

УДК 623.8:323(430)(092)

DOI: 10.25730/VSU.2070.23.040

«Партийные маневры» адмирала А. Тирпица на старте создания большого военно-морского флота в кайзеровской Германии

Синегубов Станислав Николаевич¹, Шилов Сергей Павлович²

¹доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой истории,
социально-экономических и общественных дисциплин,

Ишимский педагогический институт – филиал, Тюменский государственный университет.
Россия, г. Ишим. ORCID: 0000-0001-7458-5062. Researcher ID: GLN-8324-2022. E-mail: globus_75@inbox.ru

²доктор исторических наук, профессор, директор Института социально-гуманитарных наук,
Тюменский государственный университет.

Россия, г. Тюмень. ORCID: 0009-0004-4287. Researcher ID: IXN-4136-2023. E-mail: sshilov@mail.ru

Аннотация. В статье рассматривается актуальный с научно-исторической точки зрения вопрос принятия I-го закона о флоте 1898 г. в Германии, который послужил началу превращения страны в великую морскую державу в целях борьбы с Великобританией за место «под солнцем». Проблема для немецких властей заключалась в том, что многие партии рейхстага были настроены не «профлотски». Необходимо было быстро менять ситуацию. В противном случае провал голосования по законопроекту имел бы серьезные экономические и военно-политические последствия на внутреннем и внешнем контурах. Предметом исследования является внутрипартийная борьба в немецком представительном органе относительно необходимости утверждения первого долгосрочного закона по формированию современного флота как действенного инструмента внешней политики и усилия главы военно-морского ведомства А. Тирпица по перетягиванию на свою сторону лидеров католического Центра. Именно позиция этой партии при голосовании по флотскому вопросу могла в итоге определить его судьбу. На основе архивных материалов и опубликованных документов, исследовательской литературы в статье показано, что морской министр и его помощники провели значимую работу с лидером партии Центра Е. Либбером. Как результат – «католики» в большей своей массе поддержали закон о флоте. Он был принят, несмотря на его критику социал-демократами, оппозицию Свободомыслящей народной партии, Немецкой народной партии и некоторых других политических групп.

Ключевые слова: Германия, законопроект о флоте 1898 г., борьба партий в рейхстаге, создание новых военно-морских сил.

Бурное экономическое развитие объединенной Германии в 1870–1890-е гг. потребовало от властей Второго рейха решать проблемы обеспечения промышленности новыми рынками сбыта, поиска дополнительных источников сырья, разбираться с избыточным населением. Все это можно было преодолеть за счет новых территорий за пределами «фатерланда», то есть колоний. Поэтому их приобретение становилось жизненно важным. Однако вариантов заполучить «заморские земли» в условиях их отсутствия по причине завоевания другими ведущими мировыми державами к указанному времени было немного [28, с. 767–1025]. Самый очевидный и понятный для сторонников внешнеполитической экспансии путь заключался в наращивании военной и морской мощи. Морскую силу можно было использовать для отъема колониальных территорий у той же Великобритании [9, с. 252], которая являлась самым большим owner of the colonies. Свое политико-экономическое и военное доминирование в мире империя обеспечивала за счет сильного боевого морского флота. Как известно, с 1885 г. англичане в своей военно-морской политике придерживались принципа «двухдержавного стандарта», получившего через четыре года статус закона [7, с. 43]. Он означал, что флот страны должен превосходить флота двух сильных государств, стоящих в «табеле рангов» сразу после Великобритании [10, с. 1–6.]

Такому действенному в политике «аргументу» нужно было противопоставить если не абсолютно равный, то во всяком случае, близкий по силе «довод», с которым будет считаться «Туманный Альбион», препятствующий, как говорил глава германского военно-морского ведомства А. Тирпиц, выйти на «парадную лестницу мира» – Атлантический океан [5, с. 308]. Поэтому с британцами, считал адмирал, столкновение было неизбежным [33, с. 3]. С другими

державами, потенциально способными помешать реализации немецким «мировым планам», Германия планировала решить «политические затруднения» после улаживания «британского вопроса». Так, для Франции и России, находившимся в военно-политическом союзе, Берлин предусматривал план войны на два фронта сухопутной армией. Окончательно этот документ был оформлен в 1905 г. [12]. Но и здесь флот мог внести свою лепту в общую победу.

Кроме того, наличие мощных военно-морских сил являлось признаком статусности государства, его «союза привлекательности» для других стран. Вильгельм II, став в июне 1888 г. императором Германии, начал предпринимать серьезные усилия в этом направлении, что было отмечено зарубежными наблюдателями [8, л. 197 об.]. «Дело пошло на лад», когда во главе морского министерства в июне 1897 г. встал контр-адмирал А. Тирпиц [1, с. 353–359].

В июльском меморандуме 1897 г., составленном на имя кайзера Вильгельма II ведущими германскими военно-морскими специалистами при непосредственном участии Тирпица, уже открыто говорилось, что Великобритания является главным морским соперником [14, s. 122]. Потому необходимо было кардинальным образом перестраивать флот, оснащать его современными боевыми кораблями броненосного типа. Понятно, что все это неизбежно вело к значительному увеличению военного бюджета вообще и военно-морского в частности. Здесь необходимо заметить, что с момента образования II-го рейха, по понятным причинам, основное внимание законодатели уделяли развитию сухопутной армии. Флот, что называется, «оставался в тени». Да и в целом «морская тематика» в немецком обществе была не «в чести». Поэтому требовалась перестройка общественного мнения, переубеждения лидеров партий рейхстага в насущной необходимости интенсивного развития германского военно-морского флота. О чем Тирпиц начал громко говорить с 1895 г., еще не занимая министерскую должность [20, s. 109–111].

С июля–августа 1897 г. планы военно-морского ведомства становятся главным вопросом партийно-политической борьбы. Споры вокруг содержания и целей этих планов не сходили со страниц партийной прессы. Об этом сообщал из Берлина в Петербург и русский советник посольства К. Пален. В сентябре 1897 г. он писал: «Среди всеобщего затишья в течение внутренней политики вопрос об увеличении германского флота остается темой нескончаемых рассуждений в здешней печати» [2, л. 251]. *Norddeutsche Allgemeine Zeitung*, анализируя позицию германской прессы в отношении морского плана, выделяла в ней три группы высказываний. Одни газеты полностью поддерживали проект, другие соглашались с «материальными требованиями», но выражали «формальные опасения»; следующая группа объявляла себя «приверженцами газеты *Freisinnige Zeitung*, которая отвергала флотские планы» [25]. Увеличение флота поддерживали национал-либеральные, некоторые консервативные газеты. Аграрная пресса и печатные органы Центра держали своих читателей в некотором неведении. Против увеличения морских вооружений выступала социал-демократическая печать и главный орган «свободо-мыслящих» – *Freisinnige Zeitung* [4, с. 284–285]. Дебаты вокруг флотской политики были на некоторое время прекращены, а затем возобновлены с новой силой, после опубликования *Deutscher Reichsanzeiger* «Законопроекта относительно германского флота».

