

**Сергей Павлович ШИЛОВ** —

зав. кафедрой документоведения,  
источниковедения и историографии  
факультета истории и политических наук,  
кандидат исторических наук, доцент

**Станислав Николаевич СИНЕГУБОВ** —

доцент кафедры гуманитарных дисциплин  
филиала ТюмГУ в г. Нягань,  
кандидат исторических наук

УДК 94 (430)

### **ВОЕННО-МОРСКАЯ ИДЕЯ ГЕРМАНИИ В ПРОПАГАНДИСТСКОЙ ЛИТЕРАТУРЕ КОНЦА XIX–НАЧАЛА XX ВВ.**

**АННОТАЦИЯ.** В статье показаны некоторые приемы германской флотской пропаганды конца XIX — начала XX вв., которые использовались в массовой пропагандистской литературе для внедрения в общественное сознание идеи создания большого военно-морского флота.

The authors tackle some practices of national navy propaganda in Germany at the turn of the 19<sup>th</sup> century. These practices were used in mass propaganda literature to promote the idea of the national navy formation.

Большую роль в пропагандистской кампании правящих кругов кайзеровской Германии за наращивание морских вооружений на рубеже XIX и XX вв. сыграла памфлетная литература. Вместе с периодической печатью она подготовила общественное мнение к принятию в рейхстаге так называемых законов о флоте. Германский флотский союз и другие шовинистские организации не жалели сил для того, чтобы доказать необходимость строительства флота. Одно Немецкое колониальное общество выпустило в 1899–1900 гг. около 250 тыс. экз. брошюр и 7 млн. листовок [1]. Авторами этих сочинений были известные и малоизвестные публицисты, экономисты, историки, преподаватели высших и средних учебных заведений, отставные и находящиеся на действительной службе офицеры и др.

Видными пропагандистами дальнейшего наращивания морских вооружений Германии являлись Эрнст Ревентлов — немецкий историк, член Пангерманского союза, Карл Блейбтрей, с выступлениями которого обычно связывали позицию кайзера Вильгельма II, Густав Адольф Эрдман — один из самых плодовитых писателей, удивлявший своими прожектками не только правящие круги, но и самых ретивых «энтузиастов» из Флотского союза. Эти и некоторые другие авторы не обходили вниманием ни одной сколько-нибудь существенной проблемы военно-морской политики империи, резко критиковали тех, кто, по их мнению, недостаточно решительно отстаивает интересы Германии на морях.

Среди высших морских офицеров выделялись адмиралы К. Гальстер, Р. Вернер, К. Валуа. В потоке пропагандистских брошюр часто встречались имена пангерманца Б. Вейера, лейтенанта Лилиенкрона, генерального секретаря Союза германских промышленников Г. Буека.

Большая часть книг и брошюр этих авторов была написана с националистических позиций. В бесконечных вариациях повторялся тезис об агрессии англичан на морях, захвате более сильной морской державой торговых коммуникаций Германии. «В нашей торговой политике, — писал вице-адмирал Вернер, — Англия и Северная Америка наши главные соперники, которые только и ждут, чтобы прижать нас к стене, и сделают это, если будут сильнее нас на море» [2]. К мнению Вернера присоединился преподаватель гимназии Х. Вебер, посвятив часть своего

сочинения «английской опасности» [3]. Выступая за дальнейшее увеличение германского флота, публицист О. Монтетон предостерегал немцев от «излишней доверчивости» к «загранице», поскольку в «каждом иностранце находится скрытая или открытая вражда ко всем немцам» [4].

