

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ИСТОРИИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ И ДИПЛОМАТИИ НОВОГО И НОВЕЙШЕГО ВРЕМЕНИ

С. П. Шилов

ВЛИЯНИЕ «ПЛАН ТИРПИЦА» НА ГЕРМАНО-РУССКИЕ ОТНОШЕНИЯ ПЕРЕД ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНОЙ

Нет сомнения в том, что найдется немало исследователей, которые посчитают излишне категоричным тезис о влиянии строительства германского флота (плана германского адмирала Тирпица) на развитие отношений между Берлином и Петербургом перед Первой мировой войной. И это не удивительно, так как до недавнего времени проблемы германского маринизма рассматривались главным образом в контексте англо-германских противоречий¹. Однако следует подчеркнуть, что военно-морскую политику кайзеровской Германии, в том числе формирование ее военно-морской доктрины и подготовку к войне, следует рассматривать с учетом строительства флотов и других держав. Россия также обладала флотом, который, хотя и уступал английскому, являлся важным фактором военно-политического влияния. Об этом свидетельствуют и высказывания «создателя» германского флота Тирпица. В своих мемуарах он подчеркивал, что «каждый военный корабль, строившийся на земле вне пределов Англии, являлся для нас преимуществом, ибо укреплял равновесие сил на море»².

Что касается России, то для определенной части германской политической и военной элиты, а также лично кайзера Вильгельма II союз с Россией означал дополнительную возможность миновать рифы английского противодействия при движении флота к заветной цели – могуществу рейха на морях и океанах. Тот же германо-русский договор мог стать и основой континентального союза против Великобритании. Тем не менее, говорить о решающем значении стратегии флотского строительства в части ее влияния на германскую внешнюю политику в отношении России не приходится. Одновременно нельзя не заметить и то, что «идея риска» и связанная с ней «теория опасной зоны» достаточно эффективно корректировали развитие отношений двух государств³.

На практике это означало, что любые внешнеполитические проекты, не говоря о конкретных шагах правительства в направлении союза с Россией, встречали упорное сопротивление военно-морского ведомства. Пройти «опасную зону», то есть построить «флот риска» и не навлечь гнев англичан – вот та задача, которую, по мнению Тирпица, должна была решать германская внешняя политика. Поэтому во всех просчетах германской «политики союзов» перед Первой мировой войной Тирпиц винил немецкую дипломатию. Это отчасти соответствовало действительности. Однако не менее пагубное воздействие на внешнюю политику кайзеровской Германии оказала теория и практика создания мощного военно-морского флота. Следующие строчки из «Воспоминаний» адмирала имеют отношение и к результатам его военно-морской политики: «Мы вступили в войну, в которой германский флот противостоял морским силам всего мира, имея союзников (в лице Австро-Венгрии и Италии. – С.Ш.), совершенно бессильных на море и отвлекавших нас от подлинно мировой политики». Правда, Тирпиц придерживался мнения, что строительство флота и возможные союзы Германии с другими государствами должны взаимно дополнять друг друга, иначе они теряли свою сокрушительную силу. Так, если бы Германия помогала усиливать вооружения, например, России или Италии, союз с такими странами имел бы решающее значение. Тирпиц считал, что

с точки зрения морской политики более тесные отношения, например, с Данией были важнее, чем союз с Австрией. Надежный нейтралитет России в англо-германской войне был бы достаточен для того, чтобы придать наступательной идее германского флота «свободу в материальном и духовном значении»⁴.

В сущности, основным содержанием «политики союзов» Тирпица было проведение прямо противоположных действий. Опасность столкновения с Великобританией выработала у сторонников германской флотской политики так называемый «комплекс Копенгагена», то есть боязнь внезапного нападения на недостроенный германский флот. Жертвами «комплекса Копенгагена» стали крупные и мелкие внешнеполитические проекты немецкой и российской дипломатии^{iv}. Зародышем такой тактики явилась позиция ведомства Тирпица в отношении захвата Германией китайской бухты Цзяочжоу. Согласно воспоминаниям рейхсканцлера Гогенлоэ, 11 ноября 1897 г. Тирпиц отправил ему телеграмму, в которой выражалось его несогласие с предстоящей операцией⁶. Тирпиц тогда опасался осложнения отношений и с Англией, и с Россией, и даже с Китаем⁷.