Документ был поддержан целиком «наилучшими друзьями» Тирпица из Национал-либеральной и Имперской партий. Обе партии были тесно связаны с тяжелой промышленностью, всегда горячо поддерживали замыслы военных кругов [5, с. 303–304]. Ф. Граммахер, германский промышленник, депутат рейхстага от национал-либералов, касаясь проекта военно-морского ведомства, писал в декабре 1897 г. своему другу Беннигсену о горячем желании «взяться за дело... ради выполнения долга и из убеждения в том, что наш народ, наконец будет вытащен из болота». Следует отметить, что национал-либералы выступали, главным образом, за «флот обороны». Раздавались в партии голоса и против септенната (7-ми летний срок действия закона о вооруженных силах Германии. – С. С., С. Ш.). «Если правительство пожелает добиться семилетнего ассигнования на флот, – писала в октябре 1897 г. *Weser Zeitung*, – то оно встретит сопротивление... и со стороны национал-либералов» [34].

Восторженными «энтузиастами флота» были круги Имперской партии. Лидер партии крупный промышленник Э. Кирддорф неоднократно высказывался в прессе и рейхстаге в духе «безграничных флотских планов» [5, с. 304]. Немецко-консервативная партия относилась к морской политике сдержанно. Так как военный флот давал некоторые гарантии в снабжении Германии зерном даже в случае войны с Англией, крупные аграрии опасались подрыва господствующей доктрины о необходимости сельскохозяйственной автаркии. Им казалось, что активная морская политика отрицательно скажется на бюджете в ущерб аграрной экономи-

ческой политике и армии [11, с. 213]. Открыто о нежелании поддерживать ассигнования на флот заявлял один из лидеров партии Ф. В. Лимбург-Штирум. Как считал корреспондент «Русских новостей» Г. Б. Иоллос, такая позиция несколько не удивляет, «поскольку всем известно, что в союзе хозяев руководителем которого является граф, «маринизм» не популярен» [6, с. 305]. К тому же у консерваторов еще не прошли обиды за отклонение в январе 1896 г., как они полагали, справедливых аграрных требований их коллеги Х. Каница. Призыв «Без Каница ни лодки» стал паролем тех консерваторов, которые желали получить компенсацию за согласие с морской политикой правительства [17, с. 683].

Члены Немецко-консервативной партии, представляющие интересы средних аграрных слоев, молчаливо соглашались с законопроектом в духе *Kreuzzeitung* или заступались за него на страницах *Konservativekorrespondenz*, разделяли убеждения «неоконсервативного национализма» [29, с. 142].

«... В среде либеральной буржуазии, – вспоминал Тирпиц, – мы с самого начала имели наряду с упорными противниками также и решительных сторонников» [9, с. 47]. «Решительными сторонниками» флотских планов выступали функционеры «Свободомыслящего объединения». Его руководители Т. Барт и Г. Риккерт всегда послушные правительственной указке, не случайно получили кличку «придворных демократов». Отделившись в 1893 г. от Свободомыслящей народной партии, объединение превратилось в партию «образованной буржуазии», банковского капитала, крупной торговли. Уже с августа 1897 г. газета Т. Барта *Berliner Tageblatt* активно выступала в пользу увеличения морских вооружений. 20 августа 1897 г. в статье «Правда о нашем флоте. Его развитие» анонимный автор предлагал дать возможность министерству военно-морского флота «впредь на несколько лет вперед иметь дело с определенными заранее цифрами кредитов» [15]. Однако профлотские настроения в партии не могли сколько-нибудь значительно повлиять на результаты голосования в рейхстаге ввиду малочисленности ее фракции. Т. Барт, по словам Иоллоса, был опытным «дебатером», иногда производящим впечатление, но в рейхстаге его значение невелико [6, с. 304].

Активную морскую политику отвергла Свободомыслящая народная партия во главе с О. Рихтером. Эта леволиберальная партия опиралась на мелкую и среднюю буржуазию, отражала настроения той части интеллигенции и служащих, которая еще не заболела «морской лихорадкой» [5, с. 305]. *Freisinnige Zeitung*, официальный орган партии, доставляла своими воинственными публикациями немало хлопот «энтузиастам флота». Достаточно сказать, что официозная *Norddeutsche Allgemeine Zeitung* в период подготовки и принятия первого флотского закона превратилась по существу в газету, главной целью которой было отражение всевозможных нападок леволиберального органа на морской план. В 1898 г. пропагандистами флота была выпущена специальная книга, в которую вошли исключительно все флотские статьи *Norddeutsche Allgemeine Zeitung*, редкая из которых не содержала полемики с *Freisinnige Zeitung*.

Решение судьбы законопроекта о флоте, по утверждению российского посла в Берлине Н. Д. Остен-Сакена, находилось в руках католического Центра [2, л. 334]. В ноябре 1897 г. антифлотские настроения членов Центра казались еще достаточно сильны для того, чтобы отвергнуть проект Тирпица. Тем не менее это не давало повода для сомнений морскому министру, так как «проницательные умы Центра не совершат политическую ошибку и не отвергнут морской проект» [9, с. 149]. Для этого были основания. Партия никогда ранее не отвергала морскую политику как таковую. Как и леволибералы, Центр отводил флоту функции обороны германского побережья и защиты морской торговли в «разумно допустимых границах». Активность Германии в 1895–1896 гг., начало агитации за военный флот сопровождалось отходом Центра от относительно единой позиции в морском вопросе. Он начинает играть все большую роль в партийно-тактических соображениях вождей. Это особенно проявилось в период подготовки и принятия первого флотского закона. Е. Либер, неоспоримый лидер партии с 1893 г., быстро становится в фокусе внимания военно-морского ведомства. Поэтому переговоры с вождем Центра, который по словам Тирпица, «наряду с личной восприимчивостью, проявил большую деловитость», начались рано. Они датируются весной 1894 г. Это стало возможным благодаря письму тогдашнего морского статс-секретаря адмирала Ф. Гольмана Е. Либеру от 23 марта. В нем выражалась благодарность вождю Центра за его согласие с активной морской политикой. В свою очередь Либер пытался помочь Гольману в 1896–1897 гг., когда была предпринята неудачная попытка провести через рейхстаг программу строительства крейсеров.

