

УДК 94: 656.612 (430)

Станислав Николаевич Синегубов,
Ишимский государственный педагогический институт
им. П.П. Ершова, Россия

ОСОБЕННОСТИ РАЗВИТИЯ ПРУССКО-ГЕРМАНСКОГО ФЛОТА В КОНЦЕ 40–90-х гг. XIX в.

Аннотация: Статья раскрывает изменения в прусско-германском флоте в течение пятидесяти лет – с конца 40-х – 90-х гг. XIX в. – в связи с меняющимися внешнеполитическими условиями. Показано отношение к военно-морским силам со стороны высших военачальников и политиков кайзеровской Германии и определена их мотивация.

Summary: The paper demonstrates changes in the Prussian-German fleet for fifty years – since 40-90s of the XIXth century occurred because of reforming foreign-policy conditions. The relation of supreme military chiefs and politicians of Kaiser's Germany to naval forces is illustrated as well as their motives are defined.

Ключевые слова: Пруссия, кайзеровская Германия.

Key words: Prussia, Kaiser's Germany.

«Флотский рывок», совершенный немцами в первое десятилетие XX в. вполне можно охарактеризовать как «германское военно-морское чудо». Причины этого явления будут не совсем понятны, если не учитывать особенности развития вначале прусского, а затем и германского флота в предшествующие полстолетия – с конца 40-х до конца 90-х гг. XIX в.

Формально основателем немецких военно-морских сил считается известный Фридрих Вильгельм Великий, курфюрст Бранденбургский (1620-1688 гг.) [23]. Созданный им флот носил милиционный характер [1, с. 6] и состоял из кораблей, купленных за границей, и укомплектованных сплошь иностранцами. Просуществовали такие военно-морские силы недолго [6, с. 142]. Тем не менее, это была первая, пусть и слабая, попытка Пруссии стать сильным морским государством Европы [34, с. 2-6]. Вторая была предпринята в конце 40-х – в начале 50-х гг. XIX в., когда в Германии начались объединительные процессы [41, с. 63-80]. Сформировавшийся к тому времени крупный немецкий торговый флот нуждался в военно-морской защите. Это показала война Германского союза с Данией в 1848 г. из-за Шлезвиг-Гольштейна [43]. Поэтому Союзное собрание во Франкфурте (Франкфуртский парламент) при поддержке населения единодушно приняло решение о строительстве флота [44, с. 19-36].

Во главе движения в пользу формирования германских военно-морских сил стоял принц Адальберт Прусский. Он предложил первую программу создания германского военного флота, т.н. второго ранга [10, с. 31], главной задачей которого должна была стать защита морской торговли и немецкого побережья [22, с. 26-27]. На выделенные Франкфуртским парламентом деньги были закуплены за рубежом военные суда [7, с. 64], набраны иностранные экипажи. Однако и эта вторая попытка закончилась неудачей [36, с. 81-90] по причине противодействия со стороны Великобритании.

Англичане, не желавшие возникновения у себя под боком новой морской державы, воспользовавшись столкновением прусских и датских военных кораблей у острова Гельголанд 4 июня 1849 г. [21, с. 304-310], заявили Союзному собранию о непризнании

«нового флага». Более того, они объявили, что будут рассматривать корабли, носящие его, как пиратские, со всеми вытекающими последствиями [22, с. 28-29]. Результатом такого демарша стало решение Франкфуртского парламента от 2 апреля 1852 г. о роспуске немецкого военного флота. Корабли собрали в Гамбурге и распродали с аукциона [22, с. 29]. Однако это не означало в принципе отказ от идеи германского военно-морского флота. Процессы по его созданию самостоятельно пошли в Пруссии как самой крупной и сильной из немецких земель [20, с. 191]. В 1853 г. Берлин приобрел у герцогства Ольденбургского участок земли в устье реки Яде. Там началось сооружение порта Вильгельмсхафена, «морского окна» будущей объединенной Германии в Атлантический океан. 14 ноября 1853 г. из военного министерства была выделена новая структура – Адмиралтейство [30, с. 220-221], подвергшаяся реорганизации 1 мая 1859 г. [30, с. 222-223]. В 1861 г. в Пруссии создается военно-морское министерство [30, с. 224].