Отрицательное отношение военно-морского ведомства к попытке заключить в 1904 г. германо-русский союз подтверждает тезис о подчинении внешней политики императиву «опасной зоны». При этом основанный на «Воспоминаниях» Тирпица вывод, что адмирал был против двустороннего германо-русского договора, но всей душой стремился к трёхстороннему соглашению между Германией, Францией и Россией, не подтверждается фактами. Помимо германо-русского союза, как одной из самых крупных жертв германской военно-морской политики, стал проект германо-русско-датского соглашения о нейтрализации входа в Балтийское море. В записке, которая хранится в архивном фонде Тирпица, это просматривается без труда⁸. Уже первая фраза документа не оставляет никаких сомнений в позиции адмирала: «Я считаю договор... для нас нецелесообразным». Тирпиц почти не скрывал своего раздражения новой попыткой кайзера вступить на путь союзнических отношений с Данией. Не меньше возмутило Тирпица и желание кайзера связать Германию договором с Голландией. Тирпиц опасался, что договорные обязательства свяжут по рукам и ногам военное руководство империи, которое понимает, что война с Англией потребует действий, «далеких от наших желаний». А именно в случае войны, считал Тирпиц, рейху вряд ли удастся избежать оккупации государств, с которыми планируется оформление союзных отношений. Появится лишний повод для того, чтобы осудить действия Германии, что принесет пользу только Англии. Отсюда было бы ошибкой подписывать договор, который будет «на руку Англии»⁹. Что же касается перспектив «балтийского дома мира»¹⁰, то он «для нас страшно невыгоден» по той же причине. «У нас нет потребности в большем мире, чем тот, который имеется в данный момент. Любое изменение будет происходить только в пользу Англии»¹¹.

Среди неосуществленных проектов меньшего масштаба следует указать на план совместных военно-морских маневров с Россией накануне русско-японской войны¹².

«Комплекс Копенгагена» давал о себе знать на всём протяжении русско-японского конфликта в 1904-1905 гг. Это и чрезвычайная осторожность в действиях командующего германской Восточно-Азиатской эскадрой адмирала Притвица в начальный период войны, несостоявшаяся командировка морского атташе П. Гинце на Дальний Восток, попытки отстраниться от поставок угля эскадре Рожественского в связи с Гульским инцидентом. И лишь в случае с интернированием российских военных кораблей в Цзяочжоу в 1904 г. можно говорить о том, что позиция Берлина и военно-морского ведомства больше соответствовала отношениям потенциальных союзников, чем подчёркнутому стремлению, если сравнивать с Францией, соблюдать международные нормы нейтралитета¹³.

Германское флотское строительство ко времени окончания русско-японской войны не только не закончилось, но вступило в новый этап в связи со строительством современных

кораблей-«дредноутов». Не была пройдена и «опасная зона» со всеми вытекающими для германо-русских отношений последствиями. В годы обострения отношений с Англией по проблеме морских вооружений в германских правящих кругах вновь заговорили о союзе с Россией. Воплощению в жизнь этой идеи могли способствовать планы самодержавия восстановить утраченный при Цусиме российский флот. В случае успехов России в делах «возрождения» флота можно было использовать ее военно-морской потенциал в будущей войне с Великобританией. В крайнем случае, новые российские «дредноуты» могли отвлечь какую-то часть английского флота, по крайней мере, частично ослабить его атакующую силу против немцев. Чтобы увидеть морское сражение между английскими и русскими кораблями, можно было пойти двумя путями. Первый заключался в реанимации идеи германо-русского союза и, таким образом, означал возвращение к «духу Бьёрке» в отношениях между странами. Однако этим нарушался главный принцип «опасной зоны» – не делать ничего такого, что может спровоцировать Великобританию на атаку германского флота.

Второй путь устраивал ведомство Тирпица больше и имел отношение к следующему: если Петербург сохранит свою враждебность к Лондону, то и в этом случае английский флот не будет чувствовать себя уверенно в водах Северного моря. Тирпиц понимал, что для этого Берлин должен был сделать нечто большее, чем просто пропагандировать традиционные династические связи между родственными монархиями и «морскую дружбу». Этим большим могла стать уступка Берлина в вопросе открытия черноморских проливов Босфора и Дарданелл, о чём Тирпиц писал в своих мемуарах. На деле все ограничилось дипломатической игрой. А после осознания опасности ближневосточным интересам, кайзер и германское правительство приступили к «политике стимулирования» турецкого военно-морского строительства. Вялая попытка со стороны военно-морского ведомства воспрепятствовать поставкам военных судов в Турцию не подтвердила решимость Тирпица в этом вопросе. Впрочем, не слишком принципиальная позиция Тирпица могла иметь свои причины. После англо-русского «сердечного согласия» 1907 г. надежды использовать российский флот против Великобритании становились всё больше неоправданными. В этой связи отвлечение Россией материальных ресурсов с пограничной Балтики на развитие удаленного и к тому же обезвреженного международными соглашениями Черноморского флота можно было только приветствовать.

