

На правах рукописи

**Синегубов
Станислав Николаевич**

Германо-английское морское соперничество в 1900-1914 гг.

**07. 00. 03 – всеобщая история
(новая и новейшая история)**

**Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
доктора исторических наук**



Тюмень 2010

Диссертация выполнена на кафедре новой истории и международных отношений ГОУ ВПО «Тюменский государственный университет»

Научный консультант: доктор исторических наук, доцент
Шилов Сергей Павлович

Официальные оппоненты: доктор исторических наук, профессор
Массов Александр Яковлевич
доктор исторических наук, профессор
Пленков Олег Юрьевич
доктор исторических наук, профессор
Степанова Вероника Владимировна

Ведущая организация: ГОУ ВПО «Омский государственный университет им. Ф. М. Достоевского»

Защита состоится 16 апреля 2010 г. в 10⁰⁰ часов на заседании диссертационного совета Д 212.274.04. по защите диссертаций на соискание ученой степени доктора исторических наук при ГОУ ВПО «Тюменский государственный университет» по адресу: 625003, г. Тюмень, ул. Ленина 23, ауд. 516

С диссертацией можно ознакомиться в Информационно-библиотечном центре ГОУ ВПО «Тюменский государственный университет».

Автореферат разослан 15 марта 2010 г.

*Ученый секретарь
диссертационного совета*

доктор исторических наук, профессор



З. Н. Сокова

Общая характеристика работы

Актуальность исследования. В начале XX в. милитаризация стран Европы, а также США и Японии достигла беспрецедентного масштаба. Последствия оказались губительными для экономики многих государств, для жизней и судеб миллионов людей. Составной частью милитаризма стала гонка морских вооружений и сопутствующая ей идеология. Историки дали этому название – «идеология нового маринизма». Ее теоретики в лице англичан братьев Ф. и Дж. Колумбов и американца А. Т. Мэхэна были убеждены, что только сильный линейный флот может обеспечить государству статус великой державы, дать в руки эффективный инструмент внешней политики. Поэтому не случайно в период обострения отношений между ведущими странами Европы, США и Японии в борьбе за передел уже поделенного мира идеология «нового маринизма» получила такую популярность и распространенность. Ее влиянию поддались не только так называемые державы «первого ранга», но и страны более «низкого порядка». Они пытались с помощью флота, построенного на новых принципах и новейших военных технологиях, упрочить свои позиции в регионах.

Практическое воплощение основных положений «нового маринизма» привело к острому соперничеству морских вооружений, прежде всего, между главными антагонистами начала XX в. – кайзеровской Германией и Великобританией. С учетом других экономических и политических противоречий между ними и возглавляемыми ими блоками это в конечном итоге привело к глобальной военно-политической катастрофе – Первой мировой войне. Об этом свидетельствуют многочисленные исследования по проблеме Первой мировой войны за последние 90 лет. В них достаточно ясно проводится мысль о том, что морское противостояние Берлина и Лондона наложило серьезный отпечаток как на двухсторонние, так и на международные отношения в первом десятилетии XX в. Поэтому даже с этой точки зрения «флотский феномен» достоин тщательного изучения. Тем более, что до сих пор по данному вопросу у историков имеются самые противоположные суждения. Особенно жаркие споры вызывает морская политика кайзеровской Германии. В ней, как известно, определяющую роль играл адмирал А. Тирпиц. Именно благодаря его стараниям в 90-е гг. XIX в. был разработан план создания нового мощного флота страны, а затем после того, как он занял в 1897 г. пост министра, началось воплощение в жизнь задуманного проекта. Изначально антианглийская направленность военно-морской политики Тирпица, которая усугубляла другие экономические и политические противоречия между двумя странами, способствовала формированию сложной германо-английской «флотской коллизии» в начале XX в. Более того, «морской фактор» стал доминирующим в германо-английских отношениях. Он влиял самым непосредственным образом на общую политическую линию двух государств, приведшую их в конечном итоге к 1 августа 1914 г. К сожалению, перипетии морского соперничества Берлина и Лондона в 1900-1914 гг. имеют неоднозначную оценку в зарубежной исторической науке. Если говорить об отечествен-

ной историографии, то можно констатировать их недостаточную освещённость. Прежде всего, это касается германской составляющей гонки морских вооружений на море.

Таким образом, актуальность темы исследования обусловлена, во-первых, важностью изучения истории мировых конфликтов в предвоенный период; во-вторых, недостаточной проработанностью всех обстоятельств роли кайзеровской Германии в морском противостоянии с Англией перед Первой мировой войной.

Объектом исследования является военно-морская политика Германии и ее влияние на взаимоотношения с Великобританией в 1900-1914 гг. **Предметом исследования** выступает позиция военно-морских учреждений Германии (и в первую очередь министерства А. Тирпица) по ключевым проблемам существовавшего в предвоенные годы германо-английского морского соперничества.

Хронологические рамки работы укладываются в период 1900-1914 гг. Это объясняется тем, что в 1900 г. в Германии был принят второй флотский закон. С этого времени начался по-настоящему реализовываться план Тирпица по созданию линейного германского флота. Эта политика вызвала негативную реакцию со стороны Великобритании, которая увидела в ней угрозу своей национальной безопасности, морскому и экономическому могуществу. Началась гонка вооружений на море. Она продолжалась вплоть до начала Первой мировой войны в 1914 г.

Состояние научной разработки проблемы. Период 1917-1991 гг. в отечественной историографии называется советским. Исследования событий в это время проводились только на основе марксистско-ленинской методологии, с позиции раскрытия классовой сущности политики государства и тесной взаимосвязи действий в области морского вооружения с внешней политикой. Однако это несколько не умаляет значимость научных открытий, сделанных советскими историками. Указанный временной отрезок условно можно разделить на несколько этапов. Первый из них охватывал 1917-1941 гг. Одной из его особенностей являлась активная публикация архивных материалов¹, переводной и мемуарной литературы². Это стимулировало исследователей к проведению научных изысканий, связанных с гонкой морских вооружений между Германией и Англией в начале XX в. Следует отметить, что указанная тема рассматривалась в основном контексте изучения международных отношений. Такие историки, как М. Н. Покровский, Е. В. Тарле, Н. П. Полетика, В. М. Хвостов подчеркивали, что германские морские амбиции, направленные на создание линейного флота, легли в основу германо-английских противоречий³. В силу малодоступности архивных данных ис-

¹ См. напр., публикации документов в историческом журнале «Красный архив», который начал печататься с 1922 г.; Международные отношения в эпоху империализма. Документы из архивов царского и Временного правительств 1871-1918. М., 1939.

² Штенцель А. История войны на море с точки зрения морской тактики. Ч. 1-4. Пг., 1914-1918; Фирле Р. Война на Балтийском море. М., 1925; Тирпиц А. Из воспоминаний. М.; Л., 1925.

³ Покровский М.Н. Империалистическая война. М., 1928; Тарле Е.В. Европа в эпоху империализма. М.; Л., 1928; Полетика Н. П. Возникновение мировой войны. М.; Л., 1935.

следователи в недостаточно полной мере освятили внешнеполитические проблемы германского маринизма. Тем не менее сделанные ими некоторые выводы о германо-английском морском соперничестве уже тогда носили определенный дискуссионный характер. Так, например, Н. П. Полетика был не согласен с однозначным утверждением мэтра российской исторической науки Е. В. Тарле о том, что Великобритания всегда могла сохранять роль лидера в гонке морских вооружений. Это, по его мнению, не отражало истинного положения дел по данной проблеме⁴. Вместе с тем ученый не оспаривал принципиального положения о непреодолимости германо-английского морского антагонизма мирными путями. В. М. Хвостов в работах предвоенных лет последовательно доказывал тезис о том, что именно флотский фактор предопределил антианглийскую направленность внешней политики кайзеровской Германии⁵.

Более полно и всесторонне это положение получило отражение в капитальном труде ученого «История дипломатии. Т. 2.»⁶. Этим исследованием открывается следующий этап отечественной историографии, охвативший вторую половину 40-х - конец 80-х гг. XX в. Для него характерен также международный аспект изучения проблемы флотского соперничества, но только на более широкой источниковой основе (после Отечественной войны у историков появилась большая возможность работать не только в советских, но и в зарубежных архивах). Из наиболее значимых работ можно выделить монографии В. М. Хвостова⁷, Ф. А. Ротштейна⁸, А. С. Ерусалимского⁹. Если в книгах последних двух авторов основное внимание уделено экономико-политическим и военным аспектам зарождения германо-английского морского антагонизма в конце XIX в., то в исследовании В. М. Хвостова последовательно охарактеризованы все этапы дальнейшего его развития с 1900 по 1914 гг.

В 50-80 гг. XX в. появляются и работы более узкой направленности, раскрывающие отдельные стороны флотского соперничества. Так статьи Н. П. Полетики¹⁰ и часть его труда «Возникновение Первой мировой войны (июльский кризис 1914 г.)»¹¹ были посвящены тирпицевским планам военно-морского строительства. В результате анализа материала, который был в его

⁴ В силу роста военно-морских сил даже у таких второстепенных держав, как Австро-Венгрия, Италия и у некоторых других стран, Берлину и Лондону, как считал Полетика, приходилось постоянно корректировать свою флотскую политику, чтобы обеспечить себя новыми союзниками. См.: Полетика Н. П. Указ. соч. С. 144-145.

⁵ Хвостов В. М. Предисловие к книге Б. Бюлова «Воспоминание» // Бюлов Б. Воспоминания. М., 1935. С. 23-24.

⁶ Хвостов В. М. История дипломатии. Т. 2: Дипломатия в новое время (1872-1919). М., 1945.

⁷ Хвостов В. М. История дипломатии. Т. 2: Дипломатия в новое время. 1871-1914. М., 1963.

⁸ Ротштейн Ф. А. Международные отношения в конце XIX в. М., 1960.

⁹ Ерусалимский А. С. Внешняя политика и дипломатия германского империализма в конце XIX в. М., 1951.

¹⁰ Полетика Н. П. Гросс-адмирал Тирпиц и германские планы войны. К истории внешнеполитических и военных планов германского финансового капитала // Труды Среднеазиатского гос. ун-та. Вып. XLV. 1953. С. 101-121; Полетика Н. П. Гросс-адмирал Тирпиц и его «Воспоминания» // Тирпиц А. Воспоминания. М., 1957. С. 3-29.

¹¹ Полетика Н. П. Возникновение Первой мировой войны (июльский кризис 1914 г.). М., 1964.

распоряжении, автор пришел к следующим выводам: флотское строительство главы германского военно-морского ведомства было направлено против Англии, морское соперничество между странами явилось одним из катализаторов Первой мировой войны и ответственность за это лежит на обеих сторонах. В работах адмирала В. А. Алафузова¹² анализировались немецкие оперативные военно-морские планы против британцев перед Первой мировой войной. По убеждению автора, они отличались «примитивностью и непродуманностью», что объективно не давало оснований надеяться на победу на море.

В 1972 г. известный советский историк Н. А. Ерофеев опубликовал интересную статью «Английская колониальная политика и закон о флоте 1889 г.»¹³. В ней он вернулся к теме об ответственности английских правящих кругов за гонку морских вооружений в начале XX столетия, поднятой им еще в конце 50-х гг.¹⁴ Автор проанализировал социальные и политические факторы, которые способствовали принятию британцами первой флотской программы в мире. Это, по его мнению, подстегнуло гонку морских вооружений между ведущими державами, выводя ее на качественно иной уровень. В биографическом исследовании В. Г. Трухановского, посвященном жизни и деятельности У. Черчилля¹⁵, определенное место отводится характеристике морских противоречий между Лондоном и Берлином в 1911-1914 гг. Именно в это время Черчилль занимал пост первого лорда британского Адмиралтейства. Благодаря его стараниям, как считает исследователь, английская флотская политика значительно усилилась ввиду «германской угрозы», и страна смогла хорошо подготовиться к войне на море.

Проблема борьбы Германии за опорные морские базы по всему миру в конце XIX- начале XX вв. впервые была поднята и рассмотрена в работе Б. М. Туполева¹⁶. Имея в своем распоряжении ранее неизвестные в отечественной историографии материалы из Политического архива в Бонне, историк доказал серьезность намерений Тирпица закрепить за Германией опорные пункты на островах Тихого океана, в Центральной Америке, в Малаккском проливе, в Марокко и в Средиземном море. Разработка подобных планов осуществлялась в русле объявленной Берлином «мировой политики». Закономерно, что активизация «заморской» деятельности Германии вызывала серьезное сопротивление со стороны англичан. Это вносило дополнительные противоречия в непростые отношения между двумя странами.

Во второй половине 80-х гг. XX в. Н. Ф. Сокольская поставила задачу в рамках статьи комплексно проанализировать немецкую флотскую политику

¹² Алафузов В. А. Доктрины германского флота. М., 1956; Алафузов В. А. Гросс-адмирал Тирпиц и его воспоминания // Тирпиц А. Воспоминания. М., 1957. С. 30-43.

¹³ Ерофеев Н. А. Английская колониальная политика и закон о флоте 1889 г. // Проблемы британской истории 1972. М., 1973.

¹⁴ Ерофеев Н. А. Очерки по истории Англии. М., 1959.

¹⁵ Трухановский В. Г. Уинстон Черчилль: политич. биограф. М., 1977.

¹⁶ Туполев Б. М. Кайзеровский военно-морской флот рвется на океанские просторы // Новая и новейшая история. 1982. № 3-4.

и определить ее влияние на развитие англо-германских отношений¹⁷. Ограниченные рамки работы не позволили автору подробно рассмотреть все перипетии германской военно-морской политики. Тем не менее узловые ее вехи были обозначены в виде флотских законов 1898 г. и 1900 г., а также новелл 1906 г., 1908 г. и 1912 г. В Лондоне, по справедливому замечанию историка, действия немцев расценили не иначе, как намерение оспорить мировое морское могущество англичан. В результате между двумя государствами сформировались непримиримые противоречия. Исследователь затронул и такую тему как переговоры между Берлином и Лондоном по флотской проблеме. Однако Сокольская только обозначила ее, посвятив августовским переговорам 1908 г. лишь несколько строк. Последующие контакты представителей двух стран по целому ряду вопросов, имеющих отношение к флотскому строительству, остались вне поля зрения.

С начала 90-х гг. XX в. начался новейший этап отечественной историографии. Он характеризуется заметным расширением диапазона методов научных изысканий, возможностью привлекать иностранные архивные источники (от официальных ведомственных материалов до периодических изданий), ранее недоступных для российских ученых. В результате отмечается изменение тематики и повышение качества исторических работ. В числе исследований, написанных и опубликованных в 90-х гг. XX в. особого внимания заслуживают труды уссурийского исследователя, представителя ленинградской исторической школы Д. В. Лихарева¹⁸. В них ученый рассматривает проблему морского соперничества. Причем препарирование темы происходит с позиции оценки британской флотской политики в начале XX в. По мнению историка, ее антигерманская направленность окончательно была определена при Фишере в 1904 г., когда он занял пост первого морского лорда Адмиралтейства. В последующие годы происходило только ее усиление. Автор наглядно показал это, характеризуя «фишеровское правление» в 1904-1910 гг. Ярким проявлением антигерманизма стала «морская паника» в марте 1909 г., в результате которой англичане приняли максимальную судостроительную программу на 1909/10 г.

Затронутый Д. В. Лихаревым военный аспект флотского соперничества между Англией и Германией в предвоенные годы получил дополнительное рассмотрение в книге А. Больных, вышедшей в 2003 году¹⁹. Издание посвящено обстоятельному анализу всех морских столкновений германского флота Открытого моря и британского Гранд Флита в годы Первой мировой войны. Первостепенное внимание автор уделил подготовке, ходу и результатам Ютландского сражения 1916 г. Однако в предисловии к книге он раскрывает военные особенности флотского строительства в Германии и в Англии, начиная с «дредноутной революции» и до первых залпов Великой войны. По-

¹⁷ Сокольская Н. Ф. Строительство военно-морского флота в Германии и англо-германские противоречия конца XIX-начала XX века // Ежегодник германской истории. 1986. М., 1987. С. 74-99.

¹⁸ Лихарев Д. В. Эра адмирала Фишера. Владивосток, 1993; Лихарев Д. В. Адмирал Дэвид Битти. СПб.; Уссурийск, 1997; Лихарев Д. В. Гонка морских вооружений как причина и следствие Великой войны // Первая мировая война. Пролог XX века. М., 1998.

¹⁹ Больных А. Морские битвы Первой мировой войны: Схватка гигантов. М., 2003.

этому данная работа представляет интерес именно с позиций понимания того, чего же достигли две державы на протяжении восьми лет очень напряженного военно-морского соревнования, и оправдали ли себя, прежде всего с военной точки зрения, понесенные ими финансовые затраты.

Сопоставимым с книгой А. Больных является труд А. Е. Тараса²⁰. В этом издании дается оценка военной подготовки флотов каждого из участников Антанты и Тройственного союза. После краткой характеристики военно-морского строительства Англии и Германии в предвоенные годы автор на конкретных цифрах демонстрирует, с какими показателями страны подошли к 1 августа 1914 г. Из приведенных данных следует, что немцы, несмотря на все их старания, так и не смогли приблизиться к флотскому потенциалу британцев. Они отставали не только по судам додредноутного типа, но даже по новейшим дредноутным кораблям.

В 2004 г. в издательстве Тюменского государственного университета вышла книга С. П. Шилова, посвященная изучению проблемы взаимоотношений Германии и России по флотским делам²¹. Однако фоном для размышления над ней является военно-морское соревнование Берлина и Лондона. Особенно это хорошо просматривается в параграфах книги, где речь идет о захвате немцами Цзяочжоу, о влиянии «комплекса - Копенгаген», о начале русско-японской войны и позиции ведомства Тирпица, об интернировании российских кораблей в Цзяочжоу, о гульском инциденте и о поставках немцами угля для эскадры З. П. Рожественского. Суждения автора основываются на оригинальных немецких архивных материалах, что придает труду большую научную значимость.

