

С. П. Шилов

**ГЕРМАНСКИЕ ИСТОРИКИ О ЦЕЛЯХ СТРОИТЕЛЬСТВА
ВОЕННО-МОРСКОГО ФЛОТА В ГЕРМАНИИ
НА РУБЕЖЕ XIX–XX ВЕКОВ**

Переход Германии от бисмарковской “континентальной политики” к “мировой политике” и взятый в связи с этим курс на создание большого военно-морского флота, необходимого как орудие такой политики, уже давно привлекал внимание немецких историков.

До первой мировой войны преобладала точка зрения, согласно которой строительство флота вытекало из дальнейшего экономического и политического развития Германии. Так, А. Штенцель в угоду правительственной пропаганде доказывал важность военного флота в решении экономических и политических проблем, отыскав в истории Ганзы глубокие корни преемственности морских традиций Германии [1].

Военное поражение в 1918 г. заставило германских историков заняться пересмотром ранее сложившихся исторических концепций. Переоценка ценностей в период Веймарской республики стала определяться порой задачами восстановления и укрепления военно-морского потенциала Германии. В этой обстановке появляются многочисленные работы, авторы которых пытались установить просчеты военно-морского строительства.

Г. Херцфельд и Б. Михалик выразили свое понимание “патриотически настроенных офицеров” адмирала А. Тирпица, которые стремились устранить “несправедливый” для Германии раздел мира. Однако, по их мнению, это еще не означало, что Германия стремилась к войне. Оба историка отрицали наступательный характер концепции Тирпица. Стратегия “идеи риска”, по Михалику, например, заключалась в том, чтобы добиться соглашения с русско-французским союзом, политическая смерть которой наступила после заключения англо-французской Антанты. Дальнейшее строительство флота после этого вообще не имело смысла [2].

Более серьезная попытка осмысления проблем строительства военно-морского флота была предпринята в работах “либеральных историков” Э. Кера и Г. Хальгартена [3]. Кер показал заинтересованность в постройке флота наряду с крупной промышленностью и тех слоев германского общества в лице партий, союзов, общественных групп, которые хотя и не оказывали прямого давления на “флотскую политику” правительства, но извлекали из нее выгоды экономического и политического характера. Подчеркивая “примат внутренней политики над внешней”, он объяснял строительство военного флота и тесно связанное с ним тарифное законодательство как “средство борьбы классового противостояния (юнкерства и буржуазии. — С. Ш.), которое перепрыгнуло во внешнюю политику и которое необходимо было довести до конца внешнеполитическими средствами, потому что эта проблема не могла быть решена внутривнутриполитически” [4]. Спу-

стоя несколько лет Хальгартен, как и Кер, опровергая представление старой немецкой историографии о примате внешней политики над внутренней, продолжил тему, начатую своим другом [5]: в какой степени военная промышленность была связана с правительственными кругами и оказывала влияние на “флотскую политику”. Хальгартен отмечает наличие тесных связей Вильгельма II с фирмой Круппа, который поощрял стремление военных промышленников получать заказы за границей.

Приход к власти национал-социалистов в 1933 г. предопределил судьбу этих исследований. Хальгартену удалось лишь в 1951 г. издать свою книгу во Франции. Правда сокращенный вариант “Империализма до 1914 года” вышел во Франции в 1935 году [6]. Книга же Кера была забыта на долгие годы. Она никак не вязалась с националистическим пафосом почитателей политики Тирпица в лице представителей морской публицистики и консервативных историков тех лет. Так, Х. Хальман и Х. Фернис в 1930-е гг. оправдывали политику адмирала Тирпица. Как Херцфельд и Михалик [7], они отрицали антианглийскую направленность германского строительства флота. Если Тирпиц и скрывал свои конечные цели, считал, например, Фернис, то это еще не означало, что флот строился против “островного государства” [8].

После второй мировой войны историк консервативного направления В. Хубач, подобно Фернису, отстаивает Тирпица и его флотскую политику, правда, делает это более искусно, чем его предшественник. Подробно освещая ход военно-морского строительства, Хубач постоянно подчеркивает положительную роль Тирпица. По его мнению, Тирпиц не был инициатором форсирования военно-морского строительства перед первой мировой войной. Для морского министра Англия не была “прирожденным врагом”, “идея риска” была чисто оборонительной. И вообще все поступки Тирпица, в отличие от кайзера Вильгельма II, были глубоко продуманы [9]. В итоге западногерманский историк пришел к выводу, что глава военно-морского ведомства строил флот не для войны с Англией (скорее наоборот, английский “Naval defence act” явился толчком для гонки морских вооружений), а для того, чтобы заключить с ней союз [10].