После победоносной войны с Данией в 1864 г., где успехи небольшого прусского флота, по утверждениям самих немцев [1, с. 9], были «вполне удовлетворительными» [18, с. 630], первый морской министр Северогерманского союза адмирал Яхман добился все-таки утверждения амбициозной десятилетней программы строительства флота [44, с. 85-86]. Ее реализация стала основанием для формирования в 1867 г. военно-морских сил Пруссии [38, с. 1-4].

Главная цель программы заключалась в создании флота второго ранга, равного по силе таким ведущим европейским державам, как Россия и Франция. По представлениям того времени, для этого должно было хватить 16-ти броненосцев, первый из которых под названием «Arminius» начал сооружаться в 1864 г. в Англии. В 1866 г. немцы приступили к постройке большой верфи в Вильгельмсхафене, а вскоре и Кильской верфи [7, с. 65]. Они хотели в будущем, по возможности, закладывать все корабли в Германии и строить их из материалов отечественного происхождения [7, с. 64]. Флотские намерения немцев сразу же привлекли внимание зарубежных наблюдателей. Они отмечали размах германских морских планов [2, с. 217]. Во франко-прусской войне 1870-1871 гг. немецкий флот ещё не был такой силы, которая могла бы оказать заметное действие [1, с. 10]. На его развитие победители выделили часть полученной от французов контрибуции.

С объединением Германии открылась новая страница военно-морских сил страны. Это объясняется внутриконтинентальным расположением государства, в отличие от островной Англии. В отношениях с Францией, Россией и Австро-Венгрией флот не являлся насущной необходимостью. Поэтому традиционно до середины 90-х гг. XIX в. военно-морские силы оставались в тени сухопутных войск, подчиняясь им в институциональном, стратегическом и финансовом отношениях [42, с. 97].

Немаловажную роль в таком положении играл экономический фактор. Германия, несмотря на достаточно высокие темпы индустриализации в 70-е – начало 90-х гг. XIX в., по сравнению с другими государствами Европы, и особенно с Великобританией, пока в меньшей степени зависела от импорта продовольственных и промышленных товаров. Следовательно, власти не считали нужным проявлять особую заботу о развитии военного флота с целью обеспечения безопасности морских торговых путей [11, с. 90-92]. Главная задача, которая ставилась перед ним, заключалась в «защите германских берегов». Ситуация изменится в середине 90-х гг. XIX в., когда немецкое государство войдет в период империалистического развития. Только тогда у военно-морских сил появятся реальные шансы на иное к себе отношение. Пока же они довольствовались ролью «падчерицы» в структуре вооруженных сил страны.

Второстепенность флота в планах германских военных стратегов подчеркивалась и тем фактом, что с 1872 по 1888 гг. Адмиралтейство возглавляли армейские генералы А. Штош и Л. Каприви. В их действиях по развитию германских военно-морских сил, при

некоторых незначительных отличиях, было много схожих черт. Став в 1872 г. руководителем имперского Адмиралтейства, Штош предложил в 1873 г. рейхсканцлеру Бисмарку программу флотского строительства [33, с. 1277-1280]. После этого она была представлена парламенту. Программой предусматривалось построить в ближайшие десять лет 14 броненосных фрегатов и корветов, 7 мониторов, 20 корветов, 6 авизо, 18 канонерских лодок, 2 артиллерийских кораблей, 3 парусных бригав, 10 больших и 18 малых миноносцев [50, с. 71].

Главное назначение этих кораблей, по мысли Штоша, помимо охраны прибрежной полосы от внезапного вражеского нападения, должно было заключаться в прямой защите заморских торговых интересов Германии [42, с. 109-112]. Поэтому вполне логичными в этой связи являлись его заявления о необходимости проведения активной колониальной политики. Бисмарк в целом поддержал проект Штоша, но при этом у него были совершенно иные виды на военно-морские силы. Рейхсканцлер не собирался их использовать в первую очередь для решения колониальных задач, тем более что это могло привести к нежелательным противоречиям со «старыми» колониальными странами, такими как Франция и Великобритания. Флот рассматривался Бисмарком, прежде всего, как фактор респектабельности Германии, стремящейся превосходить «все морские державы второго ранга» [46, с. 72] и потому вызывающей интерес у других стран в качестве возможного союзника [30, с. 18]. Кроме того, он намеревался использовать флот во внешнеполитических планах как один из инструментов обеспечения проводимой им «политики равновесия» [28, с. 124-125].