Последней работой в отечественной историографии, в которой в качестве одного из предметов исследования выступает морское соперничество Англии и Германии, стала монография Е. В. Романовой²². Книга написана на основе богатых разнообразных опубликованных и неопубликованных отечественных и зарубежных источников. Как показала Е. В. Романова, программа строительства флота Тирпица отразила несовместимые с интересами Великобритании претензии Германии на статус «мировой державы». Конфликт в этой области вылился в морское соперничество. Интересными и важными являются замечания историка относительно того, почему британцы, имея преимущество в военно-морских силах над немцами, все же не предприняли попытки силовым путем решить проблему «германской морской угрозы». Ответ, по мнению Е. В. Романовой, заключается в некоторой «разнонаправленности» внешней политики Великобритании, которая стала быстро исчезать после Боснийского, Второго марокканского кризисов, показавших неизбежность военного столкновения с Германией. Несмотря на довольно подробное изложение перипетий морского соперничества Лондона и Берлина, все-таки некоторые аспекты остались в тени. Речь идет о переговорном про-

²⁰ Первая мировая война на море / Ред. сост. А. Е. Тарас. М.; Мн., 2001.

²¹ Шилов С. П. Кайзеровский военно-морской флот и Россия: от идеи германо-русского союза к конфронтации в 1897-1914 гг. Тюмень, 2004.

²² Романова Е. В. Путь к войне: развитие англо-германского конфликта 1898-1914. М., 2008.

цессе между представителями двух стран в период 1908-1912 гг. по целому ряду актуальных проблем. Кроме того, как и Д. В. Лихарев, Е. В. Романова рассматривает поставленные ею вопросы, прежде всего с «английских» позиций. Об этом говорит название книги и преимущественное использование британских источников и исследовательской литературы. Это не умаляет достоинств исследования. Однако для более полного и всестороннего освещения темы не хватает, как представляется, дополнительного «немецкого» взгляда.

Таким образом, подчеркивая вклад отечественных историков в исследование проблемы германо-английского морского соперничества перед Первой мировой войной, следует констатировать ее недостаточную изученность по целому ряду аспектов. Необходимо указать на актуальность вопросов, связанных с предысторией германского флота начала XX в., а также проблем, касающихся идеологических и стратегических основ плана Тирпица. Подлежит дополнительному изучению целый ряд внешнеполитических проблем германского маринизма в отношении Великобритании, особенно в так называемый период «опасной зоны».

Значимых результатов в изучении проблемы флотского антагонизма держав достигли зарубежные ученые. Заметный вклад в ее освещение внесли немецкие исследователи. После 1918 г. они уделяли много внимания военно-морской политике кайзеровской Германии на предвоенном этапе. Одной из главных движущих сил, подталкивавших их к научным изысканиям, была проблема «виновности» страны в развязывании Первой мировой войны. Различное ее решение предопределило деление историков на консерваторов и либералов. Среди первых особо можно выделить У. Хасселя²³, Г. Хальмана²⁴, А. Трота²⁵, Г. Херцфельда²⁶, Б. Михалика²⁷, Х. Ферниса²⁸ и Г. Эрдрюгера²⁹. Они считали, что Германия не стремилась к войне, когда осуществляла строительство флота. Поэтому нет никаких оснований для утверждения об антианглийской направленности флотской политики Тирпица. Более того, Берлин стремился установить тесные контакты и с Англией, и с Францией, и с Россией, чтобы избежать напряженности в европейских отношениях. Ввиду неудач этих попыток Германии пришлось усиливать свои военно-морские силы. Кроме того, в их трудах проводится мысль о том, что вина за обострение флотской проблемы лежит на Англии. Именно ее политическое и военно-морское руководство проводило антигерманскую политику.

²³ Hassel U. Tirpitz. Sein Leben und Wirken mit Berücksichtigung seiner Beziehungen zu Albrecht von Stosch. Stuttgart, 1920.

²⁴ Hallmann H. Krügerdepesche und Flottenfrage. Aktenmäßiges zur Vorgeschichte des deutschen Schlachtflottenbaus. Stuttgart, 1927; Hallmann H. Der Weg zum deutschen Schlachtflottenbau. Stuttgart, 1933.

²⁵ Trotha A. Großadmiral von Tirpitz. Flottenbau und Reichsgedanke. Breslau, 1933

²⁶ Herzfeld H. Die deutsche Flottenbau und die englische Politik // Archiv für Politik und Geschichte. Berlin, 1926.

²⁷ Michalik B. Probleme dea deutschen Flottenbaues. Breslau, 1931.

²⁸ Fernis H. Die Flottennovelle im Reichstag 1906-1912. Würzburg, 1934.

²⁹ Erdbrügger H. W. England-Deutschland und die zweite Haager Friedenskonferenz. Münster, 1935.

К либеральным историкам в межвоенный период, пытавшимся переосмыслить проблему строительства флота, относились Э. Кер³⁰ и Г. Хальгартен³¹. В своих трудах они доказывали, что морская политика вильгельмовской Германии определялась, прежде всего, экономическими и социальными интересами крупной, особенно военной, промышленности. В ней также выражали большую заинтересованность определенные партии, союзы, общественные группы, стремившиеся к получению политических дивидендов. Э. Кер и Г. Хальгартен стали первыми исследователями в германской историографии, заявившими о примате внутренней политики над внешней. Изменение политической обстановки в Германии в начале 30-х гг. XX в. привело к забвению книг ученых. Только после Второй мировой войны о них опять вспомнили. Более того, в 70-90-е гг. XX в. в германской историографии появились последователи этих выдающихся ученых.

В послевоенное время консервативное и либеральное течения в западной немецкой исторической науке сохранялись, и ее представители продолжали скрещивать копья в научных спорах. Одним из крупных и ярких представителей консерваторов был В. Хубач³². Основываясь на новых, ранее неизвестных документах, он оправдывал флотскую политику Тирпица. Одним из главных тезисов его исследований сводился к тому, что стратегия главы военно-морского ведомства носила оборонный характер, а потому не могла быть антианглийской по своей сути. Более того, строящейся флот должен был сделать Германию привлекательной для союза, в том числе и с Англией. В 70-90-е гг. XX в. сторонники оборонного характера флотской политики Тирпица в лице К. Шака³³, Ю. Ровера³⁴, Ф. Хуберти³⁵, М. Залевски³⁶, Ф. Уле-Ветлера³⁷ находили новые аргументы в пользу ее обоснования. Впрочем, уже в конце 40-х гг. XX в. исследователи либерального течения начали опровергать этот тезис. Р. Штадельман³⁸ и Л. Дехио³⁹ были первыми, кто не просто, а доказательно заявили о наличии наступательных политических намерениях германской флотской политики. Тем самым была подготовлена почва для «фишеровского переворота» в западногерманской исторической науке. Как

³⁰ Kehr E. Schlachtflottenbau und Parteipolitik 1894 -1900. Versuch eines Querschnitts durch die innenpolitischen, sozialen und ideologischen Voraussetzungen des deutschen Imperialismus. Berlin, 1930.

³¹ Hallgarten G. Imperialismus vor 1914. Die soziologischen Grundlagen der Außenpolitik europäischer Großmächte vor dem ersten Weltkrieg. 2 Bd. München, 1963

³² Hubatsch W. Die Ära Tirpitz. Studien zur deutschen Marinepolitik 1890-1918. Göttingen, 1955; Hubatsch W. Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1848-1945. Frankfurt a. M., 1958.

³³ Schack K. Der Beginn des deutschen Schlachtflottenbaues 1897-1900. Grundlage und Entwicklung bis zum Zweite Flottengesetz / Inaug. Diss. zu München. München, 1981.

³⁴ Rohver J. Kriegsschiffbau und Flottengesetze um die Jahrhundertwende // Marine und Marinepolitik in der kaiserlichen Deutschland 1871-1914. Düsseldorf, 1972. S. 211-235.

³⁵ Huberti F. H. Tirpitz als «Verschleierungs» – Politiker // Marine Rundschau. 1974. H. 9. S. 534-536.

³⁶ Salewski M. Tirpitz. Aufstieg. Macht. Scheitern. Göttingen, 1979.

³⁷ Uhle-Wettler F. Alfred von Tirpitz in seiner Zeit. Hamburg, 1998.

³⁸ Stadelmann R. Die Epoche der deutsch-englischen Flottenrivalität // Deutschland und Westeuropa. Laupheim, 1948. S. 85-146.

³⁹ Dehio L. Gleichgewicht oder Gegemonie. Betrachtungen über ein Grundproblem der neueren Staatengeschichte. Krefeld, 1948.

известно, Ф. Фишер своей книгой «Рывок к мировому господству»⁴⁰ произвел своеобразную научную сенсацию. Он серьезно укрепил позиции либералов, аргументированно, со ссылкой на новые архивные документы, доказывая не только агрессивность внешней политики Германии, но и ее вину за развязывание Первой мировой войны⁴¹. У Фишера оказались достойные ученики в лице таких известных историков, как Ф. Р. Бергхан⁴², В. Дайст⁴³, М. Эпкенханс⁴⁴. В своих солидных, научно обоснованных монографиях они подняли целый пласт проблем флотской политики кайзеровской Германии в предвоенный период. Историки обосновывали активный характер плана Тирпица. Они проследили все этапы его реализации, показали деятельную роль военно-морского ведомства в пропаганде идей флота в немецком обществе, раскрыли связь активного флотского строительства с интересами крупных военных промышленных групп страны. Высказанный Бергханом тезис об антианглийской направленности флотской политики получил подтверждение в книгах Дайста и Эпкенханса.

В работах других западногерманских историков, вышедших в свет в 70-90 е гг. XX в. и в начале XXI в., поднимались разные проблемы флотской политики Германии. В частности, речь шла о вопросах формирования морского офицерского корпуса⁴⁵, об истории германского флота в 70-90 гг. XIX в.⁴⁶, о военных и политических причинах, повлиявших на возникновение плана Тирпица⁴⁷. Определенное внимание уделялось анализу программы германского военного судостроения⁴⁸, рассмотрению борьбы с британцами за ее реализацию в 1900-1914 гг.⁴⁹

⁴⁰ Fischer F. Griff nach der Weltmacht. Die Kriegszielpolitik des kaiserlichen Deutschlands. Düsseldorf, 1961.

⁴¹ Fischer F. Krieg der Illusion. Die deutsche Politik von 1911-1914. Königstein, 1978; Fischer F. Die Neutralität Englands als Ziel deutscher Politik, 1908/09-1914 // Von der freien Gemeinde zum föderalistischen Europa. West Berlin, 1983. S. 261-282.

⁴² Berghahn V. R. Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II. Düsseldorf, 1971.

⁴³ Deist W. Flottenpolitik und Flottenpropanda. Das Nachrichtenbureau des Reichsmarineamtes. 1897-1914. Stuttgart, 1976.

⁴⁴ Epkenhans M. Die wilhelminische Flottenrüstung. 1908-1914. Weltmachtstreben, industrieller Fortschritt, soziale Integration. München, 1991.

⁴⁵ Herwig H. Zur Soziologie des Kaiserlichen Seeoffizierkorps vor 1914 // Marine und Marinepolitik im Kaiserlichen Deutschland. 1871-1914. Düsseldorf, 1972. S. 165-189; Herwig H. Das Elitekorps des Kaisers. Die Marineoffiziere im Wilhelminischen Deutschland. Hamburg, 1977; Güth R. Von Revolution zu Revolution - Entwicklungen und Führungsprobleme der deutschen Marine 1848-1918. Herford, 1978; Güth R. Admiralstabsausbildung in der deutschen Marine. Bonn, 1979.

⁴⁶ Verchau E. Von Jachmann über Stosch und Caprivi zu den Anfängen der Ära Tirpitz // Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871-1914. Düsseldorf, 1972. S. 54-72; Duppler J. Der Juniorpartner England und Entwicklung der Deutschen Marine 1848 bis 1890. Herford, 1985; Duppler J. Die Anlehnung der Kaiserlichen Marine an Großbritannien 1870 bis 1890 // Deutsche Marine im Wandel. Vom Symbol nationaler Einheit zum Instrument internationaler Sicherheit. München, 2005. S. 91-111.

⁴⁷ Rower J. Kriegsschiffbau und Flottengesetze um Jahrhundertwende // Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871-1914. Düsseldorf, 1972. S. 211-219.

⁴⁸ Herwig H. From Tirpitz Plan to Schliffen Plan: some observations on German military planning // Journal of Strategic Studies. 1985. P. 53-63;

⁴⁹ Herwig H. The German reaction to the Dreadnought revolution // International History Review. 1991. (13). P. 273-283; Dülffer J. Regeln gegen den Krieg. Die Haager Friedenskonferenzen von 1899 und 1907 in der internationalen Politik. Berlin; Frankfurt a. M.; Wien, 1981.

На фоне западногерманских историков достижения исследователей ГДР выглядели не столь впечатляющими. В обобщающих и в специальных работах таких ученых, как А. Норден, Ю. Кучинский, Г. Гейдорн, В. Гуче, Б. Каулиш, Ю. Лампе и некоторых других, помимо общей характеристики флотской политики Тирпица, в основном рассматривались внутривластные вопросы германского военно-морского строительства. Конкретные проблемы внешней политики в связи с его осуществлением, как правило⁵⁰, оставались вне поля зрения историков.

Таким образом, германская историография изначально не была едина в оценках флотской политики Тирпица. В межвоенный период в ней сформировалось два направления – консервативное и либеральное. Они видоизмененно существовали и в послевоенное время в ФРГ и сохраняются до сих пор. Много внимания историки уделили анализу политики военно-морского статс-секретаря в период прохождения так называемой «опасной зоны». Достаточно подробно они рассмотрели военный аспект флотских законов 1898 г., 1900 г. и новелл 1906 г., 1908 г., 1912 г. Тщательно ими был проработан вопрос взаимосвязи интересов промышленных групп германского капитала, особенно имеющих отношение к военной промышленности, с осуществляемым государством флотским строительством. В меньшей степени историки проникли во все перипетии дипломатического противостояния Берлина и Лондона по проблемам заключения соглашений о флоте, об информационном обмене о строящихся судах. Как представляется, не совсем полным является и анализ кризисных ситуаций в двухсторонних отношениях конца 1904-1905 гг. и лета-осени 1911 г, раскрытие их связи с германским флотским строительством.

Весомый вклад в изучение проблемы морского соперничества Германии и Великобритании внесли англоязычные историки. Одной из лучших работ в межвоенный период считается исследование английского профессора Э. Л. Вудворда⁵¹. Историк использовал все доступные в то время архивные и опубликованные документы, а также материалы прессы. Вудворд полностью оправдывает действия либерального правительства Г. Асквита в деле морского соперничества с кайзеровской Германией. Он считает, что в большей степени вина за конфронтацию вокруг флотской проблемы между двумя государствами лежит исключительно на императоре Вильгельме II и военно-морском статс-секретаре Тирпице, в то время, как первый морской лорд Адмиралтейства Дж. Фишер вынужден был в своей морской политике отвечать на вызовы с немецкой стороны. Поэтому его вина за гонку морских вооружений является меньшей. Историк ставит ему в упрек создание атмосферы излишней секретности вокруг проекта «Дредноут» и резкие высказывания в адрес немцев. Эти действия, по мнению Вудворда, не способствовали нормали-

⁵⁰ Если говорить о специальных работах, то некоторым исключением были исследования Б. Каулиша и В. Гуче. См.: Kaulisch B. Alfred von Tirpitz und die imperialistische deutsche Flottenrüstung. Berlin, 1982; Gutsche W. Aufstieg und Fall eines kaiserlichen Reichskanzlers Theobald von Bethmann Hollweg 1856-1921. Ein politisches Lebensbild. Berlin, 1973; Gutsche W. «Panthersprung» nach Agadir 1911 // Illustrierte Historische Hefte. 1988. №. 48. S. 2-42.

⁵¹ Woodward E. L. Great Britain and the German Navy. Oxford, 1935.

зации отношений между Лондоном и Берлином. Исходя из приведенных характеристик, совершенно очевидно, что оценка германо-британского морского противостояния осуществлялась ученым с англофильских позиций. Это вполне объяснимо, если учитывать господствующую политико-идеологическую обстановку в конце 20-начале 30-х гг. XX в. в Европе вообще и в Англии в частности. Она была связана с поиском доказательств вины кайзеровской Германии за развязывание Первой мировой войны. Такая идеологическая предопределенность не могла не сказаться и на других изданиях, посвященных морской тематике и в особенности флотскому соперничеству немцев и англичан. Среди них, в первую очередь, следует назвать почти классические труды американца А. Мардера⁵². В них красной нитью на фоне интересного и разнообразного фактического материала проводится мысль о том, что усиление британской флотской политики, особенно в период «эры Фишера», явилось почти вынужденной мерой. Это стало ответом на морской вызов, брошенный Англии со стороны военно-политического руководства Германии во главе с кайзером Вильгельмом II и Тирпицем. Со своими традиционными противниками Францией и Россией Великобритания сумела уладить проблемы. Однако их место заняли немцы с их «мировой политикой», реализацию которой должен был обеспечить новый линейный флот. В этих обстоятельствах британцы в интересах своей национальной безопасности вынуждены были прибегнуть к усилению морской мощи.

С 1960-х гг. историки получили доступ к военно-морским документам Германии, оказавшимся в руках союзников после Второй мировой войны. Для них также были открыты двери архива британского Адмиралтейства, что способствовало началу всестороннего исследования различных аспектов англо-германского морского соперничества и быстрому появлению целой серии новых работ по этой теме. Среди них особо были заметны труды Дж. Стейнберга⁵³. В них обосновывался тезис об антианглийской направленности флотской политики Германии с конца 90-х гг. XIX в. Поэтому, по мнению ученого, движение Европы к военной катастрофе началось уже в 1897 г., когда Тирпиц стал главой военно-морского ведомства. Британское политическое руководство, несмотря на призывы Фишера осуществить «копенгагирование немецкого флота», попыталось в 1904-1912 гг. урегулировать «германскую морскую угрозу» мирным путем. Однако эти усилия закончились провалом, прежде всего по вине немцев.

Тема стратегических морских планов Дж. Фишера стала одной из обсуждаемых на страницах англоязычных изданий в конце 60-х - в 90-е гг. XX в.

⁵² Marder A. J. *The Anatomy of British sea power – A history of British naval policy in the preDreadnought era 1880-1905*. New York, 1940; Marder A. *From the Dreadnought to Scapa Flow – The Royal Navy in the Fisher era*. 5 Vol. London, 1961.

⁵³ Steinberg J. A. *Yesterday's deterrent: Tirpitz and birth of German battle fleet*. London, 1965; Steinberg J. A. *Der «Kopengagen-Komplex // Kriegsausbruch 1914, deutsche Ausgabe des «Journal of Contemporary History»*. Н. 3. München, 1967. S. 31-59; Steinberg J. A. *Diplomatie als Wille und Vorstellung. Die Berliner Mission Lord Haldane im Februar 1912 // Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871-1914*. Düsseldorf, 1972. S. 263-282; Steinberg J. A. *German plan for the invasion of Holland and Belgium // The War Plans of the Great Powers. 1880-1914 / ed. by P. M. Kennedy*. London; Boston, 1979. P. 155-170.