Однако сопротивление комиссии, прежде всего представителей Центра, не позволило осуществить данный проект. Тем не менее некоторые вожди уже склонялись к компромиссу с правительством во флотском вопросе [11, с. 178]. Но для успешного его решения этого было мало. Необходима была поддержка рядовых членов партии и ее избирателей. Последние отвергали морские планы в первую очередь из экономических соображений. Антифлотские настроения были особенно сильны в Южной и Западной Германии. Для мелкобуржуазных и крестьянских избирателей этих областей, проживающих далеко от моря, осознание флота как «национальной задачи» не имело никакого значения. Особые трудности Либеру в деле достижения компромисса доставляло баварское отделение партии Центра. Часть его избирателей морские вооружения просто не интересовали. Другая находилась под влиянием радикального партикуляристского Крестьянского союза, который в категорической форме отклонял законопроект. Оппозиция флотскому законопроекту исходила и от членов Центра в Рейнланде во главе с Р. Мюллером, а также доктором Шмиттом с *Mainzer Zeitschrift* и группой вокруг Бахена с *Kölnischen Volkszeitung* [21, s. 137]. Уже с осени 1897 г. германское правительство обсуждало возможности компромисса с Центром на заседании правительства. Так, 6 октября 1897 г. руководитель имперского финансового ведомства А. Позадовский-Венер, Тирпиц и прусский министр финансов И. Микель потребовали отмены § 2 закона против иезуитов в качестве компенсации за согласие Центра с морской политикой. Однако Вильгельм II не был склонен пойти на такую уступку, хотя и не отвергал необходимость достижения компромисса [18, s. 192]. В августе 1897 г. Микель дважды встречался с Либером. Из этих «рандеву» стало ясно, что последний не против дальнейших переговоров через сотрудника морского министерства корвет-капитана Э. Капелле [19, s. 279]. Либеру было предложено встречаться в Камберге, по месту его постоянного проживания. Однако в письме 15 октября 1897 г. он отклонил эту идею и в целях конспирации обозначил Берлин как наиболее подходящее для него место встреч. Правда, выдвинул условие – его поездки должны оплачиваться. В ответе 16 октября Капелле сообщил о своем согласии и обещал, по поручению Тирпица, рассказать о законопроекте и дополнительно о том, «чего в нем нет» [18, S. 193].

Первые беседы между договаривающимися сторонами состоялись 22, 23 и 24 октября 1897 г. На последней присутствовал и Тирпиц. Либеру был вручен текст законопроекта, его обоснование, а также 400 марок «для расходов на пользу флота» [29, s. 151]. Из дальнейшей переписки между Либером и Капелле видно, что лидер Центра сильно сомневался в успехах морской программы. Это прослеживается и в записях о беседе с канцлером Гогенлоэ 28 октября 1897 г., в которой Либер ставил под сомнение «септенат», предусматривающий невмешательство рейхстага в дела финансирования флота в течение 7 лет. Тем не менее окончательная договоренность была достигнута. Об этом свидетельствует письмо Капелле, датированное концом октября 1897 г. В нем сотрудник морского министерства назвал вождя Центра «нотариусом закона» и выражал надежду на успех [18, s. 19]. Накануне открытия рейхстага руководство Центра выработало решение, согласно которому Либер должен был занять во время первого чтения законопроекта в целом неблагоприятную позицию, хотя и предполагалось вначале подождать результаты работы комиссии. Ее совещание показало, что даже депутат от оппозиционного баварского Центра Ф. Шедлер не выступал за политику «решительного отклонения» [21, s. 139]. Отход вождей партий от антифлотской позиции продолжался и в начале 1898 г., когда обсуждение морского плана вступило в решающую стадию.

Противниками законопроекта выступали социал-демократы. СДПГ была единственной партией, которая полностью отвергала флотский закон. Ее борьба против маринизма вытекала из негативного отношения к милитаризму в целом. Социал-демократическая фракция рейхстага рассматривала военный флот прежде всего как инструмент колониальной политики, несколько меньше относительно его роли в будущей войне [22, s. 191]. С резкой критикой морских планов правительства на страницах социал-демократической прессы выступали Ф. Меринг, Р. Люксембург, К. Либкнехт, К. Цеткин и другие деятели немецкого рабочего движения. Еще до опубликования законопроекта они обращали внимание на далеко идущие цели морского строительства. Против «безбрежных флотских планов» активно выступал журнал Цеткин *Gleichheit*. «Ни лодки, ни гроша» на морские вооружения – призывал в конце марта 1897 г. орган немецких рабочих. Обращая внимание на рост бюджета морского министерства, журнал предостерегал общественность, что это неизбежно приведет к новым налогам [35, s. 11–113].

Социал-демократы усилили борьбу после опубликования проекта. Меринг в статье «Та-нец с Молохом», опубликованной 1 декабря 1897 г. в *Neue Zeit*, указал на долгосрочный харак-

тер планов Тирпица [24]. Его заверения в том, что «с осуществлением морского плана исключается дальнейшее увеличение флота, не могут приниматься за чистую монету». Далее следовала критика тех политических партий, которые считали своей главной задачей лишь борьбу против «септената». Меринг писал, что все проблемы сразу будут разрешены, «если рейхстаг, недолго думая, вообще отвергнет планы господина Тирпица» [23, s. 193]. Газета *Vorwärts* указывала в ноябре 1897 г., что военно-морской флот является в руках господствующих классов оружием не только завоевательной политики, но и средством против «внутреннего врага» [22, s. 192]. Не прошла мимо внимания общественности и брошюра А. Парвуса «Военно-морские требования, колониальная политика и интересы рабочих» [26]. Ее автор в 1898 г. довольно точно определил сущность правительственной инициативы. Например, ядром проекта Парвус считал не «септеннат», а «параграф замены» устаревших кораблей на современные, благодаря которому правительство будет иметь возможность постоянно модернизировать свои военно-морские силы.