Несмотря на приверженность к активной колониальной политике, Штош как руководитель кайзеровского Адмиралтейства первостепенное внимание уделял европейским делам, поскольку именно они оказывали определяющее влияние как на государственную политику в целом, так и на ее морскую составляющую часть. Ввиду того, что главными противниками Германии в конце 70-х – начале 80-х гг. XIX в. считались Франция и Россия [14, с. 62-99], молодой германский флот готовился к возможному развертыванию боевых действий на Балтике и в Северном море. С этой целью закладывались и укреплялись военно-морские базы в Данциге, Киле и в Вильгельмхавене [17, с. 23]. В случае начала войны в силу вступала бы «континентально-оборонительная» концепция Штоша, согласно которой флот должен был обеспечивать с моря подстраховку действий сухопутной армии, обеспечивая при необходимости и высадку десанта. Предполагалось, что ему не придется действовать против объединенных сил противника.

Исследователи истории германского военно-морского флота относят к заслуге Штоша то, что именно при нем и при его активном содействии в мае 1872 г. в Берлине было открыто элитное учебное заведение по подготовке квалифицированных кадров для флота – Морская академия. Срок обучения там составлял три года [25, с. 15]. Ее слушатели получали достаточно большой объем знаний по естественнонаучным предметам, техническим дисциплинам, экономике, международному праву, истории литературы, изучали, как минимум, два современных европейских языка. Много внимания уделялось освещению истории морских войн и морской тактики [24, с. 284]. О качестве преподавания в академии были самые противоречивые отзывы [47, с. 18]; [29, с. 787]. Однако факт остается фактом: в числе ее слушателей были и те, кто в последующем в качестве адмиралов заняли ведущие посты в кайзеровском германском флоте – К. Мальтцан, А. Тирпиц, Х. Хольтцендорф, А. Хееринген, К. Гальстер. слушатели получали достаточно большой объем знаний по естественно-научным дисциплинам.

Когда в 1883 г. первый глава германского Адмиралтейства покинул свой пост, то его флотская строительная программа была в основном выполнена. В стране имелось 13 из 14-ти запланированных броненосных судов и 13 канонерских лодок [5, с. 76-81], а также большое число небронированных корветов для применения в далеких заморских водах

[38, с. 6]. Германский военный флот по количественным и качественным показателям вышел на третье место в Европе после флотов Великобритании и Франции [5, с. 76-81]. Безусловно, он значительно уступал им по своей мощи, особенно британским военно-морским силам, однако задача превзойти «все морские державы второго ранга» была выполнена. Благодаря программе Штоша, кайзеровская Германия впервые создала флот, который при необходимости был в состоянии ставить перед собой цели, ранее недостижимые. Он мог принимать участие в войне, пусть и на подчиненных ролях, против Франции и России, защищать заморские торговые интересы страны.

Доказательством тому служат, например, документы, в которых отражено заседание Комиссии по обороне государства, состоявшееся 27 мая 1882 г. В нем приняли участие высокопоставленные военные чины кайзеровской Германии. В центре обсуждения стояли вопросы, связанные с организацией наступления морских сил в направлении Ревеля и Кронштадта в случае войны с Россией [13, л. 37-40]. По мнению русских военно-морских специалистов, эта операция немцев не имела никаких шансов на успех. Безусловно, что германский генералитет был другого мнения на этот счет. Но даже если бы в Берлине посчитали бесперспективной морскую операцию, то от нее вряд ли бы отказались, поскольку флот все равно должен был оттянуть на себя часть сил противника.

Сменивший в 1883 г. Штоша на посту руководителя Адмиралтейства генерал-лейтенант кавалерии Каприви, получивший чин вице-адмирала, «погасил» темпы флотского строительства [10, с. 30]. В судостроительной политике он по рекомендациям специалистов [44, с. 151-152] особое внимание уделял миноносцам [16, с. 82] и малым крейсерам за счет почти полной остановки производства ударных кораблей и броненосных крейсеров [27, с. 35]. Такой акцент на данных типах боевых судов, как считают историки, был обусловлен влиянием французской морской «молодой школы» – *Jeune Ecole* адмирала Т. Оба, пропагандировавшего преимущества крейсеров в морской войне [8, с. 13-14]; [4, с. 578].

За период с 1883 по 1893 гг. Германия с третьего места в «табели рангов» морских держав переместилась на шестую позицию [15]. В последующем это вызывало критику сторонников создания сильного флота, делавших упор на строительство, прежде всего, линейных кораблей. Но при этом все-таки необходимо помнить, что Каприви никогда не делал ставку в войне на флот. Этот политик не отводил ему роль решающего фактора.