Высказанное С. Р. Уильямсоном положение о том, что Фишер подчинил все стратегические планы Адмиралтейства решению только «германской проблемы» в ущерб англо-французскому военному взаимодействию⁵⁴, вызвало возражение среди историков. Дж. Сумида в своих трудах⁵⁵, ссылаясь на многочисленные документы, доказывал, что стратегическое планирование Дж. Фишера в той форме, в которой оно осуществлялось, являлось обоснованным. Более того, в условиях резкого флотского противостояния с Германией, оно было просто необходимым. Если бы Фишер не предпринимал указанных действий, то Великобритании в последующем пришлось бы расплачиваться за недалекость своей политики более высокой ценой.

Много рассуждений о военно-политической значимости деятельности первого морского лорда Адмиралтейства можно найти в работах Н. Ламберта⁵⁶. Исследователь называет флотскую политику Фишера «революцией». Главным внешним фактором, вызвавшим ее к жизни, стала военно-судостроительная программа Тирпица. Официальный Лондон увидел в действиях немцев угрозу британскому морскому могуществу. Поэтому в Адмиралтействе прилагали все усилия, чтобы поддерживать достаточное превосходство английского флота над германским. Определяющим элементом стратегии Фишера, как показывает историк, являлось наступление. Тем не менее первый морской лорд рассматривал варианты, связанные с формированием так называемой «оборонной флотилии». Главные принципы морской политики были сохранены и после его ухода из Адмиралтейства. Ученый наглядно показал это на примере характеристики флотских мероприятий в 1913-1914 гг.

Хорошим дополнением к размышлениям о деятельности Фишера служит книга Р. Ф. Маккея⁵⁷. В ней наряду с оценками профессиональных качеств первого морского лорда приводится немало биографических фактов, которые показывают его как человека со своими достоинствами и недостатками.

На конец 70-х - начало 80-х гг. XX в. приходится научная активность известного американского историка П. М. Кеннеди. Центром его изысканий становится широкий круг вопросов англо-германских отношений конца XIX-начала XX вв.⁵⁸ Автор считает, что морская политика Тирпица носила агрес-

⁵⁴ Williamson S. R. The politics of grand strategy. Britain and France prepare for war 1904-1914. Cambridge, 1969.

⁵⁵ Sumida J. T. In defence of naval supremacy: finance, technology and British naval policy 1889-1914. Boston, 1989; Sumida J. T. British naval administration and policy in age of Fisher // The Journal of Military History. 1990. (54). P. 1-26.; Sumida J. T. Sir John Fisher and the Dreadnought: sources of naval mythology // The Journal of Military History. 1995. (59). P. 619-638.

⁵⁶ Lambert N. Sir John Fisher's Naval Revolution. Columbia, 1999; Lambert N. Admiral Sir John Fisher and concept of flotilla defence. 1904-1909 // Journal of Military History. 1995. (59). P. 630-660; Lambert N. British naval policy. 1913-1914: financial limitation and strategic revolution // Journal of Modern History. 1995. (67). P. 595-626.

⁵⁷ Mackay R. F. Fisher of Kilverstone. Oxford, 1973.

⁵⁸ Kennedy P. M. The development of German naval operations plans against England 1896-1914 // The War Plans of the Great Powers. 1880-1914 / ed. by P. M. Kennedy. London; Boston, 1979. P. 171-198; Kennedy P. M. Fischer and Tirpitz compared // Kennedy P. M. Strategy and Diplomacy. London, 1983. P. 109-126; Kennedy P. M. German world policy and alliance negotiations with England. 1897-1900 // Journal of Modern History. 1973. № 45. P. 605-625; Kennedy P. M. Tirpitz, England, and the second navy law of 1900: a strategical critique // Militärgeschichtliche Mitteilungen. 1970. (8). S. 33-57; Kennedy P. M. Arms races and causes of war. 1850-1945

сивный характер и направлялась против Англии. Это, по его мнению, являлось стратегической ошибкой, учитывая экономический и военный потенциал Великобритании. Однако действия немецкого военно-морского министра диктовались не столько его личными амбициями, сколько интересами промышленно-финансовых групп Германии. Именно экономические противоречия делали невозможным союз между двумя государствами. Они лежали в основе начавшейся гонки морских вооружений. Все это, с учетом быстро растущего военно-технического прогресса, неизбежно должно было привести к войне. Указанные тезисы получили развернутое и подробное изложение в итоговом капитальном исследовании, вышедшем в 1982 г.⁵⁹ В нем были проанализированы все главные сферы, в том числе и военно-морская, где разворачивался англо-германский антагонизм.

Большой вклад в изучение германской морской политики рубежа XIX и XX вв. внес канадский ученый И. Н. Ламби⁶⁰. Он тщательным образом проработал документы штаба Адмиралтейства в военном архиве г. Фрайбурга. На основании этих и других материалов ученый сумел создать объемную и детально прописанную картину не только внешней политики кайзеровской Германии, но и военных планов ее морских стратегов в период 1862-1914 гг. Как показал историк, по мере роста мощи немецкого флота менялись и его оперативно-стратегические планы. Особенно это заметным образом проявилось после 1908 г., когда была принята очередная флотская новелла.

Среди работ англоязычных историков большой интерес представляют исследования американского историка П. Келли⁶¹. Он имел возможность работать в фондах военного архива г. Фрайбург и изучать деятельность Тирпица в его «доминистерский» период и на этапе 1897-1916 гг. В результате ученый проанализировал размышления «отца германского флота» по вопросам стратегии и тактики будущего германского линейного флота, оценил его вклад в развитие торпедного дела. Итогом исследований П. Келли стала его диссертационная работа, посвященная морской политике кайзеровской Германии в 1900-1914 гг.⁶² Ученый, основываясь на архивных источниках и имеющейся литературе, приходит к выводу, что Тирпиц, осуществляя флотскую политику, исходил из стратегической задачи обеспечить Германию таким сильным «военным инструментом», который помогал бы ей успешно решать все внешнеполитические, а если надо, то и военные задачи. В условиях экономического и военно-морского доминирования в мире Великобритании германо-английский морской конфликт был неизбежен.

// Kennedy P. M. *Strategy and Diplomacy 1870-1945*. London, 1983. P. 163-177; Kennedy P. M. *Strategic aspects of Anglo-German naval race* // Kennedy P. M. *Strategy and Diplomacy 1870-1945*. London, 1983. P. 127-160.

⁵⁹ Kennedy P. M. *The Rise of the Anglo-German Antagonism 1860-1914*. London, 1982.

⁶⁰ Lambi I. N. *The Navy and German Power Politics. 1862-1914*. London, 1984.

⁶¹ Kelly P. J. *Strategy, tactics, and turf wars: Tirpitz and the Oberkommando der Marine, 1892-1895*. Annapolis, 1997; Kelly P. J. *Tirpitz and Development of the German torpedo arm*. Annapolis, 1998.

⁶² Kelly P. J. *The naval policy of Imperial Germany. 1900-1914*. Phil. Diss. Georgetown. 1970.

Из последних работ англоязычной историографии заслуживает внимание труд норвежского историка Р. Хобсона⁶³. В нем подробно изучается морской империализм рубежа веков в странах Европы. Главный тезис, защищаемый ученым, сводится к тому, что план Тирпица не являлся каким-то феноменом, вызванным к жизни исключительно специфическими особенностями государственной, экономической, политической и военной жизни немецкой нации. Точно такие же морские проекты, но с определенными нюансами, создавали и англичане, и французы, и итальянцы, и австрийцы. Получается, что это явление было общим и характерным. Работа Р. Хобсона вызвала неоднозначную реакцию в научном мире. Это неудивительно, учитывая, что господствующее мнение сводится к тому, что план Тирпица явился порождением именно германского империализма с его особенными чертами.

Таким образом, краткий анализ англоязычной историографии показал большое внимание историков к проблеме германо-английского морского соперничества. Начиная с 20-х гг. XX в. и практически до наших дней, по ней были написаны многочисленные статьи и книги. Наибольшему освещению подверглись такие аспекты, как характер флотской политики двух государств, военно-политические и идейно-теоретические истоки плана Тирпица, его воплощение в жизнь и реакция на это Англии. Одной из центральных тем работ стало изучение оперативных и стратегических военно-морских разработок штаба Адмиралтейства на разных этапах развития германских военно-морских сил. Всестороннее рассмотрение в научных изданиях получили вопросы морской стратегии Фишера в 1904-1910 гг., его проекты превентивной войны против немцев.

Тем не менее, несмотря на очевидные успехи в изучении германо-английского морского соперничества, нельзя не отметить наличие разных суждений исследователей. Это касается, прежде всего, оценок германской флотской политики. Нужно признать, что влияние политических веяний предыдущих лет, когда остро обсуждался вопрос ответственности стран за нагнетание напряженности в предвоенные годы, не преодолен до конца. Это заметно по работам немецких и англоязычных историков вплоть до наших дней. Тема флотской политики Тирпица по-прежнему остается «горячей». Одни историки оценивают ее как безальтернативную для Германии того времени, другие, наоборот, полагают, что имелись шансы вывести флотскую политику из тупика, в которую загнал ее сам Тирпиц, и тем самым воспрепятствовать скатыванию Германию в пропасть Первой мировой войны. Думается, что в такой ситуации требуется незаинтересованный взгляд на проблему со стороны, учитывающий не только все позиции, но и опирающийся на оригинальную источниковую базу, прежде всего немецкого происхождения.

При постановке цели и задач исследования необходимо учитывать специфику военно-морского руководства кайзеровской Германии. Оно осуществлялось военно-морским ведомством (иначе его называли морским мини-

⁶³ Hobson R. Imperialism at sea. Naval strategic thought, the ideology of sea power and the Tirpitz-Plan. 1875-1914. Boston, 2002.

стерством), морским кабинетом и штабом Адмиралтейства. С 1897 по 1916 гг. должность морского министра занимал А. Тирпиц. Его ведомство имело иерархичную структуру и состояло из разных подразделений. Основными вопросам, которыми оно занималось, были определение стратеги и тактики военно-морской политики государства, разработка флотских законов с их военно-политическим и финансовым обоснованием, информационно-агитационное обеспечение проведения флотских документов через рейхстаг, проектирование новых типов боевых кораблей. Оперативно-тактическое планирование с 1899 г. находилось в ведении штаба Адмиралтейства. До этого данной сферой управляло верховное командование флота. Оно было распущено в 1899 г. по распоряжению кайзера в ходе реорганизации флотского управления. К компетенции штаба Адмиралтейства относилось ещё планирование и распределение кораблей для их службы в «отечественных и дальних водах», а также по возможным театрам боевых действий. Наконец, морской кабинет отвечал за обеспечение флота подготовленными кадрами. Над всеми названными органами управления находился кайзер. По конституции II рейха, принятой в 1871 г., он являлся главнокомандующим всех вооруженных сил.

Помимо указанных военно-морских структур отношение к «флотскому вопросу» имели и другие институты государственной власти. Речь идет, прежде всего, о рейхстаге, о политических партиях, о классах. Однако в силу исторической традиции, особенностей развития Германии, как единого государства, их роль не являлась определяющей в формировании идеологии и практики морской политики. Напротив, главными «игроками» здесь являлись кайзер, морской кабинет, военно-морское ведомство и штаб Адмиралтейства. В силу специфики германского маринизма их роль (особенно военно-морского ведомства) не ограничивалась только чисто «флотскими делами». Эти учреждения превышали свои ведомственные полномочия и оказывали прямое влияние на общегосударственную внутреннюю и внешнюю политику государства.

Основная цель исследования заключается в изучении теории и практики немецкого флотского строительства и влиянии ее на отношения кайзеровской Германии с Великобританией перед Первой мировой войной.

Для достижения поставленной цели были сформулированы следующие задачи:

- определить военно-политические факторы, повлиявшие на формирование германо-английского антагонизма на море;
- выделить и охарактеризовать основные этапы германо-английского флотского соперничества в 1900-1914 гг.;
- исследовать политические кризисы в двухсторонних отношениях конца 1904-1905 гг. и июля-ноября 1911 г. на фоне активных действий Берлина по наращиванию морских вооружений;
- определить степень влияния германского флотского законодательства на переговорный процесс с Великобританией по морской проблеме;

– выявить этапы переговорного процесса между Берлином и Лондоном по флотской проблеме, включая вопросы обмена информацией о строящихся судах и политического соглашения;

– проанализировать причины неудач германо-английского «согласительного» процесса, связанного с морским вооружением, определить их влияние на формирование окончательной установки государств на войну;

– осветить борьбу военно-морского ведомства с рейхсканцлером и министерством иностранных дел по вопросу флотского строительства в 1908-1914 гг. и показать степень ее воздействия на динамику германо-английских отношений.

Поставленная цель и задачи очертили круг привлекаемых источников. Осветить проблемы германо-английского морского соперничества начала XX в. позволяет изучение опубликованных и неопубликованных документов различных государственных учреждений кайзеровской Германии. Речь идет о военно-морском ведомстве, морском кабинете, штабе Адмиралтейства, канцелярии канцлера, министерстве иностранных дел. При раскрытии заявленной темы исследования основное внимание было уделено изучению фондов Федерального военного архива г. Фрайбург (ВА-МА): кайзеровского морского кабинета (Kaiserlichen Marinekabinett – RM 2), имперского военно-морского ведомства (Reichsmarineamt – RM 3), Главного штаба военно-морского флота (Admiralstab der Marine – RM 5), гросс-адмирала А. Тирпица (Nachlaß – № 253) и адмирала Г. А. Мюллера (Nachlaß – № 15). Хотя не столь масштабным, но, вполне значимым при характеристике военно-морской политики вильгельмовской Германии было обращение к фондам Политического архива внешнеполитического ведомства г. Берлина (РА АА), а также к некоторым фондам государственных учреждений России, хранящимся в Российском государственном архиве военно-морского флота (РГА ВМФ) и в Российском государственном историческом архиве (РГИА). Большая часть архивных материалов впервые в отечественной историографии вводится в научный оборот

В работе широко использовались зарубежные и отечественные публикации документов по проблемам международных отношений и германской военно-морской политики.

Учитывая существующую в науке классификацию исторических источников по типам и видам, в работе акцентируется внимание на письменных источниках и таких ее видах как делопроизводственная документация, документы личного происхождения, пресса, публицистика.

Первый вид – делопроизводственная документация. Она представлена в диссертации несколькими группами источников.

К первой группе следует отнести материалы переписки различных ведомств, в том числе военно-морских учреждений, министерств иностранных дел кайзеровской Германии, Великобритании и царской России. Они содержат документы политического, дипломатического и военно-стратегического характера. Очень значимой является, например, переписка морских атташе, аккредитованных в Лондоне, Санкт-Петербурге и Вашингтоне, с Тирпицем.

Особенностью этих документов является то, что они носили периодический характер, отличались оперативностью и большим охватом самых различных вопросов, выходящих даже за рамки формальной компетенции атташе. Не случайно, например, один из главных упреков германского посла в Лондоне П. Меттерниха к военно-морскому атташе В. Виденману заключался в том, что тот «лез не свои дела» и давал политические рекомендации Тирпицу, что влияло в конечном итоге на формирование флотской политики Германии.

Морские атташе К. Кёрпер, В. Виденман, Э. Мюллер, П. Гинце, К. Бой-Эд являлись свидетелями многих значимых событий в непростых германо-английских отношениях. Чего стоят, например, донесения Кёрпера в августе 1906 г. Тогда он, находясь в свите Дж. Фишера, посетившего короля Эдуарда VII на его яхте «Виктория и Альберт» в порту Коу, сумел добыть очень значимые для Тирпица сведения. Они касались британских военно-морских строительных планов вплоть до 1917 г. Или, скажем, донесения Виденмана во второй половине 1908 г., и особенно в конце того же года. Уже тогда германский атташе предупреждал главу военно-морского ведомства о планируемой англичанами в марте 1909 г. «морской панике». Он даже называл количество линейных кораблей, которые будут одобрены к строительству британским парламентом на 1909-1910 финансовый год. Все это, несомненно, помогало Тирпицу готовить ответные меры. То же самое можно сказать и о донесениях британских морских атташе в Берлине П. Думаса, Х. Хиза и Х. Уотсона. Они информировали Адмиралтейство о подготовке к принятию флотских новелл 1906 г., 1908 г. и 1912 г. и помогали своему правительству выстраивать политическую линию в отношении Берлина.

Меньшая часть переписки немецких морских атташе представлена в публикациях солидных собраний документов, вышедших в 20-80-е гг. XX в.⁶⁴ Они, к сожалению, дают только фрагментарное представление об изучаемой проблеме, не раскрывают все внутренние и внешние механизмы ее развития.

Определенный интерес представляют материалы германской и британской межведомственной переписки. Если говорить о Германии, то речь идет о группе документов Политического архива внешнеполитического ведомства, расположенного в Берлине. Корреспонденция из этих фондов позволяет

⁶⁴ Die Große Politik der europäischen Kabinette 1871-1914. Sammlung der diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes / hrsg. von J. Lepsius u. a. Bd. 1-40. Berlin, 1922-1927; Die Britische amtlichen Documente über Ursprung des Weltkrieges. 1890-1914. Im Auftrage des Britischen Auswärtigen Amtes in elf Bänden / hrsg. von G. P. Gooch und H. Temperley. Bd. 1-7. Berlin; Leipzig, 1932; Deutsche Reichsgeschichte in Dokumenten. Urkunden und Aktenstücke zur Inneren und Äußeren Politik des Deutschen Reiches. Bd. 1. T. 1-2. Berlin, 1934; Dokumente zur deutschen Geschichte. 1897/98-1914. Bd. 1-3. Berlin, 1976; Herrschaftsmethoden des deutschen Imperialismus 1897/98 bis 1917. Dokumente zur innen-und außenpolitischen Strategie und Taktik der herrschenden Klassen des Deutschen Reiches. Berlin, 1977; Quellen zur deutschen Außenpolitik im Zeitalter des Imperialismus: 1890-1911 / hrsg. von M. Bohnen. Darmstadt, 1977; Berghahn V. R., Deist W. Rüstung im Zeichen der wilhelmschen Weltpolitik. Grundlegende Dokumente 1890-1914. Düsseldorf, 1988.