Таким образом, накануне внесения законопроекта в рейхстаг сторонники флота не имели четких представлений о дальнейшей судьбе морского плана. Некоторым членам Национально-либеральной партии не нравился «септеннат», консерваторы и Центр избрали проект предметом торга с правительством, в оппозиции находилась Свободомыслящая народная партия, решительно отвергали «безбрежные планы» социал-демократы.

Рейхстаг был открыт тронной речью кайзера 30 ноября 1897 г. Присутствующий при этом российский посол Н. Д. Остен-Сакен отмечал в донесении, что речь императора «отличалась спокойным тоном». Вильгельм не мечтал «о доведении Германии до степени перво-классной морской державы, тем не менее не может не признать желательность увеличения численности военных судов, недостаточность коих особенно проявляется при громадном развитии германской торговли» [2, л. 315].

6–9 декабря 1897 г. состоялось первое чтение законопроекта о флоте. Перед правительством стояла трудная задача: убедить рейхстаг отказаться не только от прав ежегодного ассигнования на нужды флота, но и войти в фактическую зависимость от установленной законом кораблестроительной программы сроком на семь лет. В первый день обсуждения со вступительной речью выступил Гогенлоэ. Он говорил о флоте как о факторе, «имеющем достаточный вес в глазах друга и недруга... при решении важных международных проблем не на европейском континенте» [31, s. 42–43]. Канцлер подчеркивал, что утверждение программы в форме флотского закона никоим образом не нарушает бюджетных прав рейхстага.

Главным защитником законопроекта выступил Тирпиц. Он указал, что проект имеет двоякую цель: установить состав флота законодательным актом, усилить флот. Морской министр говорил много о технических аспектах программы, таких как сроки строительства, финансирование, строительная замена. Необходимость установления твердых сроков строительства Тирпиц доказывал опытом прошлого со ссылкой на до сих пор не выполненную программу 1873 г. Обращаясь к вопросу об увеличении численности военных судов, новый «Роон флота» отметил, что в борьбе против более могущественного противника можно надеяться на успех лишь располагая в отечественных водах двумя эскадрами по 8 кораблей при достаточном количестве крейсеров и миноносцев [31, s. 44]. Одновременно Тирпиц подчеркнул «оборонительный» характер линейного флота [9, с. 131]. В своей речи морской министр даже не намекнул на долгосрочные перспективы своей программы. Не было упомянуто и об Англии как главном морском сопернике. «... Чем меньше разговоров будет в рейхстаге, – писал он в «Воспоминаниях», – тем лучше, и тем больше мы достигнем в такой деликатной с внешнеполитической точки зрения области, как моя» [9, с. 131].

Социал-демократы при первом чтении законопроекта о флоте выступали трижды. Первым речь произнес Б. Шенланк. Он был редактором *Leipziger Volkszeitung*, считался в СДПГ специалистом по экономическим вопросам. Социал-демократ призвал к борьбе не только против законопроекта, но и против правительства, за лишение его права решать налоговые и бюджетные вопросы государства. В этом случае рейхстаг мог играть решающую роль и в морской политике [31, s. 47]. Шенланк указал на неустойчивость политического курса в Германии. «О системе не может быть и речи... Во всех поступках (правительства. – С. С., С. III.) обнаруживается прямо-таки тактика спортсменов, а не серьезных деятелей» [31, s. 47]. Он доказывал, что германская промышленность и торговля не нуждаются в защите. До сих пор эти отрасли экономики развивались и стали достаточно конкурентоспособны и без военно-морского флота. Критикуя законопроект, Шенланк однако не раскрыл его дальнейшие пер-

спективы. Как подчеркивал А. С. Ерусалимский, основные положения его речи «почти полностью воспроизводили взгляды, которых придерживались и левобуржуазная оппозиция «свободомыслящих»» [5, с. 338].

С более решительной критикой проекта правительства выступил 9 декабря 1897 г. социал-демократический депутат Г. Молькенбург. Редактор *Hamburger Echo* указал на заинтересованность крупной промышленности в наращивании морских вооружений, которые принесут Круппу, Штумму огромные прибыли [31, s. 104–105]. 11 декабря 1897 г. эту мысль еще более четко выразил Бебель, убеждая, что морской проект на руку владельцам «металлургических и машиностроительных заводов, военных предприятий и судостроительных верфей» [31, s. 160]. Молькенбург говорил и о других причинах увеличения флота, которые он связывал с необходимостью проведения «мировой политики» и борьбы против Великобритании [31, s. 105]. Бебель в свою очередь обратил внимание на огромные материальные жертвы, которые принес немецкий народ на усиление боевой готовности Германии за последние 10 лет [2, л. 330–331]. «Приведенные данные, – писал Остен-Сакен, – наглядно объясняют, почему нынешние требования правительства, хотя и сравнительно умереннее, все-таки заставляют многих народных представителей серьезно призадуматься...» [2, л. 331].

Другая часть речи Бебеля была посвящена такому важному в военно-теоретическом отношении вопросу, как целесообразность строительства боевого флота. Научно-технический прогресс в области военного кораблестроения приводил к тому, что большие суда быстро устаревали. При этом вождь германских социал-демократов опирался на высказывание Ф. Энгельса. Последний писал в своей работе «Анти-Дюринг»: «Соперничество между броневой и пробивной силой орудий еще так далеко от завершения, что в настоящее время военный корабль сплошь и рядом оказывается уже не удовлетворяющим предъявленным ему требованиям, становится устарелым еще раньше, чем его успели спустить на воду» [13, с. 177].

Переход в начале XX в. к «гонке дредноутов» подтвердил эту мысль Энгельса. Совершенствование артиллерии по пути наращивания разрушительной силы снарядов привело к усилению броневой защиты, как следствие этого, резко возросло водоизмещение кораблей. В эпоху дредноутов оно увеличилось до 20–23 тыс. тонн, что превышало водоизмещение судов конца XIX в. почти в два раза [3, с. 169, 201].