Пропагандисты строительства военно-морского флота часто обращались к «исследованию» так называемых морских традиций Германии. Общественности внушалось, что во все времена германцы были прекрасными мореходами и лишь по какой-то нелепой случайности в настоящее время не имеют флота, соответствующего своим историческим заслугам. В 1901 г. в Берлине отдельной брошюрой вышла подборка статей на военно-морские темы журнала «Юбераль», издаваемого Флотским союзом [5]. В первой же статье «Флот и народное хозяйство» автор доказывал, что немецкий народ всегда имел страсть к мореплаванию, о чем свидетельствуют «доблести» Ганзы. Он сделал вывод, что Ганза, которая перестала существовать более 200 лет назад, есть источник традиций военного флота. Еще дальше в поисках таких традиций пошел вице-адмирал Р. Вернер, который так углубился в историческое прошлое, что дошел до саксов и викингов, посвятив им 4 главы своего «исследования» [6]. Милитаристская «Дойче хеерес-цайтунг» поспешила разрекламировать факты фальсификации истории: «Что касается нашего военного флота, то мы весьма довольны сочинениями вице-адмирала Р. Вернера «Книга о германском флоте» и «Иллюстрации из германской морской истории»» [7]. Русский же «Морской сборник» в отзыве на книгу немецкого адмирала недоумевал: «... Главы о саксах, викингах и адмиралах Рюйтере и Тегетгофе [8] не имеют почти никакого отношения к германскому военно-морскому флоту» [9].

Разворачивая агитацию, авторы обычно выдвигали на первый план экономические соображения, далее говорилось о военно-стратегических и колониальных причинах принятия очередного флотского закона. Один из главных аргументов сторонников увеличения флота — все большая зависимость германской торговли от морских сообщений. Торговля, которая являлась неотложным требованием «процветания немецкой нации», якобы не имеет соответствующей ее значению «защиты» от «возможного нападения врага». Так, Эрдман пугал экономическим крахом в случае, если торговый флот стоимостью 700 млн. марок будет заблокирован неприятелем в отечественных водах. «Зависит ли, — спрашивал он, — благополучие Германии от морской торговли? Ведь из-за роста населения Германия не вывозит хлеб с 1867 г., которого в данный момент недостает для 8 млн. человек» [10]. Ему вторили некоторые экономисты, подсчитавшие число дней, которых не хватает для собственного производства продуктов питания. В 1888–1889 гг. они составили для Англии 178 дней, Германии — 69. В 1894–1895 гг. они составили соответственно 274 и 102 дня. Отсюда прогнозировалось, что уже в ближайшем будущем империя столкнется с проблемой обеспечения населения продуктами питания. Англия, в отличие от Германии, имеет для ее решения военный флот. В случае войны последней угрожает опасность быть отрезанной от моря, что вызовет погром, народный голод и социальный кризис [11].

Бруно Вейер предрекал уничтожение торгового флота Германии, если во время войны немецкий крейсерский флот не будет контролировать наиболее «узкие» участки судоходства и такие крупные гавани, как Новый Порт, Рио де Жанейро, Коломбо. «В этих районах, — пояснял автор, — находятся крейсера противника, которые будут нападать на наши торговые суда; наши же корабли должны обнаружить и уничтожить вражеские засады, именно в этом состоит функция защиты морской торговли» [12]. Высказывания Вейера перекликаются с идеями брошюры «Флотские проблемы в свете социальной политики». Ее автор, боннский профессор теологии В. Энглерт полагал, что «вероятнее всего война в будущем разгорит-

ся из-за экономических интересов». Он видел спасение в таком флоте, который бы смог «сдерживать порывы всегда жадных до добычи трех великих держав» (Англии, США и России — С. Ш.) [13].

Авторы пропагандистских сочинений при доказательстве тезиса о необходимости защиты морской торговли крейсерами часто ставили в пример немецкой общественности развитие флота в других странах, прибегая порой к самым нелепым сравнениям. Так, подобной аргументацией «энтузиастов флота» не преминул воспользоваться глава ведомства внутренних дел граф А. Позадовский при обсуждении 2-го законопроекта о флоте в рейхстаге в феврале 1900 г. Военные корабли, доказывал он, «охраняют» торговые суда. Во Франции одна тонна военного флота приходится на 1,67 тонны торгового флота, в России каждая тонна военного флота «охраняет» 1,72 тонны торгового, в Германии же это соотношение равно лишь 1:7,58 [14]. Этот агитационный прием вызвал недоумение у русского агента министерства финансов в Берлине В. И. Тимирязева. «Мудреная аргументация графа, — писал он в Петербург, — опровергается данными о государстве, обладающем наиболее сильным в мире военным флотом, а именно Англией, где на каждую тонну военного флота приходится еще больше тонн торгового флота, а именно 8,15» [15].