судить о разных аспектах германо-английских отношениях, в частности, в период первой половины 1907 г. На том отрезке времени происходил очередной виток напряженности между Лондоном и Берлином. В Германии даже полагали, что англичане собираются воевать против немцев. Причина таких воинственных настроений заключалась в германском флотском строительстве. В такой непростой обстановке рейхсканцлеру Б. Бюлову для выстраивания правильной политической линии требовалась достоверная информация. Он ее получал не только от посла П. Меттерниха и поверенного в делах В. Штумма, но от военного и военно-морского ведомств.

Важным дополнением к указанным материалам служат донесения российских морских агентов из Берлина, хранящиеся в фондах Главного и Морского генерального штабов РГА ВМФ. От них поступала самая разнообразная информация, характеризующая отношение между Лондоном и Берлином в связи с акциями военно-политического характера. Речь идет, например, о немецких новеллах 1906 г, 1908 г., 1912 г., о действиях Адмиралтейства в дни июльско-сентябрьского кризиса в 1911 г., о британской инициативе «Naval Holiday». Малая часть этих донесений была опубликована в сборнике документов, вышедшем в СССР перед Великой Отечественной войной⁶⁵.

Ко второй группе источников делопроизводственного комплекса относятся материалы, касающиеся оперативно-тактической работы германского штаба Адмиралтейства и его планов развертывания военно-морских сил на случай войны с Великобританией. Подобные разработки велись с 90-х гг. XIX в., когда германский флот по своей силе был шестым в мире. Однако по мере его усиления и определения Англии в качестве главного морского соперника эти работы стали носить постоянный характер. Документы штаба Адмиралтейства свидетельствуют об антианглийской направленности флотской политики Германии в «эру Тирпица».

К третьей группе источников указанного комплекса принадлежит документация немецкого и английского происхождения, имеющая отношение к международным аспектам германской военно-морской политики. В представленной работе она состоит из дипломатической переписки рейхсканцлеров Б. Бюлова и Т. Бетман-Гольвега, а также глав министерства иностранных дел О. Ф. Рихтхофена, Х. Чиршки, В. Ф. Шоена, А. Кидерлен-Вэхтера с послом в Лондоне П. Меттернихом, с другими представителями иностранного ведомства за границей. Эти документы находятся как в фондах кайзеровского морского кабинета Военного архива г. Фрайбург, так и в хранилищах Политического архива г. Бонна. Данные материалы позволяют судить о том, насколько остро и глубоко воспринималась рейхсканцлерами и министрами иностранных дел проблема «политической изоляции» Германии, вызванная активным флотским строительством.

К этой же группе источников следует отнести донесения английских и немецких дипломатических представителей, опубликованных в ряде доку-

⁶⁵ Международные отношения в эпоху империализма. Документы из архивов царского и Временного правительств 1871-1918. М., 1939.

ментальных сборников. Речь идет о «Британских документах происхождения войны. 1898-1914»⁶⁶, о «Мираже силы: документы британской внешней политики. 1902-1922»⁶⁷ и об упоминаемой выше «Большой политике европейских кабинетов». В первых двух изданиях широко представлена переписка британского министра иностранных дел. Э. Грээ с английскими послами в Берлине и Санкт-Петербурге Ф. Лассэлсом, Э. Гошеном, А. Николсоном, французским послом в Лондоне М. П. Камбоном. На ее основании хорошо просматривается стратегическая линия британского правительства в отношении Германии в связи с осуществлением ею интенсивного военного судостроения. То же самое касается и немецких материалов, представленных в ««Большой политике европейских кабинетов». В них отражен довольно интенсивный обмен посланиями между канцелярией рейхсканцлера и иностранного ведомства со своими представителями за рубежом. Их содержанием были вопросы внешней политики государства в условиях нарастания германо-английского морского антагонизма. Некоторую информацию по этой теме можно почерпнуть и из переписки между императорами Вильгельмом II и Николаем II⁶⁸.

Четвертая группа источников делопроизводственного комплекса включает в себя стенографические отчеты заседаний рейхстага⁶⁹ и дебатов в английской палате общин по морскому бюджету в марте 1909 г.⁷⁰ Работа с немецкими парламентскими документами позволяет раскрыть влияние «партийного» фактора на формирование и корректировку флотской политики Тирпица, определить позиции ведущих партий страны в отношении двусторонних кризисов. Выявление такого политического настроения было значимо. Оно отражало состояние духа германского общества и показывало, насколько велика была его готовность и решимость построить большой флот. Общественное мнение учитывалось Тирпицем и кайзером при осуществлении задуманных планов. Не случайно глава военно-морского ведомства в качестве одного из аргументов против предложения Бюлова снизить темпы флотского строительства указывал на то, что немецкий народ этого просто не поймет ввиду его профлотского настроения. Значимость материалов, касающихся бурного обсуждения в марте 1909 г. в нижней палате британского парламента морского бюджета 1909-1910 финансового года, очевидна. Они показывают, насколько болезненно воспринимали правительственные и оппозиционные круги «флотский энтузиазм» немцев. Любое официальное дополнение к флотскому закону 1900 г., а тем более «тайное» его ускорение, а именно так была интерпретирована информация о досрочной закладке в

⁶⁶ British documents on the origins of the war, 1898-1914 / ed. by G. P. Gooch and H. Temperley. 11 vols. London, 1967.

⁶⁷ Lowe C. J., Dockrill. The mirage of power. Vol. 3: The document British Foreign Policy 1902-22. London; Boston, 1972.

⁶⁸ Тарле Е. В. Императоры Вильгельм II и Николай II в 1904-1907 гг. Неизданная переписка. Пг., 1917.

⁶⁹ Stenographische Berichte über die Verhandlungen des deutschen Reichstages. Bd. 1-289. Berlin, 1897-1913.

⁷⁰ Выдержки из дебатов английской палаты общин по морскому бюджету 1909-1910 г. СПб., 1909.

1908 г. 2-х линейных кораблей, расценивалась британцами как стремление «тевтонцев» опрокинуть их морское господство в самое ближайшее время.

Ряд материалов названных групп делопроизводственной документации был опубликован в известном сборнике документов «Вооружение под знаком вильгельмовской мировой политики»⁷¹. Он был составлен известными специалистами по германской истории конца XIX - начала XX вв. Ф. Р. Бергханом и В. Дайстом. Исследователи осуществили отбор документов, имеющих отношение к вооружению Германии в 1890-1914 гг. Авторы уделили внимание не только военной составляющей этой проблемы, но и её финансово-экономической стороне. Представленные ими материалы характеризуют также отношение партий и германской общественности в целом к процессу вооружения на суше и на море. Несмотря на многоплановость документов, многие из них отражают проблему германо-английского морского соперничества. Это, в частности, касается вопросов формирования военно-политической концепции Тирпица⁷², подготовки и принятия флотских законов⁷³.

К пятой группе источников относятся материалы личного происхождения. Речь идет о частной переписке А. Тирпица (Nachlaß Tirpitz) и Г. А. Мюллера (Nachlaß Müller). Она хранится в Военном архиве г. Фрайбурга. В диссертации в основном были использованы записи военно-морского статс-секретаря. Они в полной мере отражают его взаимодействие с рейхсканцлером Бюловым, с морскими атташе в Лондоне Кёрпером, Виденманом и Э. Мюллером, а также с начальником морского кабинета Г. А. Мюллером по острым вопросам германо-английского противостояния. В них раскрывается позиция Тирпица относительно условий переговоров с британцами о флоте, об обмене информацией о строящихся судах, о политическом соглашении в 1908-1914 гг. Основная часть переписки Тирпица была опубликована в известном двухтомнике «Политические документы» в 1924-1926 гг.⁷⁴ Первый том в основном посвящен германо-английским морским противоречиям в начале XX в. Особый интерес в нем представляют донесения Виденмана, а также суждения самого министра о британской морской политике.

Второй вид письменных источников – мемуары, дневники государственных, военно-морских и военных деятелей Германии и Великобритании. В ткань их повествования включалась информация из личных архивов, секретные государственные материалы, к которым авторы по долгу службы имели доступ. Поэтому их суждения представляют большой интерес. Понятно, что этот вид исторического источника несет на себе и печать субъективности. Он отражает стремление их составителей оправдать собственные действия. Тем не менее, сопоставляя эти материалы с другими источниками, можно приблизиться к объективной оценке анализируемых событий. Среди использо-

⁷¹ Berghahn V. R., Deist W. Rüstung im Zeichen der wilhelmischen Weltpolitik. Grundlegende Dokumente 1890-1914. Düsseldorf, 1988.

⁷² Ibid. S. 82-129.

⁷³ Ibid. S. 134-237, 310-337.

⁷⁴ Tirpitz A. Politische Dokumente. Bd. 1.: Der Aufbau der deutschen der deutschen Weltmacht. Stuttgart, 1924; Tirpitz A. Politische Dokumente. Bd. 2.: Deutsche Ohnmacht im Weltkriege. Hamburg, 1926.

ванных воспоминаний на первое место следует поставить мемуары Тирпица, «главного виновника» германо-английского морского соперничества. Впервые они были опубликованы в 1919 г.⁷⁵ (последний русский перевод 1957 г.)⁷⁶ Книга Тирпица очень содержательна, наполнена фактами, характеристиками, оценками. С первой страницы бывший военно-морской статс-секретарь пытается доказать своим читателям, что флот, который строила Германия, носил исключительно оборонительный характер. По его убеждению, в возникшем морском соперничестве с англичанами немцы являлись защищающейся стороной. Особенно часто эта мысль повторяется в главе «Англия и германский флот». Тирпиц считал, что Германия могла подружиться с Великобританией только «превратившись в бедную земледельческую страну»⁷⁷. Чтобы не быть таковой и не оказаться раздавленной английским морским могуществом, ей надо было строить собственный флот. Такие действия британцы расценили как вызов, брошенный их мировому господству. В результате началось морское соревнование, в ходе которого англичане дважды могли нанести упреждающий удар по Германии – в 1904-1905 гг. и в 1911 г. Поэтому готовность к военным действиям они проявили ещё до 1914 г. В связи с этим у Тирпица не было никаких сомнений в виновности Лондона в развязывании Первой мировой войны⁷⁸. Нельзя не упомянуть и воспоминания кайзера Вильгельма II⁷⁹, являвшегося, как известно, ярким сторонником нового германского флота. Однако его книги очень бедны материалами и фактами. Тем не менее они могут использоваться для характеристики отдельных сложных ситуаций в германо-английских отношениях.

Из мемуаров других военно-морских деятелей Германии заслуживают внимания «заметки» начальника морского кабинета Г. А. Мюллера⁸⁰. В них можно найти данные о разногласиях в высших политических и флотских кругах по вопросам темпов и сроков военного судостроения в стране. В книге В. Виденмана наряду с описаниями придворной жизни в Англии цитируются некоторые донесения морского атташе Тирпицу⁸¹. Отчасти они дублируют материалы упоминаемых «Политических документов», однако они неплохо иллюстрируют события, связанные с «морской паникой» 1909 г. и переговорным процессом 1910-1912 гг.

Более значимыми и интересными являются дневниковые записи одного из сотрудников военно-морского ведомства А. Хопмана⁸². По ним можно су-

⁷⁵ Tirpitz A. Erinnerungen. Leipzig, 1919.

⁷⁶ Тирпиц А. Воспоминания. М., 1957.

⁷⁷ Там же. С. 218.

⁷⁸ Там же. С. 300.

⁷⁹ Wilhelm II. Aus meinem Leben 1859-1888. Berlin, 1927; Wilhelm II. Ereignisse und Gestalten aus den Jahren 1878-1918. Leipzig, 1922. (в русском переводе см.: Император Вильгельм II. События и образы / Пер. с нем. В. А. Мякотина. Берлин, 1923; Вильгельм II. События и люди 1878-1918: Воспоминания. Мемуары. Минск, 2003.)

⁸⁰ Müller G. A. Der Kaiser Wilhelm II. Aufzeichnungen des Chefs des Marinekabinetts Admiral Georg Alexander v. Müller über die Ära Wilhelms II. Göttingen, 1965.

⁸¹ Widenmann W. Marine-Attasche an der kaiserlich-deutschen Botschaft in London. 1907-1912. Göttingen, 1952.

⁸² Hopman A. Das Logobuch eines deutschen Seeoffiziers. Berlin, 1924; Hopman A. Das ereignisreiche Leben eines «Wilhelminers». Tagebücher, Briefe, Aufzeichnungen 1901 bis 1920. München, 2004.

дять о внутренней жизни министерства, о взаимоотношениях его главы с кайзером, рейхсканцлерами, начальниками штаба Адмиралтейства по вопросам принятия флотских новелл 1906 г., 1908 г. и 1912 г.

О настроениях немецких высших военных чинов в кризисные годы (1904-1905 гг, 1911 г.) позволяют судить мемуары Фр. Бернгарди⁸³, К. Эйнема⁸⁴, Г. Мольтке-младшего⁸⁵. Если характеризовать их в целом, то эти генералы задолго до 1 августа 1914 г. твердили о неизбежности столкновения с англичанами. По их мнению, начинать войну надо было как можно раньше.

Из британских военно-морских мемуаристов по «содержательности и увлекательности» никто не может превзойти Дж. Фишера. Его воспоминания⁸⁶ и письма из архива, изданные А. Мардером⁸⁷, достаточно откровенно характеризуют намерения бывшего первого морского лорда Адмиралтейства в отношении Германии 1904-1910 гг. Фишер предлагал несколько раз «задушить» ее флот в зародыше. По его убеждению, это было вполне обоснованно, поскольку война с немцами все равно должна была рано или поздно состояться. Фактическим материалом насыщены воспоминания У. Черчилля, занимавшего пост морского министра в 1911-1915 гг.⁸⁸ Они наглядно демонстрируют усиленную работу англичан, особенно в последние предвоенные годы, по наращиванию морской мощи ввиду реальной угрозы со стороны «демонических немцев». Автор не сомневается в исключительной вине Германии в гонке вооружений на море и в развязывании мировой войны. Откровенными можно назвать и воспоминания бывшего начальника оперативного отдела генерального штаба Г. Уилсона⁸⁹. Они показывают, как проходила работа комитета имперской обороны по планированию сухопутных операций с французами против немцев в 1906-1914 гг. В автобиографии Р. Б. Холдена⁹⁰, занимавшего пост военного министра в либеральном правительстве, полностью оправдывается бескомпромиссность позиции англичан на переговорах с представителями Германии по флоту в феврале 1912 г.

Определенный интерес для исследования германо-английского морского соперничества представляют мемуары и дневниковые записи государственных деятелей двух стран. Речь идет о воспоминаниях рейхсканцлеров Х. Гогенлоэ⁹¹, Б. Бюлова⁹², Т. Бетман-Гольвега⁹³, премьер-министра Г. Асквита⁹⁴,

⁸³ Bergardi Fr. Denkwürdigkeiten aus meinem Leben. Berlin, 1927.

⁸⁴ Einem K. Erinnerungen eines Soldaten. 1853 bis 1933. Leipzig, 1933.

⁸⁵ Moltke H. Erinnerungen, Briefe, Dokumente 1877-1916. Ein Bild vom Kriegsausbruch, erster Kriegsführung und Persönlichkeit des ersten militärischen Führers / hrsg. v. E. v. Moltke. Stuttgart, 1922.

⁸⁶ Fischer J. Memories. London, 1919.

⁸⁷ Fear God and Dread Nought. Correspondence of Admiral of the Fleet Lord Fisher of Kilverstone. 2 Vol. / ed. by A. J. Marder. London, 1952-1956.

⁸⁸ Churchill W. First Lord of the Admiralty 1911 to 1915. London, 1923; Churchill W. S. The world crisis 1911-1918. Vol. 1. London, 1923.

⁸⁹ Wilson H. Life and Diaries. Vol. 1. London, 1927.

⁹⁰ Haldane R. B. An Autobiography. London, 1929. (в немецком варианте: Haldane R. Erinnerungen aus meinem Leben. Berlin, 1930.)

⁹¹ Hohenlohe-Schillingfürst C. K. V. Denkwürdigkeiten der Reichskanzlerzeit. Bd. 3. Stuttgart, 1931.

⁹² Bülow B. Denkwürdigkeiten. Bd. 1-4. Berlin, 1930-1931. (в русском переводе: Бюлов Б. Воспоминания. М., 1935.)

⁹³ Bethmann Hollweg Th. Betrachtungen zum Weltkriege. Bd. 1. Berlin, 1919-1921.

⁹⁴ Asquith H. H. The genesis of the war. London, 1923.

министра иностранных дел Э. Грзя⁹⁵ и о дневнике посла в Берлине Э. Гошена⁹⁶. Они в разной степени полноты касаются флотского вопроса. Но больше всех о нем говорит Бюлов. Это неудивительно, поскольку он обеспечивал международное прикрытие прохождения Германией «опасной зоны» в 1900-1909 гг. В целом бывший рейхсканцлер, в отличие от Бетман-Гольвега, положительно оценивал деятельность Тирпица. Бюлов считал, что ему удалось провести страну через «опасную зону». По его мнению, к 1914 г. британцы уже не имели желания нападать на немцев. Только недалёковидность политиков, пришедших после него к власти, ввергли Германию в пучину войны. В мемуарах Э. Грзя и Г. Асквита содержится больше общих рассуждений, в которых оправдывается их политика в отношении Берлина.

Третьим видом источника, который использовался в работе, является европейская пресса. Она, как чуткий барометр, реагировала на все изменения политики Берлина и Лондона, отражала настроение общественности на разворачивающемся соревновании флотов двух государств. Подбор периодических изданий осуществлялся как из германских и российских архивов, так и из фондов Российской национальной библиотеки в г. Санкт-Петербурге. При использовании печати учитывалась специфика страны. Так, например, в Германии в 1900-1914 гг. историки выделяют 11 политических направлений, которых придерживались газеты страны: от «дружественных правительству» до «беспартийных» и «независимых»⁹⁷. В то же самое время (в этом и заключается главная особенность германской действительности) подавляющая часть из них была под контролем правительственных органов и, прежде всего, министерства иностранных дел. Поэтому принципиальных отличий между «Deutsche Tageszeitung», тематику публикаций которой определял рейхсканцлер, официально проправительственной «Norddeutsche Allgemeine Zeitung», свободноконсервативной «Post» и независимой «Hamburger Nachrichten» не было. Из этого ряда выпадали немногие издания. Среди них можно назвать «Zukunft» М. Гардена и социал-демократическую «Vorwärts». В этом отношении английская пресса была менее зависима от государства. Это определялось сложившимися демократическими институтами общества, которые влияли на характер взаимоотношений власти и прессы. Вместе с тем, и на британских островах были издания, которые ориентировались на высшие политические круги. К ним относились, например, «Times», «Saturday Review», «Morning Post» и некоторые другие.