Современные западногерманские консервативные ученые отошли от более или менее прямолинейных высказываний своих

предшественников. Тем не менее тенденция к стремлению снять с Германии ответственность за гонку морских вооружений сохраняется. При этом некоторые исследователи обращаются к теории “навализма” (от лат. *naval* — морской). Согласно этой теории военно-морское строительство на рубеже XIX-XX вв. охватило почти все большие и малые страны, для которых термин “морские интересы” имел значение для расширения или сохранения позиций в колониальных делах и вопросах морской торговли. Так и германское флотское строительство вытекало не из стремления к переделу мира, а являлось закономерным результатом экономического, политического, технического и культурного развития государства. Зачем упрекать Германию в разработке кораблестроительных программ, считают эти историки, если флотские программы получали законодательную основу в Англии, США, Франции, Японии, России, Португалии, Румынии, Турции, Бразилии, Мексике, Аргентине, Чили, Швеции, Норвегии и Китае [11].

Лишь появление в начале 1960-х гг. работ профессора Гамбургского университета Ф. Фишера и исследователей так называемого “академического направления” в западногерманской историографии дало толчок к переоценке старых постулатов о роли Германии в развязывании первой мировой войны [12]. В монографии “Рывок к мировому господству” Фишер на основе богатейшего архивного материала доказывает, что германская военная политика являлась продолжением довоенной экспансионистской политики правящих кругов военными средствами. Историк выдвинул тезис о всеобъемлющей ответственности немецкой внешней политики в разжигании мирового пожара и тем самым открыл острые дебаты по проблемам возникновения первой мировой войны [13]. Шумная кампания консервативных историков в 1960-70-х гг. против Фишера была поддержана и тогдашним боннским правительством, отзвуки которой дошли и до наших дней [14].

Под влиянием работ Фишера и некоторых других историков становится ярче и палитра оценок целей германской флотской политики. Еще в конце 1960-х гг. английский исследователь Д. Стейнберг указывал на антианглийскую направленность строительства военного флота в Германии. При этом Стейнберг указал на так называемый “эмский меморандум” адмирала Тирпица

1897 г., в котором говорилось об Англии как опаснейшем враге [15]. Продолжая эту тему, западногерманский исследователь Ф. Р. Бергхан на основе многочисленных архивных документов, и прежде всего из военного архива г. Фрайбурга, доказывал два основополагающих тезиса. Во-первых строительство военного флота с 1898 г. имело антианглийскую направленность; во-вторых, наращивание военно-морских сил имело целью обеспечить господство существующей классовой системы “через интеграцию социалистической революционной потенции”. Флотские законы были нацелены и на предотвращение “парламентаризации и демократизации прусско-германского конституционализма” [16].

Фундаментальная работа Бергхана придала новый импульс изучению проблем морской политики и строительства флота в Германии в 1897—1914 годах. Особого внимания заслуживают исследования “либеральных историков” В. Дейста и М. Епкенханса [17]. Они во многом дополняют и углубляют книгу Бергхана. Однако появились и такие работы, в которых основные выводы Бергхана подверглись резкой критике. Против тезиса, что уже первый флотский закон был направлен своим острием против Англии, выступил Ф. Хуберти [18]. “Эмский меморандум” Тирпица 1897 г., где говорится об Англии как сопернике Германии на морях, Хуберти сравнивает с “меморандумом IX” 1894 г., в котором “возможными” противниками на морях назывались Франция и Россия. Отсюда и в меморандуме 1897 г., размышляет автор статьи, о Великобритании говорится лишь как о “возможном противнике”. Поэтому “неубедительно заключать, что Тирпиц хотел поспорить с английским морским господством” [19]. Хуберти поддержал М. Залевски, который, наряду с отрицанием антианглийской направленности строительства германского флота, оспаривал тезис о его использовании как “паллиатива” против социал-демократии [20].

Другой исследователь К. Шак считает, что морское строительство в Германии велось в целях достижения “всемирнополитического паритета” и признания империи как “равноправного актера” на мировой политической сцене. Для большей наглядности он сравнил и нашел сходство целей флота Тирпица с задачами “красного флота” СССР. Советский военно-морской флот, по мнению Шака, являлся, как и германский флот начала XX в.,

инструментом “политического и военного давления... при решении вопросов мировой политики” [21].