Какой флот строить? Эта тема также активно обсуждалась авторами памфлетов. Несмотря на то, что к этому времени концепция создания линейного флота адмирала А. фон Тирпица в целом одержала победу, оставалось еще немало приверженцев строительства крейсеров и броненосцев береговой обороны. Этот вопрос имел принципиальное значение, поскольку от характера будущего флота зависела и цель его строительства. Линейный флот был мощным орудием наступления и его создание являлось важным звеном подготовки Германии к переделу мира. В таком флоте Эрдман видел главный путь решения «флотской проблемы» в Германии. Он резко критиковал одного из главных сторонников крейсеров вице-адмирала Валуа [16], выступающего за ведение «торговой войны» [17]. «Наше единственное спасение не в крейсерской войне ... , а в решающем победоносном морском сражении, в котором можно будет разбить и уничтожить противника только сильными линейными кораблями» [18]. Отсутствие всяких перспектив для броненосцев береговой обороны Эрдман доказывал примером из испано-американской войны 1898 г. В этой войне береговая оборона оказалась малоэффективной при атаке американского флота на Сант-Яго [19]. Компромисса между сторонниками линейного и приверженцами крейсерского флотов придерживался Б. Вейер. Он убеждал в необходимости и тех и других кораблей, поскольку они выполняют различные задачи. Если в задачи крейсерского флота, рассуждал он, входит представление интересов Германии за океаном, «защита» морской торговли и т. д., то линейный флот призван решать стратегические задачи [20]. Программу создания «наступательных» морских сил в количестве 57 броненосцев 1 класса, 15 больших и 36 малых крейсеров выдвинул приват-доцент Берлинского университета Адольф Венкштерн [21]. По его расчетам лишь флот такой величины сможет удержать от нападения самое могущественное государство [22].

Стремление использовать флот как орудие колониальной экспансии четко прослеживается почти во всех сочинениях сторонников маринизма. В брошюре «Значение немецкого военного флота для нашего настоящего и будущего» преподаватель гимназии Х. Вебер ставит в прямую зависимость успехи экономического развития страны с борьбой за новые колонии. Прикидывая возможные направления экспансии, автор указывает на следующие регионы: «Известно, что выбор у нас небольшой, но еще имеются для этого такие области, как Южная Африка, Западная Азия, Южная Америка» [23]. И вообще, немцы «должны осознать, что не только будущее лежит на воде, ... но и настоящее», — развил Вебер известное изречение

кайзера Вильгельма II [24]. Рассуждая о том, что военно-морские силы необходимы не только для приобретения колоний, но и для сохранения существующих, автор приводит в качестве примера Испанию, которая утратила свои колонии в войне с США, так как не имела достаточно сильный флот [25].

Расширения опорных пунктов за океаном для германских эскадр в целях достижения более эффективных результатов в колониальной политике требовал в очередном своем сочинении Эрдман [26]. При этом он сетовал на то, что строительство кораблей для заграничного плавания становится все более и более непопулярным среди немецкого народа и наталкивается на острую оппозицию в рейхстаге [27]. Автор считал недопустимым подобное пренебрежение со стороны общественности и всячески подчеркивал необходимость обеспечения «жизненных интересов» Германии в Восточной и Западной Африке, Азии, Америке [28]. Что следует понимать под выражением «морские интересы» Германии, разъяснил Г. Вик в «Дойче хеерес-цайтунг». «Морские интересы Германии охватывают не только торговлю, — пишет он, — но и вообще все то, что связано с морем, на море, за морем, ... это строительство морских гаваней, каналов, судоходство, рыбный промысел, торговые связи, развитие и расширение колоний» [29].

