

УДК 94(430).08

ББК 63.3(4Гем)53

**«Потерянное десятилетие» (1888–1897 гг.)  
кайзеровского военно-морского флота:  
миф или реальность?**

*С.Н. Синегубов, С.П. Шилов*

Филиал Тюменского государственного университета в Ишиме  
(Ишим, Россия)

**“Lost Decade” (1888–1897s) of the Kaiser's Navy:  
a Myth or Reality?**

*S.N. Sinegubov, S.P. Shilov*

The Branch of Tyumen State University in Ishim (Ishim, Russia)

Анализируется обоснованность тезиса бывшего германского военно-морского статс-секретаря А. Тирпица о том, что предшествующее его приходу в министерство десятилетие (1888–1897 гг.) оказалось «потерянным» для развития немецкого флота, что имело, по его глубокому убеждению, серьезные военно-политические и исторические последствия как для военно-морских сил страны, так и для немецкого государства в целом. На основе изучения исследовательского и архивных материалов, касающихся особенностей формирования немецкого флота в конце 80-х — второй половины 90-х гг. XIX в., показывается, что поднятая А. Тирпицем «проблема» оказывается в действительности искусственной. В большей своей части она была обусловлена попыткой автора заявленного постулата оправдать собственную политику интенсивного строительства германских морских сил и возложить определенную ответственность за ее конечную неудачу (потерю немецкого флота в результате проигрыша в Первой мировой войне) на вице-адмирала Ф. Гольмана (предшественника А. Тирпица на посту министра) и кайзера Вильгельма II. Имеющиеся в распоряжении авторов научные сведения доказывают, что так называемое «потерянное десятилетие» было закономерно обусловлено объективными политико-экономическими, военными условиями развития Германии и субъективным фактором.

**Ключевые слова:** военно-морское строительство в Германии, международная политика, противостояние Германии, Франции, России и Великобритании.

The article analyzes the validity of the thesis of the former German naval state Secretary A. Tirpitz that the decade (1888–1897), prior to his joining the Ministry, was «lost» for the development of the German Navy, which resulted, in his opinion, in a series of military, political and historical implications for navy and the German State as a whole. Based on the research of the archival material concerning the formation of the German Navy in the late 80s — the second half of 90-s of the XIX century, the authors show that the “problem” raised by A. Tirpitz is in fact artificial. For the most part it emerged due to the attempt of the author of the stated postulate to justify its policy of the intensive construction of the German naval forces and blame Vice-Admiral F. Hollmann (predecessor of A. Tirpitz as Secretary) and Kaiser Wilhelm II for its ultimate failure (loss of the German fleet as a result of the defeat in the World War I). Available sources of the scientific information prove that the so-called «lost decade» was determined by the objective economic, political and military conditions of the development of Germany and the subjective factor.

**Key words:** naval construction in Germany, international politics, the opposition of Germany, France, Russia and the UK.

DOI 10.14258/izvasu(2015)4.2-27

История военно-морского флота кайзеровской Германии насыщена интереснейшими событиями и фактами, отражающими головокружительное вос-

хождение страны из разряда регионального государства в мировую державу. В своем развитии немецкие морские силы прошли ряд знаковых этапов, некото-

рые из них требуют определенной детализации и уточнения. Одним из таких, как представляется, является так называемое «упущенное десятилетие» — период с 1888 по 1897 гг., когда во главе германского военно-морского ведомства стоял Ф. Гольман, влиявший на процесс формирования достаточно еще молодого, не обремененного многолетними традициями и военным опытом флота страны.

Указанную дефиницию этого времени дал в своих воспоминаниях «отец германского флота» А. Тирпиц [1, с. 86]. Тем самым он пытался особо акцентировать внимание читателей как минимум на двух важных военно-политических моментах объективного и субъективного характеров: если бы морское руководство Германии в 1888–1897 гг. действительно занималось настоящим строительством военно-морского флота, то есть сооружало бы линейные броненосные корабли, а не крейсера, как это делалось А. Тирпицем в 1898–1916 гг., то исход битвы при том же Скагерраке против англичан 31 мая — 1 июня 1916 г. очевидным образом был бы в пользу II рейха, со всеми далеко идущими последствиями для общего исхода Первой мировой войны [2, с. 94–96]. А следующий посыл сводился к тому, что вина за «напрасно потраченное время» косвенно возлагалась на кайзера Вильгельма II, как главнокомандующего всеми вооруженными силами страны, и прямо на Ф. Гольмана, не имевшего тщательно продуманной программы развития флота.