Более продуманной была тактика военно-морского ведомства в деле поддержки германского промышленного экспорта в России. Тезис из «Воспоминаний» Тирпица о поддержке строительства флотов потенциальных германских союзников и противников Великобритании нашел подтверждение в планах немецких фирм утвердиться на судостроительном рынке России. Однако успехи морского атташе в Петербурге Гинце и его коллег в этом направлении не были столь впечатляющими. Военная составляющая этого проекта утратила значение в связи с ориентацией России на страны Антанты. Оказались беспочвенными и надежды на то, что поставки военно-технической продукции в Россию приведут к усилению германского политического давления при одновременном ослаблении французского и английского влияния. Тем не менее, следует признать преобладание немецких фирм с точки зрения консультационно-технической (интеллектуальной) на частном судостроительном рынке России, что подтверждается выводами русского финансового ведомства о зависимости отечественных верфей от германских поставок¹⁴. Впрочем, дело военно-морского инженера Полякова накануне войны 1914 г. показало, насколько шаткой может быть позиция «интеллектуального» лидера, если он не имеет соответствующей политической поддержки¹⁵.

Итак, надежды тех, кто желал использовать воссоздание русского флота для укрепления баланса сил на море, выгодного Германии, не оправдались. Во-первых, Германия ещё не прошла «опасную зону» (не закончила строительства флота), чтобы успешно заниматься проблемами

европейской и мировой политики. Во-вторых, российский флот, с точки зрения ведомства Тирпица, был «несоюзоспособен», то есть не прошёл путь от идеи «возрождения» до её воплощения. Последний факт бесконечно доказывался в донесениях военно-морских атташе. В этой связи следует указать на влияние главного эксперта по России, морского атташе и военного дипломата Пауля Гинце на позицию Тирпица по проблемам германо-русских отношений.

Более взвешенную оценку перспективам российского судостроения после русско-японской войны давали в кайзеровском Адмиралтействе. Уже в 1909 г. там считали, что на русский флот следует обращать большее внимание, чем это было до сих пор. А с 1911 г., то есть в связи с разработкой Большой программы судостроения, боевые соединения на Балтике не могли игнорироваться Адмиралтейством при разработке оперативных планов германского флота. Россия из потенциального союзника превращалась в реального противника. Поскольку отвлечение морских сил из Северного моря в Балтийское не входило в планы Адмиралтейства, там были готовы использовать для борьбы против России шведский военный потенциал (несмотря на то, что шведские военно-морские силы были откровенно слабы) и шведскую территорию. С этой целью кайзеровское Адмиралтейство пошло на создание в Стокгольме разведывательного центра, который должен был действовать против России. В свою очередь германское правительство способствовало нагнетанию напряженности в шведско-русских отношениях. Это заставляло Россию задуматься о мерах по обороне северного участка Балтийского моря.

Таким образом, идеология и практика «возрождения» русской морской силы после войны с Японией в корне подрывала стратегические основы «плана Тирпица». Например, «теория риска» никак не увязывалась с наличием у англичан союзников на море. Каждый российский корабль, спускаемый со стапелей для плавания в водах Балтики, уменьшал шансы Германии в борьбе против Великобритании. К 1917 г. русские могли иметь такое количество дредноутов, которые позволили бы при поддержке английского флота отправиться в поход к немецким берегам. В том числе и по этой причине в Германии склонялись к тому, чтобы начать войну как можно раньше.

¹ Литература по данной проблеме необозрима. Из последних крупных работ по истории германо-английских противоречий на море см.: Синегубов С.Н. Упорство против силы: германо-английское морское противостояние в 1900-1914 гг. Тюмень, 2009.

² Тирпиц А. Воспоминания. / Перев. с нем. М., 1957. С. 203.

³ Опасаясь ответных действий со стороны Англии, Тирпиц выдвигает свою политическую стратегию, ядром которой являлась «идея риска». Она была впервые сформулирована в мотивировке второго флотского закона: «Для того, чтобы поставить германскую торговлю и германские колонии в условие безопасности, существует лишь одно средство: Германия должна иметь такой сильный флот, чтобы для даже самой могущественной державы война с ней была сопряжена с риском, который поставит под вопрос ее собственное превосходство. Для этого нет существенной необходимости, чтобы германский флот был так же силен, как флот самой сильной морской державы, потому, что большая морская держава не будет в состоянии сосредоточить все свои силы против нас». Цит. по: Врангель Ф. Увеличение германского флота законами 1898 и 1900 гг. // Морской сборник. 1901. № 8. Неофициальный отдел. С. 27.