Морские силы в его военной стратегии рассматривались как дополнение сухопутной армии [49, с. 67]. В случае войны с вероятными противниками Германии – с Францией и Россией – флот должен был обеспечивать безопасность побережья страны в Северном и Балтийском морях. Заняв в 1890 г. пост главы правительства и начав проводить «новый курс» [9, с. 67-82, 108-111], Каприви поставил перед ним ещё одну задачу – недопущение экономической блокады вражескими морскими силами, поддержание на приемлемом уровне поступления стратегически значимого импорта [32, с. 254].

В заслугу «сухопутного вице-адмирала» ставят развитие тактики германского флота [34, с. 46-49]. Каприви стремился учесть весь имеющийся европейский опыт реальных боевых действий на море с тем, чтобы применять и отрабатывать его в конкретных учебных действиях [26, с. 81]. При нем командиры кораблей получили большую самостоятельность в принятии тактических решений. Это стало традицией немецкой военной школы обучения. Позже этот способ руководства военно-морскими силами получил даже название «тактика заданий» [48, с. 65]; [39, с. 206-228]. В годы Первой мировой войны германские морские офицеры выгодно отличались от своих коллег-англичан именно нестандартностью действий и инициативностью [19, с. 140].

В период «правления» Каприви при разработке морских оперативных планов впервые серьезно стал учитываться «английский фактор». В вероятной войне против Франции и России допускался вариант обращения за военно-морской помощью к британцам [31, с.

91]. Кроме того, поддержка флота Германии в боевых действиях против кораблей Франции со стороны союзной Италии также обуславливалась позицией Лондона [40, с. 280]. Поэтому вполне понятны были усилия Каприви заключить союз с Великобританией, которые так и не увенчались успехом [37].

Преимственность штошевско-капрививской флотской политики проявилась и в деятельности Ф. Гольмана на посту морского министра [35, с. 111-137] в 1890-1897 гг. [30, с. 49]. По-прежнему основной упор в судостроении делался на сооружении крейсеров и миноносцев для службы в отечественных и зарубежных водах. В военно-оперативных планах в качестве главных противников Германии все также фигурировали Франция и Россия. О каком-либо морском противостоянии Великобритании как самой сильной державе мира речь вообще не шла [45, с. 59-61]. Приверженность Гольмана к традиционной стратегии развития германских военно-морских сил определялась как его личными убеждениями, так и неясностью представлений у руководства страны, и прежде всего у кайзера Вильгельма II, о том, какой флот требуется государству в первую очередь – крейсерский или большой броненосный. В «морской моде» того времени были и учение французской «молодой школы», и теория американского контр-адмирала А. Мэхэна. В результате неопределенность намерений императора, а также борьба разных морских ведомств (верховного командования и военно-морского министерства) за право определять морскую политику [30, с. 59-61] негативно влияли на характер действий Гольмана. В итоге ничего не менялось. Поэтому не случайно А. Тирпиц, сменивший Гольмана на министерском посту, назвал период с 1888 г. по 1897 г. «потерянным десятилетием» [16, с. 86].

Такая нелестная характеристика подтверждалась состоянием немецкого флота к концу 90-х гг. XIX в. Главная доктрина его развития, гласившая о необходимости превосходства Германии над «морскими державами второго ранга», не выполнялась. Немецкие военно-морские силы значительно уступали флотам Франции, России и других государств, занимая лишь шестую позицию в мире [15]. Отставание фиксировалось по всем типам боевых судов и по крейсерам [3, с. 210-251], и по броненосцам, которых было крайне мало по сравнению с флотами ведущих стран [12]. В целом же флот, по словам Тирпица, был «образчиком пестроты» [16, с. 134]. Вместе с тем Германия не могла сохранять статус мировой державы с таким флотом в условиях, когда очень быстро менялись экономические, политические и военные обстоятельства. Требовалось кардинально изменить отношение к целям и задачам военно-морских сил, к их составу и организации. Это и было сделано Тирпицем, когда он занял должность руководителя морского ведомства в 1897 г. Начатое им интенсивное флотское строительство на основе законов 1898 и 1900 гг. должно было принципиальным образом поменять отношение к Германии со стороны других государств и способствовать утверждению ее как мировой державы «первого ранга».