Действительно ли дело обстояло таким образом или же А. Тирпиц, как и другие отставные «высокопоставленные мемуаристы», сознательно смещал военно-политические и исторические акценты в оценке прошедших событий, чтобы представить себя в наиболее выгодном свете перед современниками и последующими поколениями? В отечественной и зарубежной исследовательской литературе, посвященной анализу военно-морской политики кайзеровской Германии конца XIX — начала XX в., данному сюжету не было уделено внимания [3, с. 144–147; 4, с. 11–14; 5, с. 124–131]. В этой связи представляется возможным и необходимым ликвидировать имеющуюся научную лауну и беспристрастно оценить ситуацию в военно-морском строительстве кайзеровской Германии в 1888–1897 гг.

Чтобы сделать это объективно и взвешенно, необходимо хотя бы конспективно охарактеризовать процессы во флотской сфере в предшествующий период немецкой истории. Вопрос о необходимости создания собственных боевых кораблей встал после завершения прусско-датской войны 1848–1850 гг. В Берлине решили создать флот так называемого второго ранга [6, л. 447]. По-настоящему же формирование морских сил страны началось в 1867 г., когда первый морской министр Северогерманского союза адмирал Э. Яхман добился утверждения амбициозной десятилетней программы строительства флота [7, р. 85–86].

После объединения Германии в 1873 г. первый руководитель имперского Адмиралтейства А. Штош получил поддержку от О. Бисмарка и сумел защитить в рейхстаге проект, предусматривавший создание на этапе 1873–1883 гг. более сотни боевых судов самого разного класса — от броненосных фрегатов до канонерских лодок [8, S. 71]. В соответствии с внешнеполитической концепцией «железного канцлера» эти корабли должны были в первую очередь придать Германии статус «респектабельной морской державы», интересной для других государств в качестве потенциально значимого союзника, и служить важным инструментом в проводимой им «политике равновесия» [9, S. 72]. Нужно отметить, что эта задача в значительной степени была решена. Во всяком случае, к моменту отставки А. Штоша в 1883 г. германский флот прочно занимал третье место в Европе, уступая лишь военно-морским силам Великобритании и Франции [10, с. 76–81].

Вместе с тем с доктринальной точки зрения в период всего «правления» О. Бисмарка (вплоть до 1890 г.) флоту не отводилась какая-либо самостоятельная роль в возможных военных конфликтах против главных врагов Германии — Франции и России. В его задачу, согласно штошевскому «континентально-оборонительному» замыслу, в лучшем случае входила подстраховка с моря действий сухопутной армии и обеспечение при необходимости высадки десанта. Предполагалось, что немецким боевым судам не придется действовать против объединенных сил противника. Это нашло отражение в разрабатываемых тогда возможных военных комбинациях. Наглядным образцом проектов таких морских операций, далеких от своей проработанности, стал, например, план комиссии «по обороне государства» от 27 мая 1882 г., предусматривавший боевые действия против России [11, л. 36–42]. В его обсуждении и утверждении принимал самое деятельное участие и А. Штош.

Сменивший его на посту руководителя Адмиралтейства в 1883 г. Л. Каприви придерживался в целом прежней концепции «подчиненности флота сухопутной армии» в будущих военных операциях. Однако он придал ему новый вектор развития — основной упор в военном судостроении стал делаться на сооружении миноносцев и крейсеров. Такой акцент на данных типах боевых судов, как считают историки, был обусловлен влиянием французской морской «молодой школы» — *Jeune Ecole* адмирала Т. Оба, пропагандировавшей преимущества крейсеров и миноносцев в будущей морской войне [12, с. 13–14]. Под ее «обаяние» тогда попали все ведущие европейские державы, в том числе и Великобритания. «Отрезвление» у англичан начало наступать после 1885 г., в связи с резким обострением отношений с русскими. Боязнь британцев перед крейсерами одного из своих «злейших врагов», способными, по их мнению, нанести серьез-

ный ущерб внешней морской торговле, от которой зависело процветание английской промышленности и благосостояние народа, подвигнула их к созданию мощного броненосного флота. Только он, как полагали в Лондоне, мог в полной мере обеспечить полное господство на море и гарантировать национальную безопасность страны. Первым и значимым шагом к решению этой задачи явилось законодательное утверждение в 1889 г. и последующая реализация знаменитого «Naval Defence Act» [13, с. 1–6].

Кайзеровская Германия как континентальное государство не имела такого сильного и опасного внешнего «морского раздражителя». Он был только на суше в лице французских и русских сухопутных армий. Против них выставлялся хорошо обученный и вооруженный по последнему слову техники вермахт. При развертывании боевых действий на море крейсерско-миноносным флотам, активно развивавшимся тогда во Франции и России, должны были противостоять аналогичные по типу и классам германские корабли.

