되었다.<sup>58)</sup>

할데인 협상의 결렬에 대한 반응은 처칠이 1912~13년 예산을 의회에 제출함으로써 나타났다. 처칠은 영국이 단지 독일에 대해서만 함정을 건조하고 있다고 말했다. 독일의 수정법안이 취소되면 영국의 건조계획은 독일에 대해 60%의 우위(16:10)를 점하도록 설정될 것이며, 만약 독일이 그 법안을 도입할 경우, 영국은 독일의 함정 한 척이 추가될 때마다 두 척의 배를 건조할 것이라고 주장했다. 또한 처칠은 ‘해군휴일안’(Naval Holiday)도 제의했다. 즉, 독일이 자제하여 1년 동안 전함을 건조하지 않으면 영국도 그렇게 하겠다는 것이었다.<sup>59)</sup>

빌헬름 2세의 해군건설 계획에 대해 영국으로서는 초기에는 그렇게 위협을 느끼지 못했다. 당시 1위의 해군력을 자랑하고 있던 영국은 4위에 해당하는 해군력을 보유하고 있던 독일의 함정건조 능력이나 공업 생산량을 비교해 보았을 때 위협을 느낄 정도는 아니었기 때문이었다. 그러나 1898년

57) 『독일근대사』, p. 284.

58) Tirpitz, *Der Aufbau der Deutschen Weltmacht*(Berlin, 1924), p. 286.

59) *ibid.*, p. 287.

에 제1차 해군법이 제정된 이후 1900년, 1906년, 1908년, 1910년, 네 차례에 걸쳐 수정법안이 제국의회에서 통과되면서 상황은 달라지기 시작하였다. 특히 1906년 법안이 통과된 이후에는 이미 2위의 해군력을 보유한 독일을 더 이상 좌시할 수 없었던 것이다. 이에 따라 영국은 독일에 대해 세 차례에 걸쳐 해군협상을 제의해 왔지만 결렬되었다. 여기서 위에서 살펴본 바와 같이 독일이 위협적인 존재라는 것을 영국에 인식시킴으로써 외교적인 문제에 있어서 독일의 영향력을 과시하려고 한 계획이 어느 정도 성공했다고 볼 수 있다.

## 6. 결 론

이상에서 살펴본 바와 같이 유럽대륙은 1890년대에 들어서면서부터 기존의 세력관계가 재조정되는 국면을 맞이하였다. 이때의 세력은 유동적인 것이어서 이합집산의 가능성이 상존하고 있었다. 이후 새로운 틀의 세력관계가 형성되기까지는 대략 15년이 걸렸다. 베를린을 중심으로 구축되었던 비스마르크체제 대신에 유럽은 점차 경쟁이 격화되면서도, 동시에 팽팽하게 ‘힘의 균형’(balance of power)을 이루는 두 진영으로 분리되었다. 이러한 국제정세 속에서 독일은 해군정책을 추진하였던 것이다.

독일이 해군정책을 수립하게 된 배경은 유럽대륙에서의 지위에 걸맞는 지위를 유럽 밖에서도 유지하기 위한 것이었다. 여기에서 해군의 필요성이 대두되었던 것이다. 이러한 해군 건설은 제국조선소를 중심으로 이루어졌는데, 그것은 전함을 ‘보다 빠른 속도로’ 건조할 수 있는 이점이 있었기 때문이었다. 또한 함정을 비롯한 군수공업은 크루프와 같은 대기업가들이 독점하였는데, 이는 해군건설이 대기업가들의 이해관계와 밀접한 연관이 있었음을 살펴보았다. 따라서 해군력 증강은 적극적인 해군건설과 이해관계를 같

이하는 계층을 만들어냈던 것이다.

독일의 해군건설 '계획'은 티르피츠가 등장하면서 본격적으로 '정책화'되었다고 할 수 있다. 그는 5차례에 걸친 해군법 제정을 추진하였는데, 비교 대상은 항상 영국이었다. 즉, 티르피츠가 등장한 이후부터 독일의 가상 적국은 영국으로 바뀌었던 것이다. 또한 해군정책의 근간이 되는 해군법 제정 과정을 통해서 볼 때, 민간차원에서 주도적인 역할을 한 것은 해군협회였다. 이 단체의 활동은 기업가들의 이해관계를 반영하는 것이었으며, 그들의 이데올로기적 성향은 민족주의였다. 1900년 이후 해군법은 해군정책을 '확립'하는 결정적인 계기가 되었으며, 1906년·1908년 해군법이 기점이 되었던 것이다.

결론적으로 독일의 해군정책은 국내외적으로 많은 영향을 미쳤는데, 먼저 해군정책의 추진과정에서 기업가들의 정치적인 영향력이 증대된 점을 들 수 있다. 또한 경제적인 면에서 독일의 중공업, 특히 조선공업 발달이 이전의 어느 시기보다 촉진되었다는 점이다. 또한 독일의 해군정책은 대외관계에도 영향을 미쳤음을 살펴보았다. 특히 아가디르 위기는 전쟁을 통해서라도 국익을 보호하겠다는 강력한 외교의 표출이라고 할 수 있다. 독일의 해군건설이 방어적이든 공격적이든 간에 한 가지 분명한 사실은 영국이 독일의 해군건설에 과민하게 반응하여 1906년에 드레드노트를 건조하는 등 함정건조에 박차를 가했다는 점이다. 이러한 양국간의 함정건조 경쟁은 제1차 세계대전의 한 원인이 되기도 하였다.

(원고투고일 : 2006. 2. 7, 심사완료일 : 2006. 3. 9)

주제어 : 독일해군, 해군법, 해군정책, 빌헬름 2세, 티르피츠

<ABSTRACT>

## A Study on the Origin of German Naval Policy

Cho, Duk-hyun

Historians often describe their art by using the German *historie* and *geschichte*. They collect *historie* or the story of what happened from raw materials such as memoirs, lessons learned, command stories, letters, recollections, oral histories, traditions, legends, and sea stories. Then they ask questions about each source, analyze its significance, and try to discover *geschichte*, that is, “What actually happened?”

“How can we define the meaning of the German naval power in the 20th century?” This is an important question for understanding the German history of pre-World War I. Traditionally, after the unification of Germany, its defense policy was highly defended upon the ‘army power’. Therefore, naval power was the second line of defense in Germany. Since 1890, Germany has been recognized the importance of naval power through some diplomatic crisis at overseas. Under the leadership of Kaiser Wilhelm II, the German defense policy was changed. He defined the policy as ‘New Course’. Wilhelm II, Tirpitz and Hohenrohe were three major people who built up the German Navy in the early 20th century.

Chapter Two explores the background of German naval policy. I will describe how Kaiser placed emphasis on the importance of naval power to have more overseas territories for the national interest. Chapter Three examines the process of establishment of German naval policy. In this chapter, I will describe how the naval policy was changed from ‘plan’ to

'policy' to secure more national interest as well as naval power. Chapter Four examines the movement of developing the Navy Law after 1898. The Navy League played an important role to establish the Navy Law in this situation. Chapter Five overviews the influence of German naval policy, not only on Germany but also on the other European countries, especially Great Britain.

Key Words : German Navy, Navy Law, Naval Policy, Wilhelm II, Tirpitz

K C I