К четвертому виду источников относится военно-морская публицистика Германии начала XX в. Ее использование дает возможность характеризовать позицию широкого круга людей, «болеющих» за флотское дело, определить их отношение к проводимой Тирпицем политике, выявить степень их влияния на нее. В Германии, например, «особый вес» имело слово известного

⁹⁵ Grey E. 25 Jahre Politik 1892-1916. Bd. 1-2. München, 1926.

⁹⁶ The Diary of Edward Goschen 1900-1914 / ed. by C. H. D. Howard. London, 1980.

⁹⁷ Гейдорт Г. Монополии. Пресса. Война. Исследование внешней политики Германии с 1902 по 1914 год. Роль прессы в подготовке первой мировой войны. М., 1964. С. 87.

специалиста по флоту Э. Ревентлова. Его брошюры, а также статьи в «Überall», официальном издании Флотского союза, всегда вызывали общественный резонанс, заставляли военно-морское ведомство прислушиваться к этому «гласу народа».

Пятый вид источников включает в себя периодические издания специального назначения. Речь идет о выпусках журналов «Морской сборник», «Jahrbuch für Deutschlands Seeinteresse. Nauticus» и «Jane's Fighting Ships». Они рассматривались за период конца XIX - начала XX вв. Опубликованные в них материалы позволяют отслеживать изменения в военном судостроении, более полно анализировать процесс соперничества флотов. При этом автор не стремился к исчерпывающему сравнению военно-технических характеристик строящихся кораблей. Использованные данные служили своеобразным фоном при анализе политической составляющей морского соперничества.

Таким образом, источниковая база настоящего исследования оказалась достаточно широкой и разнообразной, что диктуется заявленной темой. Вместе с тем хотелось бы подчеркнуть, что основное внимание уделялось материалам морского министерства из Военного архива г. Фрайбурга. В названии работы подчеркивается приоритет германской составляющей, что является научно оправданным и традиционным, если учитывать опыт отечественной и зарубежной историографии.

В процессе работы над диссертацией осуществлялось сочетание различных методов научного познания. Методологической основой диссертации является диалектико-материалистический метод, обуславливающий изучение общественных явлений в их постоянной изменчивости и развитии, а также в их совокупности, взаимосвязи и взаимообусловленности. Это способствовало более глубокому пониманию экономических, политических, идеологических и военных основ германо-английского морского соперничества. Учитывая важность экономической сферы жизни общества, ее большое влияние на политику, особенно в период структурных изменений, обоснованным является обращение к методу социально-экономического анализа. Он широко применялся не только К. Марксом, Ф. Энгельсом и В. И. Лениным в их исторических и экономических трудах, но и большинством отечественных и многих зарубежных ученых при освещении проблем германского маринизма. Из наиболее крупных и известных западных историков, активно использовавших этот метод в своих научных изысканиях, можно назвать Ф. Р. Бергхана, М. Эпкенханса.

Для достижения цели исследования избран структурно-системный подход. Военно-морская политика кайзеровской Германии и Великобритании рассматриваются как две системы, обладающие своим механизмом интеграции, многомерной структурой, комплексом собственных черт, отличающих их друг от друга. Например, такой институт политики, как военно-морской кабинет кайзера, отсутствовал в Объединенном Королевстве. В вильгельмовской Германии он играл важную роль в формировании стратегии и тактики флотской политики. Другим примером может служить сопоставление личностей морских министров в обоих государствах в 1900-1914 гг. и определение

степени их воздействия не только на принимаемые принципиальные решения в области военного судостроения, но и в сфере внешней политики. Никто не сомневается в том, что, благодаря усилиям именно Тирпица, военно-морская политика немцев имела такой динамично-агрессивный характер, и германская сторона на переговорах о флоте не проявляла гибкости и уступчивости. Напротив, значение парламента при формировании и утверждении военно-судостроительных планов было более важным на британских островах. Это вытекало из исторически сложившихся демократических традиций. Перечень таких отличий мог быть продолжен. Структурно-системный метод позволяет лучше понять причины неизбежного скатывания Германии и Великобритании к военному противостоянию. Это следует из того, что военно-морская политика являлась составной частью общегосударственной внешней политики, влияла на ее характер и даже определяла вектор развития.

Применительно к цели и задачам данного диссертационного исследования был использован сравнительно-исторический метод, позволивший выделить, сопоставить и охарактеризовать различные этапы германо-английского морского противостояния в первые 14 лет XX столетия.

Из числа общеисторических методов в основу исследовательской деятельности были положены историко-генетический и проблемно-хронологический. Историко-генетический метод способствовал выявлению причинно-следственных связей и закономерностей в динамике германо-английского флотского соперничества, помог соотнести субъективный (личностный) и объективный факторы логики развития отношений между двумя государствами. Проблемно-хронологический метод дает возможность разделить общую исследовательскую проблему на ряд узких тем и рассматривать их в проблемной обусловленности и хронологической последовательности. Этот метод был использован как при изучении источников на начальной стадии исследования (совместно с методами систематизации и классификации), так и при изложении диссертационного материала. Метод периодизации позволил подойти к исследованию динамики германо-английских морских противоречий с позиций выявления этапов в их развитии и определения отличительных черт каждого из них.

В работе используется методология позитивизма. Известно, что позитивизм много внимания уделял значению исторического источника и фактографии. Благодаря этому, в научный оборот было введено большое число ранее неизвестных архивных документов. С учетом небольшого количества опубликованных документов по проблеме германского маринизма в отечественной историографии методы исторического познания таких ученых, как Ф. де Куланжа, Ш.-В. Ланглуа, Ш. Сеньобоса и некоторых других, были важны для автора. Один из главных принципов позитивизма – «источник говорит сам за себя» – лежит в основе, например, анализа мартовских событий 1909 г., когда на британских островах разгорелась так называемая «морская паника». Несмотря на все заверения Тирпица (подтвержденные документально), что Германия не предпринимала ускорения во флотском строительстве, британский парламент с подачи Фишера, МакКены, Грэй и Асквита ут-

вердил повышенную морскую программу на 1909/10 г. Однако автор не абсолютизирует значение письменного источника и отдельных фактов и не считает указанный принцип позитивизма исключительно единственным и исчерпывающим.

Поскольку системный анализ германо-английского морского соперничества предполагает привлечение методов других дисциплин, в диссертации был использован статистический метод. Он способствовал выделению ведущих тенденций в военно-судостроительной практике двух стран, позволил подкрепить цифровой аргументацией сделанные выводы.

Научная новизна диссертации заключается в том, что в ней впервые:

1. На основе оригинальных германских и российских архивных документов решается одна из дискуссионных проблем в исторической науке – роль германо-английского флотского антагонизма и ответственность сторон в развязывании Первой мировой войны.

2. В отечественной историографии на широкой источниковой базе и современной методологической основе проведено комплексное исследование германо-английского морского противостояния в 1900-1914 гг.

3. Соперничество держав на море анализируется в контексте взаимодействия объективных, субъективных и доктринальных факторов. Речь идет, во-первых, о стремлении Германии к разделу уже поделенных экономических сфер, во-вторых, о влиянии личности Тирпица на военно-морское противостояние и, в-третьих, о его доктрине, предусматривающей строительство флота, уступающего по силе английскому на 1/3.

4. Показана степень влияния германского военно-морского ведомства во главе с адмиралом Тирпицем на принятие внешнеполитических решений.

5. Дается всесторонний анализ переговоров между Берлином и Лондоном об ограничении морских вооружений, об обмене информацией о строящихся судах, о политическом соглашении о нейтралитете.

6. Исследуется серия межгосударственных кризисов в период прохождения Германией так называемой «опасной зоны». Выявляется прямая зависимость возникновения очагов напряженности с флотским строительством.

7. В научный оборот вводятся новые источники, ранее не доступные для историков. Для российских исследователей представляют интерес документы германских военно-морских учреждений. Для зарубежной науки определенное значение имеют документы Морского генерального штаба, канцелярии министра финансов.

Теоретическая и практическая значимость диссертации. Теоретическое значение работы заключается в использовании ее основных выводов в дальнейшем изучении германо-английских отношений вообще и политики военно-морских учреждений вильгельмовской Германии в частности. Материалы диссертации могут быть применены при создании трудов по истории военно-морской политики европейских государств, международных отношений, внешней политики кайзеровской Германии, а также при подготовке вузовских лекционных курсов по истории западных стран конца XIX - начала XX вв.

Апробация работы. Материалы исследования нашли отражение в 25 публикациях, включая 8 в изданиях, рекомендованных ВАК. Диссертация обсуждалась и была одобрена на заседании кафедры новой истории и международных отношений ГОУ ВПО «Тюменский государственный университет». Отдельные положения работы изложены на научных конференциях: «Историк и его эпоха. Всероссийская научно-практическая конференция, посвященная памяти проф. В. А. Данилова» (Тюмень, 2007), «Документ в контексте универсальных практик. Всероссийская научно-практическая конференция» (Тюмень, 2007), «Проблемы английской истории XVIII-XX в. Международная конференция памяти проф. А. Г. Чевтаева» (Екатеринбург, 2007), «Историк и его эпоха. Вторые Даниловские чтения» (Тюмень, 2009).

СТРУКТУРА И ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ.

Диссертация состоит из введения, четырех глав, заключения, списка источников и литературы, приложения. Автор отдавал себе отчет в том, что перечень рассматриваемых вопросов не исчерпывает все аспекты германо-английского морского соперничества. Тем не менее структура представляется продуманной и логичной. Она отражает, прежде всего, политическую и военную составляющие рассматриваемой проблемы. Именно эти вопросы стояли в центре флотской политики вильгельмовской Германии и Великобритании. Их неразрешенность способствовала в конечном итоге военной развязке сложившейся общей напряженной ситуации между странами и возглавляемыми ими блоками.

Во **«Введении»** обосновывается актуальность темы, определяются объект и предмет, дается характеристика состояния научной проблемы и ее источниковая база, формулируется основная цель и задачи работы, излагаются методологические принципы.

Глава I. «Формирование и начало германо-английских противоречий на море (1900-1906 гг.)» – состоит из 4 разделов.

В первом разделе – «Принятие первых флотских законов и зарождение германо-английского антагонизма» – анализируются усилия Тирпица на посту военно-морского статс-секретаря по подготовке и принятию флотских законов 1898 и 1900 гг.

С первых дней нахождения на посту военно-морского статс-секретаря Тирпиц выступал за немедленную организацию работы по принятию нового флотского закона. Центральным положением данного документа, по его убеждению, должно стать создание нового боевого линейного флота. Только с его помощью Германия могла отстоять собственные мировые интересы перед ближайшими и опасными конкурентами в лице Англии, США, Франции, России и Японии. На первое место потенциальных соперников немцев морской министр ставил, прежде всего, англичан. В меморандумах, составленных им в июне и июле 1897 г., он определил количественный и качественный состав будущего германского флота. Предпочтение в них отдавалось линейным кораблям. По плану Тирпица уже к 1905 г. Германия должна была бы обладать двумя эскадрами линейных судов во главе с флагманским кораблем

и двумя судами резерва. В дополнение к этому составу предполагалось иметь ещё одну броненосную эскадру по защите побережья, шесть больших и восемнадцать малых крейсеров. Кайзер, ознакомившись с данным планом, одобрил его. С самого начала Тирпиц стремился к тому, чтобы запланированный им документ был облечен в форму закона. Это, по его мнению, решило бы сразу две проблемы. Во-первых, флотский закон избавлял бы рейхстаг от ежегодных дебатов «по каждому кораблю». Во-вторых, военноморское министерство смогло бы, наконец, получить возможность требовать не то, что можно было провести через парламент с его вечно меняющимся большинством, а то, что действительно требовалось для флота.

Для достижения поставленной цели Тирпицу требовалось решить две основные задачи. Одна из них заключалась в обеспечении благоприятной внешнеполитической обстановки на период строительства флота. В первую очередь, предполагалось недопущение военного обострения отношений с Англией. Это могло привести к так называемому «копенгагированию» немецкого флота. Поэтому время его сооружения он называл «опасной зоной». Безопасное ее прохождение гарантировало бы Германии в последующем успешное осуществление «мировой политики». Главной внутренней задачей для Тирпица являлось убедить депутатов рейхстага, а также общественность в необходимости для Германии иметь новый мощный флот, который позволит утвердиться ей как мировой державе. В этой связи вполне объяснимо было огромное внимание Тирпица и созданного им в недрах ведомства информационного отдела к «просветительской» работе с населением. Он, в отличие от своего предшественника Гольмана, сумел поднять флотскую пропаганду на качественно иной, более высокий уровень. В результате это дало положительный результат. Рейхстаг одобрил большинством голосов на шесть лет первый флотский закон 28 марта 1898 г.

Однако слабость принятого закона заключалась в том, что он ещё не создавал нужного Германии мощного флота. В нем не обеспечивалась стабильность в строительных темпах. Поэтому через некоторое время Тирпиц начал работу по подготовке расширения флотского документа, используя благоприятную внутреннюю и внешнеполитическую обстановку. Уже осенью 1898 г. было ясно, что в ближайшей перспективе (до истечения 6-летнего срока) военно-морской статс-секретарь хотел бы удвоить одобренный к строительству флот. 28 ноября 1898 г. Тирпиц подготовил доклад кайзеру. В нем он обосновывал необходимость таких действий. Временем для внесения новой программы назывался 1901 г. или 1902 г. Этот срок не являлся случайным. Он позволял избежать накладок с пятилетней армейской программой, завершение которой планировалось в 1903 г. В сентябре 1899 г., после очередного совещания Тирпица с кайзером, было принято решение добиваться от рейхстага принятия второго флотского закона в 1900 г. В ноябре 1899 г. начались прения в парламенте по данному документу. Они проходили в атмосфере жесткого идеологического прессинга и разгула антианглийских настроений в германском обществе. При мотивировке необходимости принятия закона Тирпиц впервые публично сформулировал «идею риска». Ее антибри-

танская направленность была очевидна. Рейхстаг принял второй флотский закон 14 июня 1900 г. Его действие было рассчитано вплоть до 1917 г. В результате исполнения принятого плана мощь германского флота должна была возрасти вдвое по сравнению с нормами, заложенными в 1898 г. Зарубежные наблюдатели, и в первую очередь британские, обратили внимание не только на новые количественные показатели будущих немецких военно-морских сил, но и на преамбулу документа. В ней открытым текстом говорилось о том, что германский флот должен быть такой силы, чтобы превосходство даже самой могущественной морской державы было поставлено под сомнение в случае ее нападения на страну. Это являлось публичным обнародованием цели германского флотского строительства, сформулированной в ведомстве Тирпица в феврале 1900 г. Таким образом, учитывая атмосферу общественного настроения, в которой обсуждался, а затем и принимался флотский закон 1900 г., было ясно, что Германия открыто вступала в морскую гонку вооружений с Великобританией.

Второй раздел – «Влияние Германии на изменения британской флотской политики в 1902-1906 гг.» – посвящен анализу британской морской политики в 1902-1906 гг. в связи с осознанием в Лондоне опасности со стороны германского флота.

На фоне неудавшихся германо-английских переговоров о союзе, которые проходили в 1898-1901 гг., постепенно стала вырисовываться новая проблема в двухсторонних отношениях – строительство немецкого флота. С конца 1901 г. в британском Адмиралтействе стали проявлять признаки беспокойства относительно его направленности. С октября 1902 г. там уже не сомневались в том, что Германия создает флот против Англии. Поэтому реакция не заставила себя ждать. В том же 1902 г. британцы утвердили самый большой морской бюджет, какой принимался когда-либо. В 1903/04 финансовом году было запланировано начало строительства нового военного порта в Фортском заливе, намечено увеличение численности военнослужащих на флоте до 127000 человек. Также нельзя не отметить начало активных разработок оперативных планов. В них в качестве одного из главных потенциальных врагов Великобритании теперь фигурировала Германия. Тогда же впервые встал вопрос о необходимости проведения передислокации британского флота. Однако полномасштабная и планомерная работа в этом направлении началась с приходом в Адмиралтейства на должность первого морского лорда Дж. Фишера. После известных событий на Доггербанке в октябре 1904 г. он однозначно признал Германию врагом № 1 и стал прилагать усилия по ее нейтрализации. Предложенный им план являлся многовекторным и предусматривал создание принципиально нового класса линейных кораблей, подготовку морских экипажей с целью повышения их боеспособности, передислокацию кораблей в Северное море. В результате к концу 1906 г. там было сконцентрировано до 75% всех морских сил Великобритании. Они были нацелены против Германии. Начатая Фишером «дредноутная революция» задумывалась как ещё один дополнительный и очень важный инструмент, призванный обеспечить безоговорочное превосходство англичан над немцами.

В третьем разделе – «Ответные действия ведомства Тирпица на «дредноутную революцию» англичан – начало открытого морского соперничества» – проанализированы меры германского морского министерства по противодействию «дредноутной революции», совершенной в Англии.

Процесс повышения тоннажности линейных судов, увеличение мощи их артиллерии явился закономерным этапом в развитии военного кораблестроения. В немалой степени этому способствовали и уроки русско-японской войны, которые Тирпиц очень внимательно изучал. Однако, в отличие от англичан, он не сразу пошел по этому пути. Причиной тому были не консерватизм мышления, а бюджетные лимиты военно-морского ведомства, также технические ограничения шлюзов Вильгельмсхафена и канала «кайзера Вильгельма». Эти гидротехнические сооружения не могли пропускать корабли, водоизмещение которых превышало 13000 тонн. Вместе с тем военно-морской статс-секретарь вынужден был менять взгляд на будущую модель германского линейного корабля. К этому его подталкивали мировая практика кораблестроения и действия англичан. Ещё до появления официальной информации о «Дредноуте» и «Инвинсибле» в ведомстве Тирпица в конце 1904 г. начались активные работы над проектом многотоннажного судна, вооруженного более тяжелой артиллерией, чем предшествующие германские броненосцы. Проектные изыскания получили ускорение после первого серьезного обострения германо-английских отношений в конце 1904-1905 гг., а затем обнаружения сведений о новых боевых кораблях «Дредноут» и «Инвинсибл». Это было вполне объяснимо, если помнить о главной цели тирпицевской флотской политики – создание германского флота, уступающего английскому по силе всего на 1/3.