Пример англичан, перешедших к стратегии строительства броненосных линейных кораблей, не оказался для немцев заразительным. Тем более что Великобритания не рассматривалась в Берлине в качестве соперника номер один. Более того, еще при О. Бисмарке в 1887 г., когда произошло оформление Средиземноморской Антанты, в немецкой политике получила реализацию тенденция вовлечения Англии в орбиту интересов II рейха. В дальнейшем, при канцлере Л. Каприви (1890–1894 гг.), это получит свое логическое завершение в так называемом «новом курсе» внешней политики Германии. Наглядным проявлением пусть и временного сближения немцев и британцев стало подписание ими так называемого Занзибарского, или Гельголандского, договора 1890 г. [14], являвшегося предметом огромной гордости кайзера Вильгельма II.

Таким образом, международная обстановка конца 80-х — первой половины 90-х гг. XIX в., развитие военно-морской теоретической и технической мысли, а также состояние экономики еще не ставили остро перед высшим политическим и военным руководством кайзеровской Германии проблему быстрее строительства броненосного линейного флота. Необходимости в нем не осознавал даже Вильгельм II, который, как известно, с первых дней своего правления (июня 1888 г.) буквально носился с идеей сильного и мощного флота. Однако из каких именно кораблей он должен был состоять, германский венценосец ясного представления не имел.

Дело в том, что в первой половине 90-х гг. XIX в. параллельно существовали и негласно боролись между собой «мэхэновское» и «младофранцузское» представления об идеальном сильном флоте.

В 1889 г. вышла в свет ставшая потом знаменитой книга американского военно-морского практика, те-

оретика и историка А.Т. Мэхэна «Влияние морской мощи на историю 1660–1783» [15]. В ней провозглашалась совершенно иная, по сравнению с постулатами французской «молодой школы», концепция стратегии и тактики морской войны. Согласно ей, основу флота должны составлять линейные корабли, которые либо в генеральном сражении уничтожают суда врага, либо блокируют их в портах и принуждают к капитуляции. В результате обеспечивается полное господство государства на просторах мирового океана. Достижение этой цели, по убеждению А. Мэхэна, будет возможным, если эскадры, дивизионы, флотилии будут состоять из однотипных боевых судов.

Разобраться в том, какая из модных военно-морских концепций (американская или французская) является наиболее полно отвечающей практическим, жизненным запросам Германии, в высших властных структурах сразу не смогли. Здесь, как представляется, и сыграл свою роль личностный фактор. Вильгельм II был человеком увлекающимся. Ему нравились и теория Т. Оба, и взгляды А. Мэхэна, но при этом реализация положений «младофранцузской школы» не влетала казне «в копеечку». Как известно, у кайзера в первой половине 1890-х гг. всегда были проблемы с рейхстагом при утверждении морского бюджета. Ему приходилось устраивать настоящие «представления» перед депутатами, чтобы добиться одобрения требуемой сметы на развитие военно-морских сил. Совершенно очевидно, что строить крейсера и миноносцы, по сравнению с линейными броненосцами, было и быстрее, и дешевле. Другое дело, как в будущем такой флот сможет полноценно защищать интересы рейха, уже готовившегося заявить о своих притязаниях на «место под солнцем».

Говоря о «соперничестве» двух теорий во второй половине 1890-х гг., необходимо констатировать, что школа Т. Оба довольно глубоко пустила корни в сознании политических и военных руководителей кайзеровской Германии. Все тот же Вильгельм II, падкий до всего нового и необычного, что касалось вооружения, а тем более на море, даже в 1897 г., когда А. Тирпиц уже возглавлял военно-морское ведомство и пропагандировал при любой возможности идею строительства линейного броненосного флота в соответствии с идеями А. Мэхэна, еще сомневался в том, какому типу кораблей отдать предпочтение.

Второе по значимости лицо в германской «флотской иерархии» — Ф. Гольман, занимавший пост морского министра с 1890 по 1897 г., не отличался особой политической и военно-технической проницательностью. Его не мучили дилеммы, от которых страдал император. У него была задача выполнить установку кайзера — провести через рейхстаг морской бюджет с возможно меньшими потерями. К тому же от глубоких и всесторонних размышлений по поводу стратегии флотского строительства его посто-

янно отвлекала борьба с верховным командованием за право определять морскую политику. В результате он не смог переломить тенденцию, которая началась еще до его прихода в ведомство, — отставание германских военно-морских сил от флотов других государств [6, л. 45–52]. Страна в табели о рангах морских держав к концу 90-х гг. XIX в. опустилась на шестое место [16]. Но именно это «унизительное положение» государства заставит и Вильгельма II, и А. Тирпица, возглавившего в 1897 г. военно-морское ведомство, перейти к таким темпам строительства флота, которые вызовут настоящий переполох в международной политике и приведут к перестановке сил в мировом масштабе [17, с. 91–96].