От партии «свободомыслящих» на первом этапе обсуждения законопроекта выступил О. Рихтер. Он говорил о нарушении бюджетного права рейхстага и угрозе парламентаризму. Остен-Сакен сообщал в Петербург, что в своей двухчасовой речи «вождь свободомыслящих особенно сильно выступал против септената, который, по его выражению, скрывает «этернат»» [2, л. 334]. Опираясь на факты из морских проектов за последние 20 лет, Рихтер показал шаткость и неустойчивость воззрений, до сих пор господствующих у правительства и специалистов морского дела. Неужели рейхстаг только потому должен изменить свои взгляды, что нашелся новый «Роон флота», о котором нынешний канцлер еще год назад заявил: «Тирпиц никогда не занимал такого положения, которое дало бы повод к столь ответственным поручениям» [31, s. 69–70]. В целом речь Рихтера произвела сильное впечатление, так как выходила за рамки «конституционных интересов либеральной буржуазии» [5, с. 340].

От имени консерваторов в рейхстаге говорил Ф. В. Лимбург-Штирум. Он заявил, что консервативная партия «в принципе» не против законопроекта. Но если правительство идет навстречу капиталистическим кругам, то неплохо было бы удовлетворить и некоторые экономические требования аграриев [31, s. 54–58].

Речь Либера 7 декабря 1897 г. могла вызвать удивление только у тех, кто не хотел замечать перехода Центра на «национальную» позицию во флотском вопросе. Немецкий историк Х. Готтвальд, ссылаясь на архивные материалы, в частности, на декабрьские протоколы заседаний фракции Центра, пишет, что речь шла, если не брать во внимание баварских депутатов, главным образом о септенате, а не о том, чтобы отвергнуть законопроект [18, S. 195]. Выступление же Либера в рейхстаге было, по характеристике Остен-Сакена, «образцом, доходящего иногда до цинизма, чистого партийного красноречия» [2, л. 334]. Она была насыщена всевозможными оговорками и пожеланиями в адрес программы. Лидер Центра не отвергал законопроект «в принципе», предложенная реформа флота скорее ему более симпатична. Однако его «политические друзья» выступали против септената и решения вопроса финансирования проекта путем повышения косвенных налогов. Либера упрекнул также правительство за бездействие в отношении такого «жизненно важного для нас дела», как отмена закона против иезуитов [31, S. 84]. «Упоминание о законе, – писал российский посол, –... невольно за-

ставляет предполагать желание Центра поторговаться с правительством и выговорить себе... возможно большие уступки» [2, л. 335].

Меринг назвал выступление Либера «падением Центра». Под таким заголовком вышла его статья в середине декабря 1897 г., в которой вождь социал-демократов призвал католических избирателей наложить «вето» на законопроект. «Если они (избиратели. – С. С. С. Ш.), – писал Меринг, – решительно и единодушно наложат свое вето, то Либер и его единомышленники вряд ли рискнут осуществить задуманный прыжок через палку» [23, s. 195]. Раскрывая причины «падения», социал-демократ подчеркнул, что руководители Центра знают, чего хотят. Поскольку расстановка партийно-политических сил в рейхстаге делала ультрамонтанную фракцию решающей, то «броненосцами они покупают себе долю в правительстве» [23, s. 196].

Тирпиц мог быть доволен выступлением вождя Центра. Присутствующий в рейхстаге Остен-Сакен заметил «одобрительное отношение» морского министра к его речи [2, л. 335]. Тем не менее итоги первого чтения не внесли окончательную ясность в будущие перспективы флотского закона. В стране набирало силу антифлотское движение, предстояли длительные торги с консерваторами и Центром. Окончательная судьба законопроекта должна была решиться через два месяца, во время второго чтения.

До начала очередного обсуждения морского плана в комиссии в феврале 1898 г. и решающим голосованием в рейхстаге в действие был приведен весь пропагандистский механизм рейха. В январе 1898 г. Тирпиц с помощью подготовительного комитета из 26 видных деятелей экономической жизни Германии созвал в берлинской гостинице Kaiserhof совещание предпринимателей. На нем присутствовало свыше тысячи делегатов от торговцев и промышленников. В поддержку «флотской политики» на совещании выступил с докладом гамбургский судовладелец А. Верман [11, с. 214]. Такой «представительный» форум должен был продемонстрировать общественности «жизненную потребность» флота для Германии. Члены почти всех торговых палат, многочисленных корпоративных союзов, Колониального общества сочиняли резолюции с призывами поддержать морской проект. Это был наивысший подъем флотской пропаганды.

24 февраля 1898 г. начала работу бюджетная комиссия рейхстага, многие члены которой находились под сильным влиянием пропагандистской кампании. В адрес комиссии поступило 165 петиций с требованием одобрить правительственный законопроект [30, р. 194]. В центре внимания вновь встал вопрос соглашения с Центром. Либер, для которого поддержка правительства была решенным делом, старательно демонстрировал своим товарищам по партии свою неуступчивость. Если в 1897 г. главным камнем преткновения в переговорах с представителем военно-морского ведомства Либер считал «септенат» и законодательную форму, то в феврале 1898 г. он выдвигает на первый план проблему покрытия расходов и «лимитирование стоимости» программы правительства [18, s. 194]. Тирпиц сначала не соглашался пойти на лимитирование расходов, но по совету Капелле пошел на уступки. В одном из параграфов законопроекта предусматривалось ограничение расходов на кораблестроительную программу до 409 млн. марок. Чтобы «размягчить» умаление бюджетных прав рейхстага, по предложению депутата Центра Мюллера, «септенат» был заменен на «секстенат» [9, с. 148–149]. Для Тирпица замена семилетнего срока выполнения программы шестилетним была только желательна. Первая цель флотской политики морского министра могла быть достигнута на один год раньше.

Дело обстояло несколько сложнее с вопросом покрытия расходов. Его решение Либер требовал с «точки зрения социальной». Финансирование проекта не должно было осуществляться путем взимания налогов граждан. Такое требование могло спасти руководителей Центра от полной дискредитации в глазах избирателей. По предложению национал-либерала Беннигсена, в восьмой параграф законопроекта была внесена формулировка, в которой говорилось, что «финансовые расходы будут покрываться за счет повышения государственных косвенных налогов, без отягощения ими массового потребителя» [31, s. 1697]. Центр был удовлетворен. В результате голосования законопроект о флоте был принят членами бюджетной комиссии 19-ю голосами против 8.