Таким образом, можно говорить о том, что некоторые консервативные историки ФРГ, несколько модернизировав свои взгляды, продолжают оправдывать полностью или частично военно-морскую политику германских правящих кругов на рубеже XIX-XX веков. Они не считают Германию инициатором развязывания гонки вооружений на море и тем самым снимают с нее ответственность за разжигание первой мировой войны.

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Штенцель А. История войны на море с точки зрения морской тактики. Ч. 1-5. Петроград, 1917-1918.

2. Herzfeld H. Die deutsche Flottenbau und die Englische Politik // Archiv fur Politik und Geschichte. Berlin, 1926, Michalik B. Probleme des deutschen Flottenbaues. Breslau, 1931.

3. Kehr E. Schlachtflottenbau und Parteipolitik. 1894-1901. Versuch eines Querschnitts durch die innenpolitischen, sozialen und ideologischen Voraussetzungen des deutschen Imperialismus. Berlin, 1930; Hallgarten George W. F. Imperialismus vor 1914. Die soziologischen Grundlagen der Auenpolitik europischer Gromchte vor dem Ersten Weltkrieg. 2 Bde, Mnchen, 1963. (Русск. пер.: Хальгартен Г. Империализм до 1914 года. Социологическое исследование германской внешней политики до первой мировой войны. М., 1961).

4. Kehr E. Op. cit. S. 160.

5. Хальгартен посвятил книгу “Империализм до 1914 г. ” памяти своего друга Экарта Кера, умершего в 1933 г. в возрасте 31 года.

6. Hallgarten W. Vorkriegsimperialismus. Die soziologischen Grundlagen der Aussenpolitik Europischer Mchte bis 1914. Paris, 1935.

7. Hallmann H. Der Weg zum deutschen Schlachtflottenbau. Stuttgart, 1933; Fernis H. Die Flottenovellen im Reichstag 1906-1912. Wrzburg, 1934.

8. Fernis H. Op. cit. S. 91.

9. Hubatsch W. Die ra Tirpitz. Studien zur deutschen Marinepolitik 1890-1918. Gttingen-Berlin-Frankfurt, 1955. S. 15-16.

10. Ibid. S. 20.

11. См., например, работы: Hubatsch W. Navalismus und Technik um XIX. und XX Jahrhundert // Marine Rundschau. 1977. H. 2. S. 51-55; Rohver J. Kriegsschiffbau und Flottengesetze um die Jahrhundertwende // Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871-1914. Dsseldorf, 1972; Schack K. Der Beginn des deutschen Schlachtglottenbaues

1897-1900. Grundlage und Entwicklung bis zum 2 Flottengesetz / Inaug. Diss. zu Mnchen. Mnchen, 1981.

12. См. подробнее: Виноградов К. Б. Буржуазная историография первой мировой войны. Происхождение войны и международные отношения. М., 1962.

13. Fischer F. Griff nach der Weltmacht. Die Kriegszielpolitik der kaiserlichen Deutschland 1914-1918. Dsseldorf, 1961.

14. Наиболее интересные публикации о контroversии Ф. Фишера см: Schllgen G. "Fischer-kontroversen" und Kontinuitätsproblem. Deutsche Kriegsziele im Zeitalter der Weltkriege // Ploetz-Geschichte der Weltkriege. Mächte, Ereignisse, Entwicklungen 1900-1945, hrsg. von A. Hillgruber, J. Dlfier. Freiburg, 1981; Berghahn V. R. Die Fischer-Kontroverse - 15 Jahre danach // Geschichte und Gesellschaft. H. 6. 1980.

15. Steinberg J. Yesterdays Deterrent: Tirpitz and the Birth of the German Battle Fleet. London, 1968.

16. Berghahn V. R. Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II. Dsseldorf, 1971. S. 13.

17. Deist W. Flottenpolitik und Flottenpropaganda. Das Nachrichtenbureau des Reichsmarineamtes 1897-1914. Stuttgart, 1976; Epkenhans M. Die Wilhelminische Flottenrüstung. 1908-1914. Weltmachtstreben, industrieller Fortschritt, soziale Integration. München, 1991.

18. Huberti F. N. Tirpitz als Verschleierungs-Politiker // Marine-Rundschau. 1974. H. 9. S. 535-534.

19. Idid. S. 536.

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

21. Schack K. Op. cit. S. 98-100.