Безусловно, кардинальный поворот в военно-морской политике Германии был обусловлен не только этими двумя неординарными фигурами, но и запросами крупных немецких промышленных и финансовых кругов, переросших в своих притязаниях к концу 90-х гг. XIX в. узкие национальные рамки.

При доказательстве необоснованности тезиса А. Тирпица о «потерянном десятилетии» следует обратить внимание еще на один момент. Будирование вопроса о необходимости Германии иметь сильный броненосный флот в немецком обществе началось еще до тирпицевских реформ — в 1896 г. [18, л. 130]. Поэтому последующая пропагандистская

кампания в 1898–1900 гг. строилась и совершенствовалась не на пустом месте. Понятно, что она носила уже другой характер и имела общегосударственный масштаб, учитывала все накопленные предыдущие ошибки и недостатки. Однако этот, пусть и не совсем удачный, опыт сослужил свою позитивную службу.

Наконец, критикуя сожаление А. Тирпица о «потерянном десятилетии», необходимо заметить, что ударное ядро германского флота против англичан в битве при Скагерраке составляли линейные корабли, построенные в начале XX в., а не в 1888–1897 гг. Военные суда конца XIX в. играли вспомогательную роль и не могли оказать решающего влияния на исход сражения.

Подводя общий итог рассуждениям, можно констатировать, что заявление А. Тирпица о «потерянном десятилетии» — это в большей степени фигура речи и определенная попытка оправдаться перед современниками и потомками за то, что проводимая им политика военно-морского строительства в итоге потерпела крах. «Несовершенство» периода 1888–1897 гг., с учетом всех объективных и субъективных факторов, было закономерно обусловлено и оно не могло быть иным. Более того, оно породило «германскую флотскую лихорадку», наложившую печать на европейскую и мировую историю 1898–1914 гг.

## Библиографический список

1. Тирпиц А. Воспоминания. — М., 1957.
2. Синегубов С.Н., Шилов С.П. По следам Скагеррацкого сражения // Вестник Тюменск. гос. ун-та. — 2011. — №2.
3. Синегубов С.Н. Российские историки о германо-английских отношениях конца XIX — начала XX в. // Альманах современной науки и образования. — 2009. — № 1 (20). — Ч. 1.
4. Синегубов С.Н. Англоязычная историография германо-британского морского соперничества начала XX в. // XXIII Ершовские чтения : Межвуз. сб. науч. ст. — Ч. II. — Ишим, 2013.
5. Синегубов С.Н. Особенности западногерманской историографии военно-морской политики кайзеровской Германии в конце XIX — начале XX в. // Вестник ИГПИ. История. — 2013. — №2.
6. Российский государственный архив военно-морского флота (далее — РГА ВМФ). — Ф. 417. — Оп. 1. — Д. 573.
7. Sondhaus L. Preparing for Weltpolitik : Germans Sea Power before the Tirpitz Era. — Annapolis, 1997.
8. Wislicenus G. Deutschlands Seemacht. — Leipzig, 1896.
9. Steinmetz H. O. Bismark und die Deutsche Marine. — Herford, 1972.
10. Дубров К.Т. Таблицы главнейших сведений о судах английского, германского, итальянского и французских флотов. — СПб., 1886.
11. РГА ВМФ. — Ф. 417. — Оп. 1. — Д. 446.
12. История военно-морского искусства. — Т. 3 : Военно-морское искусство эпохи империализма. — М., 1953.
13. Усиление английского флота на 70 судов. Морская хроника // Морской сборник. — 1889. — № 4.
14. Lahme R. Deutsche Außenpolitik. 1890–1894. Von der Gleichgewichtspolitik Bismarks zur Allianzstrategie Caprivis. — Göttingen, 1988.
15. Мэхэн А.Т. Влияние морской силы на историю 1660–1783. / Изд. Е.И.В. Наследника Цесаревича Вел. Кн. Георгия Александровича ; пер. с англ. Н.П. Азбелева. — СПб., 1895.
16. Романов А.М. Сравнительные таблицы военных флотов Англии, России, Франции, Германии, Италии, Ав-

## «Потерянное десятилетие» (1888–1897 гг.) кайзеровского военно-морского флота...

стрии, С-А. С. Шт. и республик Южной Америки. — СПб., 1897.

17. Синегубов С.Н., Шилов С.П. К проблеме германо-английского флотского и политического соглашения

в феврале-марте 1912 г. // Вестник Тюменск. гос. ун-та. — 2009. — № 1.

18. РГА ВМФ. — Ф. 417. — Оп. 1. — Д. 1473.