После окончательного утверждения проектов нового линейного корабля и большого крейсера в военно-морском министерстве они были переданы на рассмотрение кайзера. В начале октября 1905 г. разработки ведомства Тирпица получили одобрение императора. Это решение, как считает западногерманский историк Ф. Бергхан, определило дальнейшую судьбу всего морского плана Тирпица. Оно, по его утверждению, оказало далеко идущие последствия на ход германской политики вплоть до 1914 г. В октябре 1905 г. в Германии было решено создать корабль, который по своим военно-техническим характеристикам был сопоставим с «Дредноутом». В этой связи немцам требовалось внести изменения в действующий флотский закон. В результате была подготовлена флотская новелла, которую рейхстаг утвердил 19 мая 1906 г. Она узаконивала строительство 6-ти больших крейсеров дляграничной службы и самое главное – открывала эру германских дредноутных кораблей. Это был тирпицевский ответ Фишеру на брошенный им «дредноутный вызов».

В четвертом разделе – «Первое проявление кризиса в германо-английских отношениях в связи с угрозой войны в конце 1904-1905 гг.» – анализируются события конца 1904-1905 гг., когда реально возникла первая опасность германо-английской морской войны.

Первое серьезное обострение двухсторонних отношений в результате начинающегося флотского соперничества пришлось на конец октября 1904 г., когда произошли известные события на Доггербанке. Конфликт начался между Россией и Англией. Однако вскоре все свое негодование Лондон переключил на Берлин. Британцы обвиняли немецкую сторону в нарушении нейтралитета в русско-японской войне 1904-1905 гг., подозревая ее в оказании помощи российскому флоту. Вскоре после этих обвинений стали раздаваться угрозы нападения и уничтожения германского флота не только со стороны английских публицистов, но, что самое опасное, со стороны некоторых политиков и военных. В такой нервной обстановке кайзеру и рейхсканцлеру Бюлову через средства печати приходилось объяснять британской общественности смысл и цель германской флотской политики. Они доказывали ее оборонный характер, отсутствие направленности против какой-либо страны, а тем более против Англии. Хотя на проводимых совещаниях с участием высших военных и морских чинов рассматривались разные варианты развития событий, Тирпиц, кайзер и военно-морское командование Германии однозначно выступали против эскалации напряжения. Причина этому была проста и очевидна – у них существовал страх «копенгагирования» строящегося немецкого флота, который планировалось использовать как важный инструмент «мировой политики». Вместе с тем в Берлине полагали, что начавшийся на британских островах военный ажиотаж является шантажом, призванным заставить немцев отказаться от флотской программы. Политическое и военно-морское руководство Германии решило не уступать «английскому давлению», несмотря на серьезные опасения развязывания войны. Единственно, на что могли надеяться немецкие стратеги в случае начала боевых действий, это взять в «заложники» Францию. В силу целого ряда политических, военных причин ни одна из сторон в тот период времени не была ещё к войне. Поэтому ситуация в конечном итоге вошла в мирное русло. События конца 1904-1905 гг. показали, насколько серьезной является флотская проблема в двухсторонних отношениях, и как она влияет не только на политику Лондона и Берлина, но и на европейскую политику в целом.

Глава II. «Германо-английские противоречия на первом этапе «гонки dreadnoughtов» (1906-1908 гг.)» – состоит из 4 разделов.

В первом разделе – «Подготовка к принятию очередной флотской новеллы и отношения между соперничающими странами в начале 1906 г. - июле 1907 г.» – анализируются действия германского военно-морского ведомства, связанные с подготовкой нового флотского документа, и характеризуются двухсторонние отношения в период начала 1906 г.- июля 1907 г.

Обострение германо-английских отношений в конце 1904-1905 гг., а также практически политическая изоляция страны на Альхесирасской конференции заставляли Берлин искать выход из сложившейся непростой ситуации в разных направлениях. Одним из них было усиление флотского строительства. На протяжении всего 1906 г. в ведомстве Тирпица было разработано несколько вариантов новой флотской новеллы. Они учитывали в разной

степени все обстоятельства, влиявшие на качество германских военно-морских сил, главным из которых был британский фактор. Тирпиц внимательно следил за тем, что происходит по другую сторону Ла-Манша. Его не могли ввести в заблуждение заявления либерального правительства о снижении в 1906/07 г. расходов на флот. По информации, получаемой из Лондона от морского атташе К. Кёрпера, англичане к 1917 г. планировали иметь почти двукратное преимущество над немцами по линейным судам. По кораблям водоизмещением от 14000 т. до 18000 т. превосходство должно было достичь ещё более высоких цифр. Тирпицу нужно было думать о действиях, которые не способствовали бы допущению такого отрыва англичан. Речь шла о разработке новой флотской новеллы. Работа над ней проходила в достаточно нервной внешнеполитической обстановке. Помимо антинемецких выступлений британской прессы германскому руководству пришлось столкнуться с очередным, пусть не таким масштабным, но все равно тревожным состоянием ожидания возможного нападения англичан. Причем оно было затяжным – от января до апреля 1907 г. Реакцией на это стала ещё большая нацеленность на исполнение флотского закона и ускоренная разработка проекта нового типа линейного корабля и большого крейсера, которые должны были стать адекватным ответом англичанам на их «Дредноут» и «Инвинсибл». В Лондоне видели упорство немцев. Тогда там попробовали закрепить имеющееся морское превосходство в международно-правовом порядке. Англичане выступили с инициативой о включении в повестку Второй Гаагской мирной конференции вопроса об ограничении морских вооружений.

Во втором разделе – «Проблема военно-морского разоружения в период подготовки Второй мирной конференции в Гааге» – рассматривается реакция германских властей на английскую мирную инициативу по ограничению морских вооружений.

Активность британской дипломатии по данному вопросу проявилась сразу после принятия немцами флотской новеллы 1906 г. Чтобы доказать серьезность своих намерений, английское правительство заявило об уменьшении морских расходов на флот в 1906/07 г. и о снижении численности сухопутной армии на 20 тыс. человек. По дипломатическим каналам, а также по линии военно-морского атташе официальный Лондон пытался убедить германские власти в честности британской инициативы. Однако даже германский посол в Лондоне П. Меттерних, отличавшийся проанглийскими настроениями, оценивал идею разоружения как очередную хитрую уловку «туманного Альбиона». Неудивительно, что Вильгельм II и военно-морской статс-секретарь о ней не хотели ничего слышать. Они увидели в ней лишь попытку англичан заставить немцев свернуть работы по выполнению флотского закона 1900 г. Берлин отказывался включать вопрос об ограничении морских вооружений не только в рабочую повестку мирной конференции, но и даже обсуждать его в «академическом порядке» вне рамок форума. 30 апреля 1907 г. рейхсканцлер Бюлов, выступая в рейхстаге, ещё раз публично заявил об отрицательной позиции германского правительства. Он объяснил это необходимостью укреплять оборону страны по причине особого географического положения, а

также ввиду других обстоятельств. При этом рейхсканцлер особо обратил внимание на то, что немцы не пытаются навязать свою позицию другим странам. Если, по его словам, из обсуждения вопроса о разоружении выйдет что-то практически полезное, то Германия «добросовестно проверит, насколько это отвечает защите мира, ее национальным интересам». Такая открытость Берлина, поддержанная в разной степени Петербургом, Венной, Токио, Парижем и Вашингтоном, заставили в итоге Лондон отказаться от своего плана. Безусловно, это была победа, которая подстегнула Германию к продолжению военно-морского соперничества с Великобританией и способствовала ускорению флотского строительства в других морских державах мира.

В третьем разделе – «Завершение работы по принятию флотской новеллы 1908 г. и германо-английские отношения» – анализируются германо-английские отношения в период августа 1907 г. - мая 1908 г.

Летом и осенью 1907 г. работы по подготовке новой флотской новеллы продолжились. 21 сентября того же года Тирпиц окончательно определил контуры будущего документа. В нем обязательно должна была идти речь о так называемом «четырёхтактном темпе» на период 1908-1911 гг. и о 20-летнем сроке службы всех боевых кораблей. Такие параметры новеллы позволили бы Германии создать новую эскадру на три года раньше срока: вместо 1916 г. – в 1913 г. и в период 1911-1915 гг. выйти на соотношение германского и английского флотов в пропорции «2 : 3». В условиях постоянного напряженного ожидания возможного морского нападения со стороны Великобритании это имело большое значение. Скорейшее создание сильного германского флота позволило бы, как думал Тирпиц, быстрее пройти так называемую «зону риска». По его мнению, которое разделял и кайзер, англичане не должны были болезненно реагировать на принятие флотской новеллы, так как сами активно развивали собственный флот. В такой ситуации, как полагали в Берлине, промедление являлось недопустимым.

В ноябре 1907 г. британские власти уже располагали проектом новой флотской новеллы. В английских газетах появились статьи, проникнутые нескрываемой тревогой ввиду предстоящего усиления германского флота. В них отмечалось, что утверждением этого документа дело не закончится, и в 1911 г. «мир вновь будет удивлен новым законопроектом». Похожая мысль звучала и в последних выступлениях Грэя в начале января 1908 г. К этому он ещё добавлял, что расширение флотской программы соседнего государства исключает дальнейшее ограничение флотского строительства в Британии. Между тем напряженность между двумя странами продолжала расти. Один из руководящих чинов Форин оффис Э. Кроу в это время писал: «Все признаки указывают на то, что энергия германского правительства направлена на подготовку к грядущей войне с Англией». Британское политическое руководство разделяло это мнение, считая, что у немцев «нет дружественных намерений перед лицом их военно-морской программы». Развернувшаяся в английских газетах антигерманская кампания заставили кайзера в феврале 1908 г. обратиться с письмом к британскому морскому министру Э. Туид-

мауту с разъяснениями относительно целей германской флотской политики. Однако это вызвало большое негодование по другую сторону Ла-Манша, так как было расценено как вмешательство во внутренние дела суверенного государства. Ещё до окончательного утверждения рейхстагом флотской новеллы в марте 1908 г. при обсуждении морского бюджета на 1908/09 г. англичане уже дали свой ответ новому германскому вызову. Во-первых, они увеличили ассигнования на флот (по сравнению с предшествующим годом). Во-вторых, отныне британское политическое и военно-морское руководство без каких-либо оговорок стали рассматривать Германию как соперника № 1. После принятия новеллы реакция англичан была ещё более резкой. Фишер предлагал нанести превентивный удар по немцам. Король Эдуард VII не пошел такой авантюрный шаг, но свой запланированный визит в Германию отложил. Лондон стал активнее работать над укреплением Антанты.

В четвертом разделе – «Первые попытки Берлина и Лондона обсуждения проблемы соглашения о морских вооружениях (июнь-сентябрь 1908 г.)» – рассматриваются первые попытки Берлина и Лондона договориться по острой флотской проблеме. С германской стороны это диктовалось необходимостью освобождения из паутины «политической изоляции», которую искусно плела британская дипломатия. К этому также подталкивала опасность морского нападения «островитян» на немцев. Поэтому Бюлов был серьезно обеспокоен состоянием германо-английских отношений и стремился к их улучшению, в том числе и путем подписания флотского соглашения. С английской стороны по-прежнему оставалось желание, если не остановить, то хотя бы замедлить темпы немецкого флотского строительства. При этом можно было бы, как полагали в Лондоне, сразу достичь две цели – сохранить имеющееся морское господство и сберечь огромные денежные средства для решения социальных проблем. Началом зондажа возможных переговоров по флоту встала встреча и обмен мнениями между предпринимателями А. Баллиным и Э. Касселем в июне 1908 г. В десятых числах августа 1908 г. уже король Эдуард VII с супругой и сопровождающими лицами прибыл в Германию. Главной целью этого визита была попытка договориться по флотской проблеме. Однако переговоры между Ч. Гардингом и кайзером показали, что немцы ни на йоту не хотели отступить от выполнения флотского закона, тем более что британцы взамен ничего не предлагали. В конце официальной встречи они заявили, что если немцы не замедлят темпы флотского строительства, то на следующий год английское правительство вынуждено будет принять усиленную военно-морскую программу. Тем самым британцы прогнозировали в 1909 г. ситуацию, которая в истории получила название «морская паника». Столь же неудачной оказалась поездка в Берлин английского министра финансов Д. Ллойд-Джорджа, предлагавшего заключить морское соглашение на основе соотношения флотов в пропорции «2 : 3». Но Тирпиц посчитал, что это очередная уловка британцев, которые хотели бы затормозить флотское строительство немцев. В итоге «лондонский гость» не смог добиться встречи ни с одним официальным германским лицом, а ограничился лишь беседой с журналистом. А. Штейном. Таким образом, первая попыт-

ка добиться договоренности по флоту потерпела неудачу. Она показала, что подходы к ее решению с обеих сторон были неконструктивными. Каждая страна стремилась преследовать исключительно собственные интересы. Результат такой попытки был предопределен. Кайзер и Тирпиц, в отличие от Бюлова и германского иностранного ведомства, не хотели ничего слышать о флотском соглашении с британцами, которых подозревали в стремлении сорвать выполнение флотского закона 1900 г. Англичане давали повод для такого суждения. На официальных переговорах 11 августа 1908 г. они ничего конструктивного не предложили немцам, а ограничились лишь проявлением обеспокоенности по поводу флотской строительной программой.

Глава III. «Германская военно-морская политика в отношении Великобритании в марте 1909 г. - ноябре 1911 г.» – состоит из 5 разделов.

В первом разделе – «Мартовский кризис 1909 г.» – освещаются события, связанные с возникновением «морской паники» на британских островах, и анализируются ее последствия для двухсторонних отношений.

После неудачных августовских 1908 г. переговоров в Берлине были готовы к тому, что англичане при обсуждении очередного морского бюджета на 1909/10 г. примут повышенную военно-судостроительную программу. Поэтому там находились в состоянии тревожного ожидания. Однако ситуация начала ухудшаться раньше, чем предполагали немцы. Виной тому послужило известное интервью кайзера британской газете «Daily Telegraph», опубликованное 28 октября 1908 г. Однако это было только начало очередного обострения двухсторонних отношений. В ноябре 1908 г. в палате лордов ряд известных в стране политиков вполне серьезно заявляли о возможности нападения Германии на британские острова. В стране явно назревала «военная истерия». Она стала ещё более очевидной после информации, просочившейся в печать в декабре 1908 г., о досрочной закладке немцами двух линейных кораблей. Все попытки Меттерниха и Виденмана опровергнуть это утверждение перед официальными британскими лицами оказались безуспешными. Как позже выяснилось, Тирпиц признал данный факт. Его объяснения, что Германия не совершила никакого ускорения в строительстве кораблей, так как все действия укладывались в нормы действующего флотского закона, в Лондоне не были услышаны. Благодаря усилиям Фишера и морского министра Р. МакКены на британских островах вовсю был раскручен жупел «германской угрозы». В результате парламент вместо планировавшихся 6 дредноутов утвердил строительство 8 судов этого класса. Получалось, что на каждый заложенный немцами киль англичане отвечали двумя килями. Кайзер и Тирпиц были в негодовании.

В условиях обострившихся германо-английских отношений Бюлов предпринял попытку добиться замедления флотского строительства, перевести его исключительно в оборонительное русло. Рейхсканцлер предлагал ограничиться строительством крейсеров, подводных лодок, укреплением береговой линии. Он считал, что таким путем можно улучшить отношения с англичанами и подписать с ними политический договор, который гарантировал бы их нейтралитет в случае европейской войны. Также от сокращения флот-

ского строительства страна получила бы большую экономию денежных средств. Против подобных намерений резко выступили Вильгельм II и Тирпиц. Глава военно-морского ведомства готов был идти на переговоры с британцами, но только на основе формулы «3 : 4». Мартовские события убеждали его в том, что только мощный флот может заставить британцев считаться с интересами Германии. Однако, как справедливо полагал рейхсканцлер, никакая сила не заставит англичан принять такое условие. В итоге Бюлов вынужден был выполнять требование Тирпица – «ждать и ничего не делать», надеясь на скорейшее прохождение «опасной зоны».

Во втором разделе – «Начало канцлерства Бетман-Гольвега и продолжение попыток заключения морского соглашения (июль-ноябрь 1909 г.)» – рассматриваются усилия Бетман-Гольвега заключить морское соглашение с англичанами на начальном этапе его канцлерства.

Морская проблема по наследству перешла к рейхсканцлеру Бетман-Гольвегу, занявшему этот пост в июле 1909 г. Он санкционировал продолжение переговоров между Баллиным и Касселем в августе 1909 г. В Берлине чутко реагировали на проявление любой заинтересованности официального Лондона в обсуждении флотского вопроса. 21 августа 1909 г. рейхсканцлер в беседе с английским послом в Берлине Э. Гошеном выразил готовность германского правительства начать переговоры по флоту. При этом Бетман-Гольвег надеялся увязать эту проблему с подписанием политического соглашения. Тирпиц, который несколькими неделями ранее противился самой идее переговоров по ограничению флотского морского вооружения, теперь был другого мнения. Он считал, что в данной ситуации «необходимо договариваться с англичанами, поскольку в противном случае будет хуже». С середины августа 1909 г. сформировалось единство мнений рейхсканцлера и военно-морского статс-секретаря на переговорный процесс с англичанами. Тирпиц считал возможным заключение флотского договора на основе формулы «2 : 3». Однако союз двух государственных деятелей был недолгим. Уже в сентябре 1909 г. военно-морскому статс-секретарю стало известно, что Бетман-Гольвег готов к односторонним флотским уступкам британцам ради подписания договора о нейтралитете. В Лондоне проявили заинтересованность к предложению рейхсканцлера начать обсуждение острых проблем и ждали его конкретизации. 15 октября 1909 г. рейхсканцлер вместе с министром иностранных дел В. Ф. Шоеном изложили Гошену видение решения флотского и политического вопросов. Немецкая сторона предлагала вначале заключить общеполитическое соглашение и только потом флотское. Подход британцев был иной. Их интересовал, прежде всего флотский договор, а если быть ещё более точным – соглашение об информационном обмене о строящихся судах. В оставшиеся дни октября и ноября 1909 г. между Берлином и Лондоном шел обмен мнений по этим вопросам, но преодолеть имеющиеся разногласия по принципам начала ведения переговоров они так и не смогли. В связи намечавшимися на британских островах выборами в парламент процесс зондирования был приостановлен до января 1910 г. Обе стороны ушли на перерыв со своими убеждениями. При этом Грэй дал понять, что англича-

не только тогда пойдут на конструктивные переговоры, когда увидят реальное снижение немцами темпов флотского строительства. Для Бетман-Гольвега это была непростая задача, поскольку требовалось преодолеть сопротивление Тирпица и кайзера, стоявших «горой» за исполнение флотского закона.

В третьем разделе – «Переговорная пауза в германо-английских отношениях (ноябрь 1909 г. - июль 1910 г.)» – рассматривается так называемая «переговорная пауза» в двухсторонних отношениях, связанная с выборами в британский парламент, а также смертью короля Эдуарда VII и восшествием на престол Георга V.