23 марта 1898 г. началось второе, решающее чтение законопроекта о флоте. Дебаты открыл Либер. Как референт бюджетной комиссии, он подвел итоги ее работы. В частности, политик указал на замену «септената» на «секстенат» и на некоторые другие «несущественные изменения в проекте» [32, s. 1697]. Затрагивая вопрос покрытия расходов, лидер партии в отличие от выступления 7 декабря 1897 г., сделал вывод о «хорошем» состоянии государственных

ных финансов. В целом его речь свидетельствовала о том, что профлотские тенденции в рядах партии стали еще больше доминировать над антифлотскими. Лишь баварские депутаты, которые оказались в полной изоляции, выступали за отклонение правительственного законопроекта. Граф Гомпеш от имени меньшинства заявил, что они хотя и едины с большинством фракции относительно цели, но не согласны со средствами ее достижения [32, s. 1705].

От социал-демократов во втором чтении выступали Бебель, Зингер и Шенланк. Они подвергли резкой критике позицию католического Центра. «... Самая замечательная сторона теперешних дебатов, – подчеркнул Бебель, – состоит в том, что Центр с развернутыми знаменами и барабанным боем перешел в правительственный лагерь». А заявление Либера содержит в себе «целую программу или, точнее, измену прежней программе» [6, с. 333]. Критика социал-демократов была настолько сильна, что Либер даже попросил у Капелле специальную брошюру, которая содержала «доказательства» вреда, наносимого СДПГ рабочему классу в связи с выступлениями ее против флотского законопроекта [18, s. 221]. Социал-демократические депутаты говорили о необходимости введения прямого подоходного налога на имущие классы, которые, как подчеркивал Зингер, выступают за проект, но не хотят его финансировать [32, s. 1800]. Бебель понимал, что наращивание Германией военно-морского флота не останется незамеченным Англией. «Всякое увеличение военных судов с нашей стороны ведет лишь к увеличению флотов у наших возможных противников», – констатировал он [6, с. 333].

Нельзя не отметить и некоторые слабые стороны антимаринистской позиции социал-демократов. До 1897 г. в СДПГ главное внимание уделялось против роста численности сухопутной армии, которая справедливо считалась инструментом в руках господствующих классов против рабочего движения. Антифлотская же программа велась очень слабо. Морской бюджет по сравнению с бюджетом армии был сравнительно невелик. Социал-демократы считали военный флот просто излишним. Так, во время обсуждения в рейхстаге программы Гольмана в 1896 г. они утверждали, что германская торговля развивалась за счет европейских стран и поэтому не нуждается в защите военного флота [5, с. 305]. Тем самым игнорировался факт, что морская торговля стала занимать в экономике страны все более важное место и к 1898 г. составляла уже более 50 % всей германской торговли [16, s. 15]. «Маринизм» в социал-демократической трактовке означал главным образом борьбу за «место под солнцем» в отношении традиционных противников Германии, а также вмешательство в спор за колонии. Возможный же конфликт с Англией не рассматривался как результат развития новых тенденций в англо-германском мировом соперничестве [22, s. 194]. К тому же слабая внепарламентская деятельность СДПГ не позволила противостоять в полной мере крупным пропагандистским акциям «энтузиастов флота».

Процедура голосования в рейхстаге состояла из нескольких этапов. За первый и второй параграфы голосовали поименно 24 и 26 марта 1898 г. Первый основной параграф законопроекта был принят 212 голосами против 139. Против голосовали социал-демократы, Свободомыслящая народная партия, Немецкая народная партия, поляки, вельфы, эльзасцы, баварские депутаты Центра. За второй параграф, касающийся боевой готовности флота, проголосовало 193 депутата против 118. После третьего чтения законопроект был передан в бундесрат, в согласии которого «никто не сомневался» [29, s. 185]. С опубликованием флотского закона 10 апреля 1898 г. в Reichsgesetzblatt он вступил в силу [27]. Принятие флотского закона было обеспечено благодаря соглашательской политике лидеров Центра с правительством. Причины такого «падения» заключались в изменении стратегического курса партии с целью достижения сильно внутривластной позиции. Такую позицию обеспечивала поддержка активной флотской политики. Для Немецко-консервативной партии, в особенности для его аграрного крыла, морской проект был в первую очередь благоприятным тактическим средством добиться в рамках «политики сплочения» юнкерства и крупной буржуазии по возможности больших концессий экономического и политического характера. Это особенно проявилось во время дебатов вокруг второго законопроекта о флоте 1899–1900 гг.

С первым флотским законом Тирпиц вместе с правительством сделали первый шаг к осуществлению своих военно-морских планов. Этот шаг продемонстрировал решимость правящих кругов Германии бороться за новый предел мира, главным препятствием на пути которого стояла Великобритания. «Поворот против Англии» во внешней политике германской империи был обусловлен стремлением монополистической буржуазии ликвидировать противоречие между быстро растущей экономической властью и ограниченными возможностями

ми экспансии. Целям борьбы против Англии была подчинена и разработка военно-морской стратегической концепции германского империализма адмиралом и морским министром Тирпицем. Он считал первый флотский закон лишь первым шагом на пути усиленного морского могущества. Для главы военно-морского ведомства гораздо меньшее значение имели количественные характеристики морского проекта, чем придание ему формы закона. Не менее важным было то, что закон утверждал эскадренный принцип постройки флота, который давал возможность увеличивать военно-морские силы не на один или два корабля, а на целую или двойную эскадру. Большое значение имел параграф замены, благодаря которому устаревшие корабли автоматически заменялись новыми, более совершенными.