Небезынтересно флотские агитаторы «решают» и финансовую проблему строительства флота. Сооружение плавучих крепостей требовало огромных расходов, основная часть которых должна была покрываться за счет повышения налоговых ставок. При этом одни авторы всячески старались скрыть предполагаемые источники финансирования новых военно-морских программ, другие открыто призывали пойти на «временные» жертвы во имя будущего процветания нации. Так, Венкштерн убеждал, что денежные средства на постройку, содержание и обновление флота могут быть получены без налогообложения. Он предлагал направить на морские вооружения весь прирост государственных доходов, который, по его подсчетам, составляет как минимум 1% в год [30]. «У нас есть люди, техника, денежные средства, — писал Венкштерн в заключении, — и было бы преступлением не воспользоваться всем этим для создания сильного боевого флота» [31]. Небезызвестный же Эрдман предлагал немцам ради флота бросить курить и употреблять спиртные напитки, на которые они затрачивают 3 млрд. марок в год. Соответственно эти средства должны быть направлены на строительство флота [32]. Малый, а не большой флот — слишком дорогое удовольствие, — такова основная мысль его очередного произведения, вышедшего под названием «Господство Германии на море в XX столетии» [33].

Отличительная особенность флотской агитации 1898–1900 гг. заключалась в попытке повлиять на рабочий класс. Строительство флота и рабочий вопрос становятся неотъемлемой частью пропагандистских «исследований» многих публицистов. Чаще всего они опирались при этом на воззрения Густава Шмоллера и Фридриха Наумана. Для этих «теоретиков» внешняя экспансия была чуть ли не единственным способом избежать «деградации» рабочего класса из-за бурного роста его численности. Флотским агитаторам широко распространялась мысль, что строительство флота принесет трудящимся хорошо оплачиваемую работу, увеличит число рабочих мест. «Работа — это флот», — утверждала брошюра, содержащая подборку статей на военно-морские темы из журнала «Юбераль» [34]. Вышеупомянутый Энглерт, со ссылкой на ежегодник «Наутикус», приводил сведения о том, что на военных верфях ежегодно гарантированы работой и высокой заработной платой более 11 тысяч рабочих [35]. Закономерен при этом вывод автора, что число рабочих мест будет увеличиваться по мере расширения строительства военно-морского флота. Более кропотлив в подобного рода расчетах оказался Эрдман. Прежде он пригрозил увольнением в 1907–1911 гг. 20–30 тыс. человек, если даль-

нейшее развитие флота будет ограничено рамками кораблестроительной программы 1898 г. [36]. В случае же роста морских вооружений количество привлекаемой рабочей силы на эти цели возрастет с 75 до 100–120 тысяч человек [37].

Немало внимания в пропагандистской литературе уделялось и молодому поколению немцев. Военная «Дойче хеерес-цайтунг» настоятельно рекомендовала издательствам организовать выпуск специальных книг и брошюр о военном флоте в целях «воспитания немецкого национального духа» у молодежи [38]. Множество брошюр в самой популярной форме знакомили с историей германского флота, с его боевыми единицами, организацией и структурой военно-морских учреждений. Несмотря на то, что подобные сочинения не призывали прямо к дальнейшему форсированию вооружений на море, они как бы исподволь подводили читателя к необходимости «осознания важности и значения моря», а, следовательно, и военно-морского флота для Германии.

К числу таких сочинений относятся брошюры К. Альвенслебена «Что нужно знать о военном флоте» [39] и Л. Лилиенкрона «Германский флот» [40]. Говоря о целях создания, автор первой писал, что его «книга рассчитана на молодежь, которая желает служить в военном флоте и дает для этого не только определенные знания, но и сведения о принятии на службу во флот» [41]. Альвенслебен посвятил специальную главу подготовке кадетов и корабельных юнг. Здесь он демонстрирует перспективы морской службы в деле занятия общественного положения и получения большого денежного оклада» [42]. Вторая брошюра подробно рассказывала о строительстве, организации и вооружении германского флота, его целях в условиях мира и войны. Снабженное впечатляющими репродукциями с картин известного художника мариниста Вилли Штевера издание знакомит читателя с линейными кораблями «Курфюрст Фридрих Вильгельм», «Кайзер Фридрих III», германскими крейсерами, миноносцами.

Таким образом, основные доводы флотских пропагандистов сводились к следующему:

1. Быстрое экономическое развитие германской империи, в особенности рост промышленного производства, ставят вопрос о сбыте производимой продукции, разрешить который в полной мере может лишь морская торговля.

2. Немецкая торговля, промышленность, колонии не имеют соответствующей их росту «защиты» на морях.

3. Наиболее эффективная «защита» отечественных берегов, торгового флота, колоний состоит в наступательном линейном росте, способном дать отпор самой крупной морской державе.