Выборная кампания в Англии сопровождалась сильной антигерманской риторикой. Поэтому пока она не закончилась, в Берлине не помышляли о начале переговоров. Однако в марте 1910 г., когда, казалось бы, выборные «страсти» должны были успокоиться, в парламенте началось обсуждение морского бюджета на 1910/11 финансовый год. Оно проходило опять в анти-немецком духе. Морской министр МакКена безапелляционно утверждал, что в Германии осуществляется ускоренное флотское строительство. Такие заявления явно не способствовали установлению переговорного настроения, особенно со стороны Тирпица. Бетман-Гольвег также в этот период времени не проявлял особого энтузиазма. Он был разочарован позицией Грэя, который не верил в возможность снижения немцами темпов флотского строительства и интересовался только вопросом обмена информацией о строящихся судах. В мае 1910 г. неожиданно скончался король Эдуарда VII, что делало невозможным возобновления обмена мнениями по флотской и политической проблемам. Только в июле 1910 г. британская сторона выразила, наконец, готовность к переговорам. При этом Лондон больше не настаивал на ограничении темпов судостроения, поскольку, согласно новелле 1908 г., после 1911 г. должно было произойти его законное снижение с 4-х до 2-х кораблей в год. Англичане теперь думали о том, чтобы Тирпиц не использовал эту ситуацию для инициирования нового морского документа. В качестве предмета переговоров британцы предлагали немцам отказ от корректировки флотского закона. Кроме того, для них по-прежнему оставался важным вопрос узаконивания официального обмена информацией о строящихся кораблях. В Берлине внешне отреагировали положительно на такую английскую инициативу, но, тем не менее, переговоры шли очень вяло. Одной из причин этого являлось желание Бетман-Гольвега увязать флотское соглашение с политическим договором, что никак не вписывалось в планы британцев. Другая причина заключалась, как всегда, в особой позиции Тирпица. Морской министр был убежден, что в предложенном англичанами варианте явно просматривается перекосящий морской преимущества только в их сторону. Подобное, как он считал, недопустимо. В противовес он предлагал Бетман-Гольвегу выдвинуть формулу установления соотношения флотов «2 : 3» как основу для начала переговоров с англичанами. Получалось, что формально глава военноморского ведомства не был против переговоров, но его требование, по сути, сводилось к тому, чтобы британцы добровольно отказались от политики

«двухдержавного стандарта». Если учесть, что англичане также стремились к тому, чтобы заставить немцев откорректировать их строительную программу исходя из требований Лондона, то вырисовалась уже давно знакомая картина – каждая из сторон пыталась добиться исключительного преимущества за счет интересов другого партнера. В такой ситуации Бетман-Гольвегу стало ясно, что тему флотского соглашения в переговорах с англичанами временно лучше не затрагивать.

В четвертом разделе – «Проблемы переговоров об информационном обмене в августе 1910 г. - июле 1911 г.» – изучаются попытки сторон договориться по вопросу об обмене информацией о строящихся судах, определяются причины их неудачи.

Учитывая большую заинтересованность британцев в информационном обмене, Берлин решил пойти им на встречу по этому вопросу, исходя из собственных интересов. В сентябре 1911 г. Тирпиц выступил за соглашение. Одновременно он выразил готовность взять обязательство «не строить с 1912 г. больше 2-х дредноутов, если Великобритания не будет сооружать больше 3-х кораблей». В октябре 1910 г. Бетман-Гольвег огласил официальную позицию германского правительства по «информационной проблематике». В заявлении, сделанном им, говорилось о готовности к обмену данными о строящихся судах. При этом выражалась готовность к замедлению темпов флотского строительства, но в рамках закона 1900 г., и подчеркивалась связь флотского соглашения с политическим договором. В ходе обмена мнениями, последовавшими в конце 1910 г. и в первой половине 1911 г., выяснилось отношение англичан к немецкому плану. Они, следуя стратегической политической линии, не хотели увязывать вопрос об информационном обмене с подписанием политического соглашения. Однако уже в марте 1911 г. Грэй увязывал подписание информационного соглашения с замедлением немцами флотского строительства, чем вызвал негодование со стороны кайзера и Тирпица. Военно-морской статс-секретарь в принципе был не против обмена данных о сооружаемых кораблях, но выступал за то, чтобы этот процесс происходил одновременно – с 1 октября по 16 ноября. Суть этого предложения была проста. Тирпиц стремился к тому, чтобы англичане не использовали полученную информацию для корректировки собственного судостроительного плана. Однако британцев такой подход не устраивал, и они настаивали на других сроках – между 15 ноября и 15 марта. В июне 1911 г. немецкая сторона выразила согласие с таким решением. Но подписание соглашения так и не произошло, поскольку в июле 1911 г. разразился «агадирский кризис». В последующем изменилась позиция и самого Тирпица. В конце 1911 г. он взял курс на принятие новой флотской новеллы, и «информационный» договор не вписывался в его планы. Это сыграло определяющую роль в отрицательном итоговом результате переговоров об обмене сведений о строящихся судах.

В пятом разделе – «Опасность войны в период «Агадирского кризиса» – анализируется ситуация июля-ноября 1911 г., когда существовала реальная угроза войны между двумя государствами.

После знаменитого прыжка «Пантеры» в марокканский порт Агадир отношения между Берлином и Лондоном резко ухудшились. 23 июля 1911 г. начальник оперативного управления военного министерства Г. Уилсон обсудил с французскими генералами возможность отправки на континент британского экспедиционного корпуса. После этого был подписан меморандум об оказании военной помощи. Ситуация ещё больше усугубилась, когда на британских островах стало известно о том, что в прибрежных водах Норвегии начали концентрироваться германские военные суда. Британцы привели свой флот в состояние повышенной боеготовности. Донесения Меттерниха, а также военного атташе майора Остертага из Лондона в августе-сентябре 1911 г. говорили о серьезных приготовлениях англичан к боевым действиям. Кайзер в ответ на такое развитие событий также был готов прибегнуть к силовому варианту разрешения ситуации. Однако стараниями высокопоставленных морских чинов его отговорили от этой безумной идеи. На тот момент Германия ещё не была готова воевать, хотя «человек с улицы» и высокопоставленные военные чины сухопутной армии выражали боевой настрой. По мнению Тирпица, время для этого пока не пришло. Вместе с тем соответствующие выводы из марокканских событий были сделаны незамедлительно. Военно-морской статс-секретарь стал усиленно продвигать идею новой флотской новеллы, которая, по его мнению, была крайне необходима в свете июльско-ноябрьских событий 1911.

Глава IV. «Германо-английские морские противоречия в конце 1911 г. - июль 1914 г.» – состоит из 4 разделов.

В первом разделе – «Подготовка к принятию новой флотской новеллы в ноябре 1911 г. - феврале 1912 гг. – очередной шаг к обострению германо-английских отношений» – анализируются действия военно-морского ведомства, направленные на принятие новой флотской новеллы, а также противодействие этому со стороны рейхсканцлера, иностранного ведомства и министерства финансов.

После «агадирского кризиса», который показал недостаточную боеготовность флота, Тирпиц решил исправить эту ситуацию. Однако этому не способствовало наступление так называемого «двухтактного темпа» в военном судостроении, начало которого намечалось на 1912 г. Военно-морской статс-секретарь хотел сохранить «трехтактный темп» на период 1912-1917 гг. и стремился создать третью активную эскадру первой линии. Этот план не вписывался в расчеты Бетман-Гольвега, думавшего в первую очередь о политическом соглашении с англичанами. Рейхсканцлер понимал опасность тирпицевского проекта для дела улучшения отношений с Лондоном, негативная реакция которого не вызывала никаких сомнений. Это было видно по публикациям британской прессы. Уже в августе 1911 г. в различных изданиях обсуждались перспективы ухудшения двухсторонних отношений в случае принятия Берлином новой флотской новеллы. На заседаниях с участием кайзера, Тирпица и Бетман-Гольвега, проходивших в конце августа и в сентябре 1911 г., рассматривались параметры флотского документа. С конца ноября 1911 г., когда завершился «агадирский кризис», ознаменовавший «унижение

немецкой нации», морской министр стал настойчиво требовать усиления флота Открытого моря. По его плану к 1917 г. следовало сформировать третью эскадру линейных кораблей и увеличить численный состав флота. Тирпиц даже выразил готовность пойти на заключение договора с британцами на основе формулы «2 : 3», надеясь таким путем смягчить позицию рейхсканцлера и тех депутатов рейхстага, которые выступали за соглашение с англичанами. Однако этот ход не помог. Сообщения, которые приходили из Лондона, свидетельствовали о том, что британцы готовы к диалогу только в том случае, если немцы не будут менять параметры флотского закона. Началось долгое и мучительное для военно-морского статс-секретаря противостояние с рейхсканцлером, у которого в союзниках были министр иностранных дел А. Кидерлен-Вэхтера, посол Меттерних, а также министр финансов А. Вермут. Бетман-Гольвег, насколько мог, оттягивал момент внесения проекта новеллы для обсуждения в рейхстаг. В январе 1912 г. канцлер без предварительного согласования с морским министром предложил не оформлять новеллу в форме закона, а провести ее посредством ежегодных ассигнований. Кайзер категорически отказался от такого варианта. Тогда Бетман-Гольвег стал настаивать на том, чтобы образование третьей эскадры шло постепенно и «чтобы темп строительства до 1917 года обеспечивал прибавку третьего корабля только в каждом втором году». Несмотря на все ухищрения, рейхсканцлер уступил давлению морского министра и кайзера. Он вынужден был это сделать после того, как Тирпиц существенно урезал первоначальный проект новеллы, а Вильгельм II сделал официальное заявление о внесении флотского документа в рейхстаг. Это произошло 7 февраля 1912 г. Тем не менее глава германского правительства не прекратил сопротивления. В очередной раз в немецком руководстве проявилось два подхода к решению флотской проблемы, определяющим фактором, обуславливавшим разногласия между Тирпицем и кайзером, с одной стороны, и Бетман-Гольвегом, Кидерленом, Меттернихом и Вермутом, с другой, являлось разное видение перспектив отношений с англичанами.

Во втором разделе – «Попытка заключения колониального соглашения как путь к политическому договору между Германией и Англией» – изучаются усилия Меттерниха, а также Р. Кюльмана в конце 1911 г. добиться колониального соглашения между Лондоном и Берлином с тем, чтобы создать основу для политического договора.

В речи Грзя, произнесенной им 27 ноября 1911 г. в нижней палате парламента, прозвучала мысль о том, что Англия не будет чинить препятствий Германии на пути расширения ее колониальных владений в Африке. На основании этого заявления Меттерних в своих донесениях от 28 и 29 ноября 1911 г. выражал надежду на возможность заключения колониального соглашения с англичанами, как основы для дальнейшей нормализации двусторонних взаимоотношений. Эта идея заинтересовала Бетман-Гольвега. Ее реализация позволила бы увеличить африканские владения Германии, также появилась бы возможность не только отсрочить принятие флотской новеллы, но и улучшить отношения с Англией и создать почву для политического до-

говора. После консультаций с кайзером рейхсканцлер разрешил Меттерниху начать зондирование почвы для возможного колониального соглашения. Подобные действия вызывали одобрения у советника германского посольства в Лондоне Р. Кюльмана, рекомендовавшего Бетман-Гольвегу не идти по пути принятия новой флотской новеллы. В противном случае, по его мнению, Германия не только не добьется увеличения колониальных владений, но и кардинальным образом испортит отношения с британцами. Такое наставление вызвало сильное возмущение и отповедь у кайзера. В начале десятых чисел января 1912 г. Вильгельм II уже выступил против переговоров по колониям, считая, что таким путем англичане пытаются увести немцев от принятия флотской новеллы. По его убеждению, Германия сможет решить колониальную проблему только тогда, когда у нее будет сильный флот.

В третьем разделе – «Миссия Холдена и ее последствия для развития германо-английских отношений (февраль - май 1912 г.)» – анализируется последняя попытка достижения соглашений между Берлином и Лондоном по флотской и политической проблемам.

К началу 1912 г. в Германии и в Англии имелось немало сторонников продолжения диалога по острым вопросам флотского и политического соглашений. Инициативу начала переговоров взяла на себя британская сторона, которая хотела отговорить немцев от принятия новой флотской новеллы. Вероятность провала такой попытки была очень велика, поэтому визит британского военного министра Р. Холдена в Берлин носил неофициальный характер. Тирпиц и кайзер отнеслись к этому вояжу очень серьезно. Они надеялись узнать о ближайших морских планах британцев в случае принятия или не принятия немцами новой флотской новеллы, а также обсудить возможность англо-германского договора о союзе или нейтралитете на основе замедления реализации новеллы. Обмен мнениями проходил с 8 по 10 февраля 1912 г. Каждая из сторон стремилась добиться выгодного для себя решения флотского и политического вопросов. Немцы хотели подписания соглашения о политическом нейтралитете и флотского договора на основе формулы «2 : 3». Англичане стремились, если не разубедить Берлин принимать новеллу, то хотя бы растянуть во времени ее реализацию. Удивительно, но по окончании переговоров и Холден, и кайзер считали, что почти справились с поставленными задачами. Вопрос заключался только лишь в том, примет ли британское правительство результат проведенной встречи в качестве основы для подписания соглашений по поднимаемым проблемам. Однако знакомство с проектом флотской новеллы, привезенной Холденом в Лондон, убеждало английские власти (прежде всего военно-морское руководство) в том, что принятие немцами нового флотского документа создаст серьезную угрозу морской национальной безопасности страны. Поэтому после выяснения через Меттерниха невозможности отказа Берлина от плана утвердить новеллу, там решили дезавуировать переговоры Холдена, назвав их частными. В такой ситуации Бетман-Гольвегу, который до последнего пытался оттянуть внесение новеллы в рейхстаг, чтобы иметь основу для переговоров с англичанами, и торговался с ними относительно условий заключения политического догово-

ра, вынужден был отступить. Он это сделал под давлением кайзера и Тирпица, а также ввиду неблагоприятных внешних обстоятельств. Черчилль, выступая 19 марта 1912 г. в парламенте с обоснованием морского бюджета на 1912/13 финансовый год, говорил исключительно о «германской угрозе». Это заявление было выгодно Тирпицу. Как победу собственной флотской политики он расценил признание Черчилля в достаточности для Англии 60 % превосходства над германскими военно-морскими силами. В апреле 1912 г. рейхстаг начал обсуждение военного законопроекта, составной частью которого была флотская новелла. 22 мая 1912 г. большинством голосов членов парламента она была окончательно принята. Таким образом, провал миссии Холдена и отказ англичан подписать политический договор в немецкой трактовке способствовали последнему усилению германского флота перед Первой мировой войной. Гонка морских вооружений между Германией и Англией неизбежно вела их к военному конфликту, масштабы которого в обеих столицах тогда ещё полностью не осознавали.

В четвертом разделе – «Мирный» раунд морского соперничества в мае 1912 г. - июле 1914 г. и подготовка к войне» – анализируется состояние германо-английских отношений по флотской проблеме в последние предвоенные годы (май 1912 г. - июль 1914 г.).

Формально отрезок времени с мая 1912 г. по конец июля 1914 г. считается наиболее спокойным в германо-английских отношениях, по сравнению с предшествующими годами XX столетия. В этот период не происходило ни каких кризисов, «морских паник». Одна из причин такого положения заключалась в признании англичанами невозможности преодолеть флотское соперничество с немцами. Однако это абсолютно не означало, что между Берлином и Лондоном установился «полный мир и покой». Как показали дальнейшие события, это было затишье перед бурей под названием «Первая мировая война». Ещё до окончательного утверждения рейхстагом новой новеллы англичане стали готовить симметричный ответ. Черчилль, отвечая на запрос в палате общин, заявил 15 мая 1912 г., что ввиду планируемого принятия немцами нового флотского документа, кабинет министров готов внести в парламент предложение о дополнительном финансировании британского флота в 1912/13 г. Речь шла о сумме 342 тыс. 456 фт. ст. Через два месяца, 18 июля 1912 г., английское правительство, как и обещало, опубликовало дополнение к флотскому бюджету. В нем по существу утверждался принцип «2 килля против 1 немецкого килля». Это должно было достигаться как за счет строительства новых кораблей, так и путем перегруппировки имеющихся сил. Черчилль, выступая 22 июля 1912 г. в парламенте с обоснованием дополнительного морского бюджета, говорил о переброске в Северное море 8 линкоров средиземноморского и атлантического флотов. Это позволило бы, как считал морской министр, к 1914 г., когда ещё не будет создана 3-я эскадра Германии, увеличить группировку британских кораблей до 41 единиц. В ноябре 1912 г. между странами начала складываться очередная напряженная ситуация, связанная с разными подходами Берлина и Лондона к разразившейся 1-й Балканской войне. К концу ноября 1912 г. обстановка понемногу

нормализовалась, но ощущение возможности войны в самое ближайшее время оставалось. Обе стороны делали самые решительные заявления, подтверждавшие их решимость в случае развязывания военного конфликта поддерживать своих союзников. В Берлине планы подготовки армии и флота к войне подробно обсуждались на заседании Военного совета 8 декабря 1912 г. В этом же русле следует рассматривать морскую конвенцию между Германией, Австро-Венгрией и Италией, которая была подписана в июне 1913 г. Неудивительно, что в обстановке военных приготовлений Тирпиц не мог серьезно воспринимать черчиллевское предложение о приостановке на год военного судостроения. Оно было сделано английским морским министром 18 октября 1913 г. Цель очередной «британской инициативы», по мнению военноморского статс-секретаря, заключалась в том, чтобы гарантировать преимущество английского флота к моменту начала войны. Обе стороны несколько не сомневались в ее неизбежности в самое ближайшее время и вели подготовку к ней полным ходом.

В заключении сформулированы основные выводы:

Проблема германо-английского морского соперничества в начале XX в. в силу политических, экономических и международных особенностей, в которых она формировалась, вышла за рамки этих двух государств. Она стала серьезным фактором мировой политики. Ее возникновение предопределялось поздним вхождением кайзеровской Германии в «высшую лигу» мировых держав, где места были уже давно распределены. Заявить о своих правах можно было только с помощью весомых и убедительных аргументов в виде мощных армии и флота. Для отвоевания «места под солнцем» у главного антагониста Германии – Великобритании, имевшей самый сильный флот в мире – нужно было обладать достаточным количеством современных кораблей. Это в полной мере осознал Тирпиц в 90-е гг. XIX в., когда он, ещё не будучи министром, сформулировал теорию германских военно-морских сил. Заняв министерский пост, он стал воплощать в жизнь теоретические замыслы. Флотские законы 1898 г. и 1900 г. явились военной основой для германо-британского антагонизма, так как в ходе их реализации намечалось построить флот, который планировалось использовать в качестве орудия политического и военного давления на Англию.