Список литературы

1. *Альфред фон Тирпиц*. Стоцкий Н. В. Сто великих адмиралов. М., 2003. С. 353–359.
2. Архив внешней политики Российской Империи МИД РФ. Ф. Канцелярия 1897 г. Оп. 470. Д. 21.
3. *Бескровный Л. Г.* Армия и флот России в начале XX века : очерки военно-экономического потенциала. М. : Наука, 1986. 238 с.
4. *Гейдорт Г.* Монополии. Пресса. Война. Исследование внешней политики Германии с 1902 по 1914 год. Роль прессы в подготовке Первой мировой войны. М. : Прогресс, 1964. 573 с.
5. *Ерусалимский А. С.* Внешняя политика и дипломатия германского империализма в конце XIX века. М. : Изд-во АН СССР, 1951. 608 с.
6. *Иоллос Г. Б.* Письма из Берлина. СПб. : Общественная польза, 1908. 496 с.
7. *Ньюбольд У.* Как Европа вооружалась к войне (1871–1914). М. : Высш. воен. ред. совет, 1923. 141 с.
8. Российский государственный архив военно-морского флота. Ф. 417. Оп. 1. Д. 573.
9. *Тирпиц А.* Воспоминания. М. : Воениздат, 1957. 656 с.
10. Усиление английского флота на 70 судов. Морская хроника // Морской сборник. 1889. № 4. С. 1–6.
11. *Хальгартен Г.* Империализм до 1914 года. Социологическое исследование германской внешней политики до Первой мировой войны. М. : Изд-во иностр. лит., 1961. 695 с.
12. *Цубер Т.* Сочиняя план Шлиффена. URL: http://samlib.ru/z/zaraza_n_e/shliffen1doc.shtml (дата обращения: 12.07.2023).
13. *Энгельс Ф.* Анти-Дюринг // Маркс К. и Энгельс Ф. Соч. Т. 20. С. 15–338.
14. *Berghahn V. R., Deist W.* Rüstung im Zeichen der wilhelmischen Weltpolitik. Grundlegende Dokumente 1890–1914. Düsseldorf : Droste Verl., 1988. 386 s.
15. Berliner Tageblatt. 20.08.1897.
16. *Erdmann G. A.* Wehrhaft zur See! Die Hauptpunkte der deutschen Flottenfrage. Leipzig, 1900.
17. *Fricke D.* Deutscher Flottenverein und Regierung. 1900–1906 // Zeitschrift für Geschichtswissenschaft. 1982. H. 2. S. 141–157.
18. *Gottwald H.* Der Umfall des Zentrums. Die Stellung der Zentrumspartei zur Flottenfrage von 1897 // Studium zum deutschen Imperialismus vor 1914. Bd. 47. Berlin, 1976. S. 178–202.
19. *Hallman H.* Der Weg zum deutschen Schlachtflottenbau. Stuttgart : Kohlhammer, 1933. 340 s.
20. *Hassell U.* Tirpitz. Sein Leben und Wirken mit Berücksichtigung seiner Beziehungen zu Albrecht von Stosch. Stuttgart : C. Belser, 1920. 240 s.
21. *Kehr E.* Schlachtflottenbau und Parteipolitik 1894–1900. Versuch eines Querschnitts durch die innenpolitischen, sozialen und ideologischen Voraussetzungen des deutschen Imperialismus. Berlin : Ebering, 1930. 464 s.
22. *Lampe J.* Der parlamentarische Kampf der revolutionären deutschen Sozialdemokratie gegen die Flottenfrage von 1897 // Militargeschichte. 1980. H. 2. S. 190–202.
23. *Mehring F.* Gesammelte Schften. Bd. 14. Politische Publizistik 1891–1904. Berlin : Dietz-Verl., 1964. 799 s.
24. Neue Zeit. 01.12.1897.
25. Norddeutsche Allgemeine Zeitung. 03.11.1898.
26. *Parvus A.* Marineforderungen, Kolonialpolitik und Arbeiterinteressen. Dresden : Verlag der Sächsischen Arbeiter Zeitung, 1898.
27. Reichsgesetzblatt. 10.04.1898.
28. *Reinhard W.* Die Unterwerfung der Welt. Globalgeschichte der europäischen Expansion 1415–2015. München : Verlag C. H. Beck oHG, 2016. 1648 s.
29. *Schack K.* Der Beginn des deutschen Schlachtflottenbaues 1897–1900. Grundlage und Entwicklung bis zum Zweite Ftottengesetz / Inaug. Diss, zu Munchen. München, 1981.
30. *Steinberg J. A.* Yesterday's deterrent: Tirpitz and birth of German battle fleet. London : Macdonald, 1965. 240 p.
31. Стенографические Berichte über die Verhandlungen des Reichstages IX. Legislaturperiode, V Session 1897/98. Bd. 1. Berlin, 1898. 1728 s.
32. Стенографические Berichte über die Verhandlungen des Reichstages IX. Legislaturperiode, V Session 1897/98. Bd. 3. Berlin, 1898. S. 1639–2335.

33. Tirpitz A. Politische Dokumente. Bd. 1. Der Aufbau der deutschen Weltmacht. Stuttgart : Cotta, 1924. 460 s.
34. Weser Zeitung. 02.10.1897.
35. Zetkin K. Aus Gewählte Reden und Schriften. Bd. 1. Auswahl aus den Jahren von 1889 bis 1917. Berlin : Dietz-Verl., 1957. 799 s.

Admiral A. Tirpitz's "Party maneuvers" at the start of the creation of a large navy in Kaiser's Germany

Sinegubov Stanislav Nikolaevich¹, Shilov Sergey Pavlovich²

¹Doctor of Historical Sciences, professor, Head of the Department of History, Socio-Economic and Social Disciplines, Ishim Pedagogical Institute (branch) Tyumen State University. Russia, Ishim. ORCID: 0000-0001-7458-5062. Researcher ID: GLN-8324-2022. E-mail: globus_75@inbox.ru

²Doctor of Historical Sciences, professor, Director of the Institute of Social and Humanitarian Sciences, Tyumen State University. Russia, Tyumen. ORCID: 0009-0004-4287. Researcher ID: IXN-4136-2023. E-mail: sshilov@mail.ru

Abstract. The article deals with the issue of the adoption of the I-th Fleet Law of 1898 in Germany, which was the beginning of the transformation of the country into a great maritime power in order to fight with Great Britain for a place "under the sun", which is relevant from a scientific and historical point of view. The problem for the German authorities was that many parties of the Reichstag were not "proflotsky". It was necessary to change the situation quickly. Otherwise, the failure of the vote on the bill would have serious economic and military-political consequences on the internal and external circuits. The subject of the study is the internal party struggle in the German representative body regarding the need to approve the first long-term law on the formation of a modern fleet as an effective instrument of foreign policy and the efforts of the head of the naval department A. Tirpitz to win over the leaders of the Catholic Center. It was the position of this party when voting on the naval issue that could ultimately determine its fate. Based on archival materials and published documents, research literature, the article shows that the Maritime Minister and his assistants conducted significant work with the leader of the Center Party, E. Lieber. As a result, the "Catholics" for the most part supported the law on the navy. It was adopted despite its criticism by the Social Democrats, the opposition of the Free-thinking People's Party, the German People's Party and some other political groups.

Keywords: Germany, the draft law on the navy of 1898, the struggle of parties in the Reichstag, the creation of new naval forces.