4. Другие морские державы, такие как Англия, Франция, США и Россия, имеют больший военный флот, чем Германия.

5. Германия в своем стремлении иметь большой военно-морской флот опирается на исконные стремления германского народа к мореплаванию, что подтверждается историей Ганзы.

6. Рабочий класс материально заинтересован в расширении строительства флота.

Сущность таких «доказательств» необходимости создания мощного военно-морского флота определенно раскрыл, сам того не подозревая, ярый пропагандист морских вооружений Эрнст Ревентлов. Он писал: «Мне ставят в упрек, что я часто привожу свои порой плохо обоснованные аргументы в тоне непогрешимости». Но цель оправдывает средства: «Агитация неправильна, когда она не достигает цели...» [43].

В целом пропагандистская литература выполняла одну из идеологических функций в системе мер, предпринятых правящими кругами Германии для преодоления антифлотской оппозиции в рейхстаге и формирования соответствующего «безбрежным планам» общественного мнения.

*СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ*

1. Klein F. Deutschland von 1897/98 bis 1917 (Deutschland in der Periode des Imperialismus bis zum Grossen Socialistischen Oktoberrevolution). Berlin: Deutscher Verl., 1964. S. 64.
2. Werner R. Bilder aus der deutschen Seekriegsgeschichte von der Germanicus bis Kaiser Wilhelm II. München: J. F. Lehmanns Verl., 1899. S. 618.
3. Die Bedeutung der deutschen Kriegsflotte für unsere Gegenwart und Zukunft. Berlin; Potsdam: A. W. Hayn's Erden Verl., 1900. S. 17–19.
4. Deutsche Heeres-Zeitung. 1899.16 Dezember.
5. Für Deutschlands Kraft zur See. Berlin: Lehmann, 1900.
6. Небезынтересно отметить, что тезис о давней преемственности традиций в военно-морском флоте использовался пропагандой в период «ремилитаризации» Западной Германии после Второй мировой войны. Так, один из авторов иллюстрированного сборника «Старый и новый флот» писал: «История немецкого мореплавания своими корнями уходит во времена викингов» (Die alte und die neue Marine / Hrsg. von Fritz E. Bonn: Athenaum-Verl., 1957. S. 61).
7. Deutsche Heeres-Zeitung. 1899. 11 Januar.
8. Рюйтер М. А. (1607–1676), Теретгоф В. (1827–1871) — голландский и австрийский адмиралы.
9. Морской сборник. 1900. № 8. С. 22.
10. Erdmann G. A. Wehrhaft zur See! Die Hauptpunkte der deutschen Flottenfrage. Leipzig: Verl. von B. Elischer Nachfolger. 1900. S. 11.
11. Врангель Ф. Увеличение германского флота законами 1898 и 1900 гг. // Морской сборник. 1900. № 8. С. 13.
12. Weyer B. Deutschlands Seegefahrten ? Der Vervall der deutschen Flotte und ihr geplanter Wiederaufbau. Hrsg. vom Alldeutschen Verbands. München: J. F. Lehmanns Verl., 1898. S.12.
13. Englert W. Das Flottenproblem im Lichte Socialpolitik. Paderborn: Schöningh, 1900. S.11.
14. Stenografische Berichte über die Verhandlungen des deutschen Reichstages. IX Legislaturperiode, V Session. Bd.4. S. 3321.
15. Российский государственный исторический архив. Ф. 560. Оп. 22. Д. 203. Л. 220. Донесение агента министерства финансов В. И. Тимирязева. Берлин, 3 (15) февраля 1900 г.
16. Erdmann G. A. Wehrhaft zur See. S. 27–28.
17. Valois K. Seemacht. Seegeltung. Seeherrschaft. Kurze Betrachtungen über Seekriegsführung von Valois. Berlin: D. Reimer Verl., 1899.
18. Erdmann G. A. Wehrhaft zur See. S. 27–28.
19. Ibid. S.28.
20. Weyer B. Op. cit. S.20.
21. Wenkstern A. Die Schaffung und Erhaltung einer deutschen Schlachtflotte. Leipzig: Verl. von Duncker, 1899. S. 45.
22. Эта мысль тесно переплетается со знаменитой «идеей риска» Тирпица, сформулированной во 2-м флотском законе. Это позволяет судить об официозном характере брошюры, которая вышла летом 1899 г., т. е. накануне опубликования нового правительственного законопроекта о флоте.
23. Weber H. Die Bedeutung der Deutschen Kriegsflotte für unsere Gegenwart und Zukunft. Berlin: A. W. Haun's, S. 9.
24. Ibid. S. 8.
25. Ibid. S. 18.
26. Erdmann G. A. «Nun aber weiter». Das Endziel der kaiserlichen Flottenpolitik. Wittenberg: R. Herose's Verl., 1900.
27. Ibid. S.45.
28. Ibid. S.44.
29. Deutsche Heeres-Zeitung. 1899. 22 Juli.
30. Wenkstern A. Op. cit. S. 50-51.
31. Ibidem.
32. Erdmann G. A. Wehrhaft zur See. S. 58.
33. Erdmann G. A. Deutschlands Seeherrschaft im XX Jahrhundert. Berlin-Leipzig: F. Luckhardt, 1900.