Таким образом, изменения, которые претерпевали прусско-германские военно-морские силы в конце 40-х – 90-х гг. XIX в. отражали процессы становления немецкого государства. Они как часть вооруженных сил страны, естественно, были подчинены решению внешнеполитических задач, в том числе и военным путем. До тех пор пока Германия решала подавляющую часть международных проблем на континенте, роль и значение военно-морского флота были невелики. Это наглядно показали и темпы его развития, и отношение к нему со стороны генералитета и политических руководителей государства в конце 40-х – 90-х гг. В результате к концу рассматриваемого периода флот кайзеровской Германии в «табели рангов» ведущих морских держав занимал далеко непочетное шестое место.

Мириться с этим было невозможно ввиду начавшегося интенсивного империалистического экономического развития страны и слишком позднего включения ее в борьбу за передел уже поделенного мира. Без современных и мощных военно-

морских сил добиться «места под солнцем» было невозможно. В результате получалось, что развитие флота в период конца 40-х – 90-х гг. XIX в. предопределило (безусловно, с учетом новых политических и экономических условий) характер и направленность его строительства в первое десятилетие XX в. со всеми вытекающими отсюда проблемами во внутренней и внешней политике.

Источники и литература:

1. Алафузов, В.А. Доктрины германского флота [Текст] / В.А. Алафузов. – М., 1956.
2. Броненосные флоты Европы. СПб., 1868.
3. Будиловский, И.В. Военные флоты иностранных государств и морская справочная книжка на 1891 [Текст] / И.В. Будиловский. – СПб., 1891.
4. Доценко, В.Д. История военно-морского искусства. Т. 1 : Вооружения и теория [Текст] / В.Д. Доценко. – М., 2005.
5. Дубров, К.Т. Таблицы главнейших сведений о судах английского, германского, итальянского и французских флотов / К.Т. Дубров. – СПб., 1886.
6. Жерве, Б. Германия и ее морская сила. Неофициальный отдел [Текст] // Морской сборник. – 1914. – № 9. – С. 111-234.
7. Ньюбольд, У. Как Европа вооружалась к войне [Текст] / У. Ньюбольд. – М., 1923.
8. История военно-морского искусства. Т. 3 : Военно-морское искусство эпохи империализма. М., 1953.
9. Матвеева, А.Г. Германская империя 1870-1914 [Текст] / А.Г. Матвеева. – М., 2002.
10. О неудовлетворительном состоянии Германского флота. Морская хроника [Текст] // Морской сборник. – 1892. – № 3. – С. 27-34.
11. Пиленко, А. Морское дело за границей [Текст] / А. Пиленко. – СПб., 1879.
12. Романов, А.М. Сравнительные таблицы военных флотов Англии, России, Франции, Германии, Италии, Австрии, С-А. С. Шт. и республик Южной Америки [Текст] / А.М. Романов. – СПб., 1897.
13. РГА ВМФ. Ф. 417. Оп. 1. Д. 446. Л. 37-40.
14. Ротштейн, Ф.А. Международные отношения в конце XIX века [Текст] / Ф.А. Ротштейн. – М.; Л., 1960.
15. Сборник военно-морских сведений об иностранных государствах. Т. 1-2. СПб., 1895.
16. Тирпиц, А. Воспоминания [Текст] / А. Тирпиц. – М., 1957.
17. Шилов, С.П. Кайзеровский военно-морской флот и Россия: от идеи германо-русского союза к конфронтации в 1897-1914 гг. [Текст] / С.П. Шилов. – Тюмень, 2004.
18. Штенцель, А. История войн на море с древнейших времен до конца XIX в. [Текст] / А. Штенцель. – М., 2002. – Т. 2.
19. Bennett, G. Skagerrkschlacht. – München, 1976.
20. Berghahn, V.R. Rüstung im Zeichen der wilhelmischen Weltpolitik. Grundlegende Dokumente 1890-1914 / V.R. Berghahn, W. Deist. – Düsseldorf, 1988.
21. Biefang, A. Politisches B?rgertum in Deutschland 1857 bis 1868. Nationale Organisationen und Eliten / A. Biefang. – Düsseldorf, 1994.
22. Busch, F.O. Deutsche Seekriegsgeschichte / F.O. Busch, Ramlow. – Berlin, 1942.
23. Gadow, R. Geschichte der deutschen Marine / R. Gadow. – Frankfurt a; M., 1934.
24. Gemzell, C-A. Organisation, conflict and innovation: a study in German naval strategic planning. 1888-1940 / C-A. Gemzell. – Lund, 1973.
25. Gloger, B. Friedrich Wilhelm – Kurfürst von Brandenburg: Biografie / B. Gloger. – Berlin, 1985.
26. Graubohm, H. Die Ausbildung in der deutschen Marine von ihrer Gründung bis zum Jahre 1914 / H. Graubohm. – Düsseldorf, 1977.