⁴ Тирпиц А. Указ соч. С. 204-206.

⁵ О германском «комплексе Копенгагена» см.: Steinberg J. Der «Kopengagen-Komplex» // Kriegsausbruch 1914, deutsche Ausgabe des «Journal of Contemporary History». H.3. München, 1967. S. 31-59.

⁶ Hohenlohe-Schillingsfürst Ch.K.V. Denkwürdigkeiten des Reichskanzlerzeit. Stuttgart-Berlin, 1931. S. 412.

⁷ Die Geheimen Papiere Fridrich von Holsteins. Göttingen, 1963. № 630. S. 44.

⁸ Bundesarchiv-Militärarchiv. Freiburg. (Далее: BA-MA). N 253/9. Vorläufiger Standpunkt zur Frage. Abschrift. 1905(?).

⁹ Ibidem. Что касается пользы союзного договора для Дании и Голландии, то здесь Тирпиц не смог удержаться от иронии: «Что можно дать с нашей этим двум государствам в политическом и военном смысле. Не нашу же любовь, в которую они не верят. Мы, к сожалению не та нация, которая вызывает чувства. Это факт».

¹⁰ Здесь Тирпиц не удержался от иронии, употребляя английское выражение «freedom of the Baltic».

¹¹ BA-MA. N 253/9. Vorläufiger Standpunkt zur Frage. Abschrift. 1905 (?).

¹² В августе 1903 г. начальник Главного морского штаба контр-адмирал Рожественский предложил германскому атташе в Петербурге П. Гинце провести совместные маневры германских «больших» против «малых» русских кораблей в Балтийском море. Тирпиц с ходу отменил рискованное в политическом отношении мероприятие. См.: BA-MA. RM 3/2846. Hintze an Tirpitz. 13.08.1903.

¹³ См.: Шилов С.П. Русско-японская война 1904-1905 годов и германское военно-морское ведомство//Новая и новейшая история. 2004. №5. С. 52-68.

¹⁴ Шилов С.П. Немецкие фирмы на судостроительном рынке России перед первой мировой войной // Вопросы истории. 2001. №3. С. 118-120.

¹⁵ Инженер В.Г. Поляков был командирован от морского министерства на верфи «Шихау». В феврале 1914 г. был арестован немецкой полицией по подозрению в краже часов во время карнавального шествия в Кёльне. Был выпущен на свободу лишь после вмешательства русских дипломатов. См.: Шилов С.П. Кайзеровский военно-морской флот и Россия перед первой мировой войной // Новая и Новейшая история 2001. №4. С. 27-41.

Ю. П. Аншаков

РУССКО-ЧЕРНОГОРСКИЕ ОТНОШЕНИЯ В XVIII ВЕКЕ: ОТ ПЕТРА I ДО ЕКАТЕРИНЫ II

История становления русско-черногорских взаимоотношений уходит корнями в XVIII столетие. XVIII век – век русско-турецких войн, и здесь интересы России и Черногории тесно сомкнулись. Черногории была необходима русская помощь и поддержка в создании полностью независимого от Османской империи государства, но и Россия была заинтересована в черногорцах. Их воинственность и постоянная готовность к антитурецкой борьбе делала Черногорию ценным союзником России. Среди славянского населения Балкан именно черногорцам и Черногории, вплоть до Первого сербского восстания 1804-1813 гг., отводилось главное место в балканской политике России.

Начиная в 1711 году Прутский поход, Петр I рассчитывал на антиосманское выступление балканских народов. С грамотой Петра I, содержащей призыв вспомнить православных о былой славе балканских христиан и объединив свои силы с русским войском, прогнать турок «в старое их отечество, в пески и степи аравийские»¹ в марте 1711 г. в Черногорию были направлены полковник М. Милорадович и капитан И. Лукачевич. Грамота Петра I была зачитана в доме митрополита Данилы, духовного и светского правителя Черногории, где и было принято единодушное решение: «С первой вестью о русском наступлении выступить против войск Османской империи». В начале лета 1711 г. черногорцы начали боевые действия против турок и одержали ряд побед. Однако эти военные успехи не получили дальнейшего развития из-за неудачного для России Прутского похода и заключения в июле 1711 г. мира с турками. Черногорцы долго не хотели верить доходившим известиям об этом и продолжали воевать.