34. Für Deutschlands Kraft zur See. S. 58.  
 35. Englert W. Op. cit. S. 26.  
 36. Erdmann G. A. Wehrhaft zur See. S. 20.  
 37. Ibid. S. 21.  
 38. Deutsche Heeres-Zeitung. 1899.11 Januar.  
 39. Alvensleben K. Was muss man von der Kriegsmarine wissen? Berlin: H. Steinitz Verl., 1899.  
 40. Liliencron L. Die Deutsche Marine. Unter Zugrundelegung des neuen Flottengesetzes. Berlin: E. S. Mittler Verl., 1899.  
 41. Alvensleben K. Op. cit. S. 5.  
 42. Ibid. S. 33.  
 43. Rewentlow E. Gefahr im Verzug! Betrachtungen über die Beschleunigung des Flottenbaus ihren Autzen und ihre Möglichkeit. Berlin: K. Curtius, 1907. S. 6–7.

**Анатолий Анатольевич КОНОНЕНКО** —  
 докторант  
 кафедры отечественной истории  
 факультета истории и политических наук,  
 кандидат исторических наук

УДК 947.084

### **СОВРЕМЕННАЯ РОССИЙСКАЯ ИСТОРИОГРАФИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ ПАРТИИ СОЦИАЛИСТОВ-РЕВОЛЮЦИОНЕРОВ**

АННОТАЦИЯ. Анализируется историческая литература последнего десятилетия, посвященная вопросам возникновения партии социалистов-революционеров.

The author offers his review of recent historical articles and books devoted to the party of socialist revolutionaries.

Политические партии в России возникли позднее, чем в Западной Европе и США. Это отразило различный стадийный уровень всей системы общественных отношений в Российской империи и западноевропейских странах. Иным был в ней и порядок возникновения партий по их социальной стратификации: вначале оформились партии социалистической ориентации, затем либеральной и, наконец, консервативной. К 1905 г. процесс оформления социалистических партий, среди которых были эсеры, в основном завершился. Анализ этого события важен как в плане определенного подведения итогов российского политического процесса XX века, так и в плане концептуального осмысления истории партии эсеров в целом.

Несмотря на общероссийскую значимость социалистов-революционеров, советская историография не относала генезис этой партии к числу приоритетных проблем даже в русле «борьбы с мелкобуржуазными партиями». Напротив, причины возникновения ПСР изучались крайне слабо и фрагментарно. По количеству специальных публикаций эта тема явно уступала таким типологически тождественным сюжетам, как эсеры в 1905–1907 гг., и тем более в 1917 г. Внимание авторов было сосредоточено преимущественно на социальной концепции эсеров, а также выявлении «соглашательского», а затем и «контрреволюционного» характера ПСР, который, по их мнению, наиболее рельефно проявился в годы революций. В справедливости этого утверждения легко убедиться, проанализировав, прежде всего, количество и характер публикаций, посвященных ПСР [1].

В контексте этой проблемы исследователи последнего десятилетия впервые попытались проанализировать исторические факторы самоидентификации соци-