25. Güth, R. Admiralstabsausbildung in der deutschen Marine / R. Güth. – Bonn, 1979.
26. Güth, R. Von Revolution zu Revolution – Entwicklungen und Führungsprobleme der deutschen Marine 1848-1918 / R. Güth. – Herford, 1978.
27. Hallman, H. Der Weg zum deutschen Schlachtflottenbau / H. Hallman. – Stuttgart, 1933.
28. Hobson, R. Maritimer Imperialismus. Seemachtideologie, seestrategischen Denken und der Tirpitz-Plan 1875 bis 1914 / R. Hobson. – München, 2004.
29. Hoffmann, R. Bedarf unsere Marine einer militärischen Hochschule - Entgegnung // Marine Rundschau. 1896. – S. 775-791.
30. Hubatsch, W. Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1848-1945 / W. Hubatsch. – Frankfurt a; M., 1958.
31. Hubatsch W. Kaiserliche Marine. Aufgaben und Leistungen / W. Hubatsch. – München, 1975.
32. Kehr, E. Schlachtflottenbau und Parteipolitik 1894-1900. Versuch eines Querschnitts durch die innenpolitischen, sozialen und ideologischen Voraussetzungen des deutschen Imperialismus / E. Kehr. – Berlin, 1930.
33. Koch, P. Aus der Zeit des Admirals v. Stosch // Marine Rundschau. 1902. – S. 1277-1280.
34. Koch, P. General von Caprivi als Chef der Admiralität. Skizzen aus den Akten / P. Koch. – Berlin, 1927.
35. Koch, P. Geschichte der deutschen Marine / P. Koch. – Berlin, 1902.
36. Kroener, B. Die Deutsche Flotte 1848/49 – «das Schmerzenkind der deutschen Revolution?» // Deutsche Marine im Wandel. Vom Symbol nationaler Einheit zum Instrument Internationaler Sicherheit. – München, 2005. – S. 81-90.
37. Lahme, R. Deutsche Augenpolitik. 1890-1894. Von der Gleichgewichtspolitik Bismarcks zur Allianzstrategie Caprivis.: Diss / R. Lahme. – Göttingen, 1988.
38. Lambi, I.N. The Navy and German Power Politics. 1862-1914 / I.N. Lambi. London, 1984.
39. Maltzahn, C. Geschichte unserer taktischen Entwicklung. Bd. 1 / C. Maltzahn. – Berlin, 1910.
40. Matthei D. Die Russische Marine in Mittelmeer im Blickfeld deutscher Seeinteresse 1881-1905. Bonn, 1983.
41. Moltmann G. Die deutsche Flotte von 1848/49 im historisch-politischen Kontext // Deutsche Marine im Wandel. Vom Symbol nationaler Einheit zum Instrument Internationaler Sicherheit. München, 2005. S. 63-80.
42. Petter W. Deutsche Flottenrüstung von Wallenstein bis Tirpitz // Handbuch zur deutschen Militärgeschichte 1648 bis 1939. Bd. 4. T. 8. München, 1977.
43. Reinhard C. Geschichte der Preussischen Seemacht. Berlin, 1851.
44. Sondhaus L. Preparing for Weltpolitik. German sea power before the Tirpitz Era. Annapolis, 1997.
45. Steinberg J. Yesterday's deterrent: Tirpitz and birth of German battle fleet. London, 1965.
46. Steinmetz H. O. Bismark und die deutsche Marine. Herford, 1972.
47. Tirpitz A. Erinnerungen. Leipzig, 1919.
48. Uhle-Wettler F. Alfred von Tirpitz in seiner Zeit. Hamburg-Berlin-Bonn. 1998. 49. Verchau E. Von Jachmann über Stosch und Caprivi zu den Anfängen der Ära Tirpitz. Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871-1914. Düsseldorf, 1972.
50. Wislicenus G. Deutschlands Seemacht. Leipzig, 1896.