Традиционно флотское соперничество между двумя странами хронологически определяется 1906-1914 гг., когда гонка морских вооружений приобрела открытый характер. Однако ее признаки обнаружились уже в предшествующие годы, начиная с 1900 г. Поэтому период 1900-1906 гг. можно определить, как время вызревания, складывания противоречий на море между двумя народами. Этот этап характеризовался осознанием англичанами «немецкой угрозы» и принятием первых мер против нее. К их числу можно отнести активное реформирование флота, концентрацию его основных сил в Северном море, «дредноутную революцию» и первую проверку военно-политической прочности Германии в виде кризиса конца 1904-1905 гг.

После утверждения немцами новеллы 1906 г., которая узаконила строительство германских дредноутов, гонка морских вооружений между двумя

странами приняла откровенный характер. Она продолжалась до 1914 г., разделяясь на ряд подэтапов. В качестве главных критериев такого выделения можно взять подготовку и принятие немцами флотских новелл 1906 г., 1908 г., 1912 г. и связанные с этим переговоры между Берлином и Лондоном по проблемам военно-морского строительства. Переговорный фактор являлся одной из главных составляющих частей межгосударственных отношений. Он в полной мере раскрыл особенности подходов каждой из сторон к рассматриваемым флотским и общеполитическим проблемам. Первый подэтап датируется 1906-1908 гг. Он характеризовался неудавшейся попыткой англичан в 1907 г. на Второй мирной конференции в Гааге юридически зафиксировать ограничение военно-морского вооружения. Берлин не только не поддержал эту идею, но и принял в 1908 г. флотскую новеллу. После этого в июне-сентябре 1908 г. прошли первые переговоры между двумя сторонами по проблеме военно-морского вооружения. Они закончились полным провалом, так как подход сторон был взаимоисключающим. Немцы стремились неукоснительно исполнять флотский закон с внесенными в него поправками. Англичане хотели, если не остановить, то хотя бы замедлить его реализацию. Однако взамен в качестве какой-либо реальной альтернативы они ничего не предлагали. Причина этого была проста и очевидна. Лондон, как и Берлин, не думал отступать от стратегии и принципов собственной международной и морской политики.

Начало второму подэтапу положила «мартовская паника» 1909 г. на британских островах. Она была вызвана к жизни информацией о том, что немцы раньше времени (в конце 1908 г.) начали строить два дредноута, предусмотренные программой 1909 г. При этом объяснения германской стороны полностью игнорировались. В результате в ответ англичане приняли на 1909/10 финансовый год усиленную судостроительную программу. Кризис окончательно сорвал все покровы относительно направленности британской флотской политики. Если до этого ещё среди некоторых представителей германского военно-морского ведомства были сомнения в том, что английский «двухдержавный стандарт» ориентирован только против немцев, то после марта 1909 г. они исчезли. Можно сказать, что Германия окончательно не только де-факто, но и де-юре объявлялась морским соперником № 1 Великобритании.

Это, впрочем, не исключало попыток каждой из сторон искать выход из создавшегося «флотского тупика». Правда, мотивация у них была разной. Англичан, в первую очередь, интересовала тема обмена информацией о строящихся судах с тем, чтобы более целенаправленно выстраивать флотскую политику по отношению к Германии. Немцы стремились к заключению политического договора, который гарантировал бы нейтралитет Великобритании в случае европейской войны. В обмен они готовы были предложить оформить флотское соглашение на приемлемых для англичан условиях. Однако все эти попытки при рейхсканцлерах Бюлове и Бетман-Гольвеге не увенчались успехом. Логическим завершением второго подэтапа стала угроза войны между двумя государствами в июле-ноябре 1911 г. Свою лепту в до-

ведение ситуации до такого состояния внесла и гонка морских вооружений. Не случайно после урегулирования второго марокканского кризиса из Адмиралтейства раздавались голоса, выражавшие недовольство очередной упущенной возможностью разгромить немецкий флот, чтобы раз и навсегда решить «германскую морскую проблему». Внешне все разрешилось благополучно, но сохранившийся мир был основан на «унижении немецкой нации». Политическое и военное руководство Германии сделало надлежащие выводы из событий лета-осени 1911 г. и повело работу по укреплению вооруженных сил страны. В будущем оно не хотело повторения «марокканского сценария». Для этого требовалось иметь не только сильную сухопутную армию, но и мощный флот. Тирпиц использовал сложившуюся обстановку, чтобы ускорить работу по принятию очередной новеллы. Ее реализация должна была привести к созданию в самое ближайшее время 3-й активной эскадры линейных кораблей.

Третий заключительный подэтап германо-английского морского соперничества начался в конце ноября 1911 г. и продолжался до конца июля 1914 г. Он был отмечен яростной борьбой внутри германского правительства вокруг новой флотской новеллы и последней неудавшейся попыткой добиться германо-английских соглашений в феврале 1912 г. в ходе визита британского военного министра Холдена в Берлин. Логическим завершением провала переговоров стало дальнейшее флотское усиление двух сторон и окончательное сползание в колею, ведущую в пропасть войны. Об этом свидетельствовали события мая 1912 г. - июля 1914 г.

Если говорить о главном «виновнике» неудавшихся договоренностей с германской стороны, то им был Тирпиц. Во-первых, он не хотел «сдавать свой строительный план», не получив от англичан взамен никаких уступок по флоту (морской министр не принимал предлагаемое Бюловым, а затем Бетман-Гольвегом политическое соглашение, в качестве компенсации за флотский договор). Во-вторых, Тирпиц выдвигал неприемлемую для британцев формулу соглашения по военно-морским силам – «3 : 4», а затем «2 : 3». Англичане также не хотели принимать тирпицевский вариант договора об обмене информацией о строящихся судах. Глава военно-морского ведомства выступал за такой порядок предоставления данных, который не вписывался в расчеты англичан. В конечном итоге переговоры и в этой области ни к чему не привели. Позиции главы военно-морского ведомства по этим вопросам разделялись кайзером. Прорвать этот «железный дуэт» «оппортунистам» Бюлову и Бетман-Гольвегу, которых поддерживали статс-секретари иностранных дел Шоен, Кидерлен и посол в Лондоне Меттернихом, так и не удалось.

С английской стороны команда противников договоров с немцами выглядела более представительной и выступала сплоченнее. Это были, прежде всего, король Эдуард VII, а затем Георг V, премьер-министр Асквит, министр иностранных дел Грэй и его подчиненные Николсон, Бертъе, Кроу. Среди представителей Адмиралтейства речь идет о Фишере, Черчилле. Все они, за некоторым исключением, уже с 1908 г. однозначно считали Германию главным врагом Великобритании и предпринимали шаги не только дипломати-

ческого, но и военного характера по ее нейтрализации. Хотя дело до войны не дошло, антигерманская заостренность внешней политики и военного судостроения англичан была совершенно очевидной. С марта 1908 г. «двухдержавный стандарт» Великобритании де-факто был направлен только против Германии. Лондон прилагал большие усилия для его поддержания. Параллельно с этим многое делалось для сохранения Антанты как гаранта равновесия военно-политических сил в Европе. С позиции защиты и неприкосновенности этих двух главных принципов британской внешней политики англичане предлагали немцам флотское и информационное соглашения и оценивали их встречные предложения (речь идет, прежде всего, о немецкой инициативе заключить политический договор о нейтралитете). Отступить от них официальный Лондон не мог и не хотел. В противном случае это означало бы нанесение серьезного ущерба национальным геополитическим интересам.

Таким образом, предварительные переговоры между двумя сторонами, которые велись на протяжении второй половины 1908 г.- первой половины 1912 г., напоминали разговор двух глухих. Каждый толковал о своем, не слыша другого собеседника. Неудивительно, что конечным итогом стал общий провал переговоров по различным договоренностям и продолжение усиленного морского вооружения. Оно рано или поздно должно было сказать предназначенное ему слово в затянувшемся флотском соперничестве. В результате нерешенная проблема гонки морских вооружений между двумя странами явилась одним из важных катализаторов, приведших в действие спусковой механизм Первой мировой войны. К сожалению, человечеству надо было пройти через бойню двух мировых войн, чтобы получить горький опыт и понять жизненную необходимость договариваться по современным вооружениям в любых ситуациях.

Если оценивать флотское строительство Тирпица и кайзера с точки зрения поставленной им цели и полученных результатов, то следует констатировать его провал. Да, действительно, благодаря усилиям, предпринятым военно-морским статс-секретарем и императором, Германия в «табели рангов» мировых морских держав за небольшой отрезок времени поднялась с шестого места до второго. Тем не менее немецкий флот не достиг уровня $2/3$ мощи британских военно-морских сил. (Хотя Черчилль объявил в марте 1912 г. о приемлемости соотношения флотов Англии и Германии в пропорции «16 : 10», что отвечало тирпицевской формуле «3 : 2».) В действительности к 1 августа 1914 г. это соотношение было «1,5 : 1» по кораблям, построенным после 1906 г. С учетом додредноутных судов эта формула выражалась цифрами «2 : 1». Именно об этом и говорил Черчилль в начале войны. Если же брать во внимание флоты Франции и России, то соотношение сил было ещё большим не в пользу Германии. Конечно, немцы не успели завершить свою флотскую программу. К тому же необходимо учитывать и «потерянное десятилетие», о котором говорил Тирпиц. Однако упущенные возможности реально не увеличивали количество боевых кораблей, но они влияли на исход сражений и свидетельствовали о просчетах политических и военных стратегов.

Тирпицевский план не смог учесть все зигзаги международной политики. Он начал давать трещины уже после 1904 г. Поэтому флотские новеллы 1906 г., 1908 г. и 1912 г., помимо всего прочего, стали своеобразным «военно-морским эрзацем» неудавшихся попыток отколоть Россию и Францию от Англии. Тирпицевский флот не сумел исполнить роль политического рычага воздействия на британцев, удерживавшего их от войны с Германией, и не позволил безопасно провести страну через «зону риска». Напротив, усиление мощи этого фактора германской политики заставило в конечном итоге Великобританию определить для себя одновекторность внешней политики и вступить в войну на стороне России и Франции.

В морском соперничестве двух стран Германия всегда была стороной догоняющей, отвечающей на вызовы, которые ей бросала Великобритания. Но это никоим образом не означало ее пассивность. Постоянное стремление немцев взять планку, установленную «морской владычицей мира», заставляли англичан предпринимать ответные действия. Все это, в свою очередь, постоянно поддерживало флоты двух стран в состоянии ожидания и подготовки к войне в самое ближайшее время. Морская гонка вооружений между Германией и Великобританией в начале XX в. имела серьезные последствия не только в военной, но и в политической сферах. Она дестабилизировала положение в Европе, повлияв, в конечном счете, на нарушения мира. Ответственность за это в равной степени несут оба государства.

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ДИССЕРТАЦИИ ОТРАЖЕНЫ В СЛЕДУЮЩИХ ПУБЛИКАЦИЯХ:

Статьи, опубликованные в ведущих рецензируемых научных журналах, определенных ВАК Министерства образования и науки РФ:

1. Синегубов С. Н. Начало канцлерства Бетман-Гольвега и попытка заключения германо-английского флотского соглашения (июль-ноябрь 1909 г.) // Известия Российского Государственного Педагогического Университета им. А. И. Герцена. Общественные и гуманитарные науки (философия, языковедение, литературоведение, культурология, экономика, право, история, социология, педагогика, психология). 2008. № 11(66). С. 246-252. (0,5 п. л.).
2. Синегубов С. Н. Усилия рейхсканцлера Бюлова заключить германо-английское морское соглашение во второй половине 1908 г. - в первой половине 1909 г. и их неудача // Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. Общественные и гуманитарные науки (философия, история, социология, политология, языковедение, литературоведение, экономика, право, культурология, педагогика, психология, методика обучения). 2008. № 12(81). С. 110-119. (1 п. л.).
3. Синегубов С. Н. Синдром «морской паники». К вопросу о позиции германского руководства по проблеме флотского соглашения с Великобританией (апрель-июль 1909 года) // Вестник Челябинского государственного университета. 2009. № 16. История. Вып. 32. С. 109-116. (1 п. л.).

4. Синегубов С. Н. Синдром «военной угрозы» как постоянный фактор германо-английских отношений 1904-1911 гг. // Известия Алтайского государственного университета. 2009. № 4/1 (64/1). С. 202-210. (1 п. л.).
5. Синегубов С. Н. Проблема германо-английского флотского соглашения на этапе начала февраля-конца марта 1909 г. // Вестник Белгородского университета. 2009. Т. 15 (70), вып. 12. С. 55-65. (1 п. л.).
6. Синегубов С. Н. Угроза германо-английской войны в июле-ноябре 1911 г.: Миф или реальность? // Известия Российского Государственного Педагогического Университета им. А. И. Герцена. Общественные и гуманитарные науки (философия, история, социология, политология, культурология, искусствоведение, языкознание, литературоведение, экономика, право). 2009. № 12 (90). С. 37-45. (1 п. л.).
7. Синегубов С. Н., Шилов С. П. К проблеме германо-английского флотского и политического соглашения в феврале-марте 1912 г. // Вестник Тюменского государственного университета. 2009. № 1. С. 91-96. (0,5 п. л.).
8. Синегубов С. Н. Германское руководство и проблема флотского соглашения с Великобританией в период ноября 1909 г.- конец июля 1910 г.: переговорная пауза // Научные проблемы гуманитарных исследований. 2009. Вып. 12(2). С. 108-114. (0,5 п. л.).

Монография:

9. Синегубов С. Н. Упорство против силы: германо-английское морское противостояние в 1900-1914 гг. Монография. Тюмень: Изд-во ТюмГУ, 2010. 608 с. (38 п. л.).

Статьи и тезисы докладов:

10. Синегубов С. Н. Некоторые вопросы империалистической внешней политики кайзеровской Германии на страницах журнала «Zeitschrift für Geschichtswissenschaft» // Вестник Ленинградского университета. Сер. история, язык, литература. 1986. № 3. С. 90-92. (0,2 п. л.).
11. Синегубов С. Н. Политика Германии в Польше, Прибалтике и Финляндии в годы первой мировой войны в освящении западногерманской буржуазной историографии // Сб.: Вопросы историографии всеобщей истории. Под ред. Б. Г. Могильницкого, И. Ю. Николаевой. Томск: Изд-во Томский гос. ун-т, 1986. С. 187-201. (0,5 п. л.).
12. Синегубов С. Н., Шилов С. П. Военно-морская идея Германии в пропагандистской литературе конца XIX - начала XX вв. // Вестник Тюменского государственного университета. 2004. № 1. С. 8-14. (0,5 п. л.).
13. Синегубов С. Н. Проблема германо-английского морского соперничества в конце XIX начале - XX вв. в отечественной историографии // Историк и его эпоха. Материалы всероссийской научно-практической конференции, посвященной памяти профессора В. А. Данилова (24-25 апреля 2007). Тюмень: Изд-во ТюмГУ, 2007. С. 94-96. (0,2 п. л.).
14. Синегубов С. Н. Миссия британского военного министра Холдена в Берлин в феврале 1912 г. и неудавшаяся попытка заключения германо-

- английского морского соглашения // Тюменский ист. сб. Вып. 10. Тюмень: Вектор-Бук, 2007. С. 118-123. (0,3 п. л.).
15. Проблема заключения германо-английского морского соглашения в период апреля-ноября 1909 г. // Европа: Международный альманах. Выпуск 8. Тюмень: Изд-во ТюмГУ, 2007. С. 103-113. (1 п. л.).
16. Синегубов С. Н. Донесения германского военно-морского атташе в Лондоне Виденмана в 1907-1912 гг. как один из источников изучения истории германо-британского морского соперничества в начале XX в. // Документ в контексте универсальных практик: Материалы Всероссийской научно-практической конференции. 12-13 ноября 2007. Тюмень: Изд-во ТюмГУ, 2007. С. 123-126. (0,2 п. л.).
17. Синегубов С.Н. Проблема договора об обмене информации о строящихся военно-морских судах в германо-английских отношениях 1909-1912 гг. // Научное обозрение. 2007. № 6. С. 69-74. (0,3 п. л.).
18. Синегубов С. Н. Германские ведомства и проблема заключения германо-британского флотского соглашения в период ноября 1908 г.- февраля 1909 г. // Тюменский исторический сборник. Выпуск 11. Тюмень: Вектор Бук, 2008. С. 95-104. (0,5 п. л.).
19. Синегубов С. Н. Обсуждение вопроса усиления флота Германии и германо-английские отношения в августе 1911-феврале 1912 гг. // Научное обозрение. 2008. № 1. С. 133-138. (0,3 п. л.).
20. Синегубов С. Н. Подготовка к принятию флотской новеллы 1906 г. в Германии и германо-английские отношения // Альманах исследований всеобщей истории XVI-XX вв. номер 6. Альбионика. Вып. 3. Екатеринбург: Изд-во Урал. ун-та, 2008. С. 262-273. (0,5 п. л.).
21. Синегубов С. Н. Германо-английские военно-морские противоречия и проблема разоружения в 1906-1907 гг. // Альманах современной науки и образования. 2008. № 6 (13). С. 191-198. (0,3 п. л.).
22. Синегубов С. Н. Последние усилия рейхсканцлера Б. Бюлова на посту рейхсканцлера заключить германо-английское соглашение по флоту в апреле-июле 1909 г. и их неудача // Европа: Международный альманах. Выпуск 8. Тюмень, 2008. С. 101-109. (1 п. л.).
23. Синегубов С. Н. Исследование идеологии европейского маринизма на рубеже XIX-XX вв. // Европа: Международный альманах. Выпуск 8. Тюмень: Изд-во Мандр и К., 2008. С. 200-203. (0,2 п. л.).
24. Синегубов С. Н. Российские историки о германо-английских отношениях конца XIX - начала XX вв. // Альманах современной науки и образования. 2009. № 1 (20). ч. 1. С. 144-147. (0,2 п. л.)
25. Синегубов С. Н. Фолькер Рольф Бергхан – исследователь германо-английских морских противоречий конца XIX-начала XX вв. // Историк и его эпоха: Вторые Даниловские чтения (20-22 апреля 2009 г.) Тюмень: Изд-во ТюмГУ, 2009. С. 266-270. (0,2 п. л.).