References

1. Alfred von Tirpitz. *Stockij N. V. Sto velikih admiralov* [Stotsky N. V. One Hundred Great Admirals]. M. 2003. Pp. 353–359.
2. AFPRE (Archive of the Foreign Policy of the Russian Empire of the Ministry of Foreign Affairs of the Russian Federation). F. Chancellery 1897. Inv. 470. File 21.
3. Beskrovnyj L. G. *Armija i flot Rossii v nachale XX veka : ocherki voenno-ekonomicheskogo potenciala* [The Army and Navy of Russia at the beginning of the twentieth century: essays of military and economic potential]. M. Nauka (Science). 1986. 238 p.
4. Heydorn G. *Monopolii. Pressa. Vojna. Issledovanie vneshnej politiki Germanii s 1902 po 1914 god. Rol' pressy v podgotovke Pervoj mirovoj vojny* [Monopolies. The press. War. A study of German foreign policy from 1902 to 1914. The role of the press in the preparation of the First World War]. M. Progress. 1964. 573 p.
5. Erusalimskij A. S. *Vneshnyaya politika i diplomatiya germanskogo imperializma v konce XIX veka* [Foreign policy and diplomacy of German imperialism at the end of the XIX century]. M. Publishing House of the USSR Academy of Sciences. 1951. 608 p.
6. Iollos G. B. *Pis'ma iz Berlina* [Letters from Berlin]. SPb. Obshchestvennaya pol'za (Public Benefit). 1908. 496 p.
7. Newbold U. *Kak Evropa vooruzhalas' k vojne (1871–1914)* [How Europe was arming itself for war (1871–1914)]. M. Higher military editorial council. 1923. 141 p.
8. RSA of the Navy (Russian State Archive of the Navy). F. 417. Inv. 1. File 573.
9. Tirpits A. *Vospominaniya* [Memoirs]. M. Voenizdat. 1957. 656 p.
10. *Usilenie anglijskogo flota na 70 sudov. Morskaya hronika* – Strengthening of the English fleet by 70 ships. Marine Chronicle // *Morskoj sbornik* – Marine collection. 1889. No. 4. Pp. 1–6.
11. Halgarten G. *Imperializm do 1914 goda. Sociologicheskoe issledovanie germanskoy vneshnej politiki do Pervoj mirovoj vojny* [Imperialism before 1914. A sociological study of German foreign policy before the First World War]. M. Publishing House of Foreign Lit. 1961. 695 p.
12. Zuber T. *Sochinyaya plan Shliffena* [Composing the Schlieffen plan]. Available at: http://samlib.ru/z/zaraza_n_e/shliffen1doc.shtml (date accessed: 12.07.2023).

13. *Engel's F. Anti-Dyuring* [Anti-During] // *Marx K. and Engels F. Soch.* [Works]. Vol. 20. Pp. 15–338.
14. *Berghahn V. R., Deist W.* Rüstung im Zeichen der wilhelmischen Weltpolitik. Grundlegende Dokumente 1890–1914. Düsseldorf : Droste Verl., 1988. 386 p.
15. *Berliner Tageblatt.* 20.08.1897.
16. *Erdmann G. A.* Wehrhaft zur See! Die Hauptpunkte der deutschen Flottenfrage. Leipzig, 1900.
17. *Fricke D.* Deutscher Flottenverein und Regierung. 1900–1906 // *Zeitschrift für Geschichtswissenschaft.* 1982. Pt. 2. Pp. 141–157.
18. *Gottwald H.* Der Umfall des Zentrums. Die Stellung der Zentrumspartei zur Flottenfrage von 1897 // *Studium zum deutschen Imperialismus vor 1914.* Bd. 47. Berlin, 1976. Pp. 178–202.
19. *Hallman H.* Der Weg zum deutschen Schlachtflottenbau. Stuttgart : Kohlhammer, 1933. 340 p.
20. *Hassell U.* Tirpitz. Sein Leben und Wirken mit Berücksichtigung seiner Beziehungen zu Albrecht von Stosch. Stuttgart : C. Belser, 1920. 240 p.
21. *Kehr E.* Schlachtflottenbau und Parteipolitik 1894–1900. Versuch eines Querschnitts durch die innenpolitischen, sozialen und ideologischen Voraussetzungen des deutschen Imperialismus. Berlin : Ebering, 1930. 464 p.
22. *Lampe J.* Der parlamentarische Kampf der revolutionären deutschen Sozialdemokratie gegen die Flottenfrage von 1897 // *Militargeschichte.* 1980. Pt. 2. Pp. 190–202.
23. *Mehring F.* Gesammelte Schften. Bd. 14. Politische Publizistik 1891–1904. Berlin : Dietz-Verl., 1964. 799 p.
24. *Neue Zeit.* 01.12.1897.
25. *Norddeutsche Allgemeine Zeitung.* 03.11.1898.
26. *Parvus A.* Marineforderungen, Kolonialpolitik und Arbeiterinteressen. Dresden : Verlag der Sächsischen Arbeiter Zeitung, 1898.
27. *Reichsgesetzblatt.* 10.04.1898.
28. *Reinhard W.* Die Unterwerfung der Welt. Globalgeschichte der europäischen Expansion 1415–2015. München : Verlag C. H. Beck oHG, 2016. 1648 p.
29. *Schack K.* Der Beginn des deutschen Schlachtflottenbaues 1897–1900. Grundlage und Entwicklung bis zum Zweite Flottengesetz / Inaug. Diss, zu München. München, 1981.
30. *Steinberg J. A.* Yesterday's deterrent: Tirpitz and birth of German battle fleet. London : Macdonald, 1965. 240 p.
31. *Stenografische Berichte über die Verhandlungen des Reichstages IX. Legislaturperiode, V Session 1897/98.* Bd. 1. Berlin, 1898. 1728 p.
32. *Stenografische Berichte über die Verhandlungen des Reichstages IX. Legislaturperiode, V Session 1897/98.* Bd. 3. Berlin, 1898. Pp. 1639–2335.
33. *Tirpitz A.* Politische Dokumente. Bd. 1. Der Aufbau der deutschen Weltmacht. Stuttgart : Cotta, 1924. 460 p.
34. *Weser Zeitung.* 02.10.1897.
35. *Zetkin K.* Aus Gewählte Reden und Schriften. Bd. 1. Auswahl aus den Jahren von 1889 bis 1917. Berlin : Dietz-Verl., 1957. 799 p.