

УДК. 930.1 : 359 (430)

Станислав Николаевич Синегубов,
Ишимский государственный педагогический институт
им. П. П. Ершова, Россия
Stanislav Nickolayevitch Synegubov,
Ishim Ershov State Teachers Training Institute, Russia

**ОСОБЕННОСТИ ЗАПАДНОГЕРМАНСКОЙ
ИСТОРИОГРАФИИ ВОЕННО-МОРСКОЙ ПОЛИТИКИ
КАЙЗЕРОВСКОЙ ГЕРМАНИИ
В КОНЦЕ XIX – НАЧАЛЕ XX вв.**

**Peculiarities of West German historiography of naval
policy of Keiser Germany at the end of the XIXth century
and the early XXth century**

Аннотация: В статье рассматривается развитие западногерманской историографии по вопросам военно-морской политики кайзеровской Германии в конце XIX – начале XX вв. Выделяются довоенный и послевоенные этапы, определяется основной круг научных проблем, которые изучались западногерманскими историками. Акцентируется внимание на дискуссии между различными историческими школами относительно особенностей военно-морской политики германского руководства и ее влияния на международные отношения в Европе и мире.

Summary: The article studies the development of West German historiography on the issues of naval policy of Keiser Germany at the end of the XIXth century and the early XXth century. Prewar and postwar periods are defined; the main range of scientific problems studied by West German historiographers is cleared up. Special attention is paid to the discussion between different schools of history on peculiarities of naval policy of German leadership and its influence on international relations in Europe and all over the world.

Ключевые слова: консервативный и либеральный лагеря довоенной германской историографии; неоконсервативное направление западногерманской историографии; сторонники школы Ф. Фишера; «фишеровская контраверсия»; «тирпициана».

Key words: conservative and liberal camps of prewar German historiography; non-conservative direction of West German historiography; supporters of the school of Ph. Fischer, "Fischer`s controversy", "Tirpitz series".

Изучение военно-морской политики кайзеровской Германии в конце XIX – начале XX вв. ведется на протяжении уже многих десятилетий историками различных стран. Особый вклад в исследование данной проблемы внесли германские ученые.

Немцы, как никакой другой народ, сполна испытали на себе все тяготы и негативные результаты гонки морских вооружений. Дискуссия о причинах и последствиях морских амбиций вильгельмовской Германии началась в стране в начале 20-х гг. XX в. Она проходила в рамках дебатов об ответственности за развязывание Первой мировой войны.

Можно сказать, что начало ей положил А. Тирпиц (бывший военно-морской статс-секретарь, занимавший эту должность с 1897 по 1916 гг.) публикациями своих воспоминаний [49; 50, с. 185–202]. В литературе они уже получили достаточно объективную оценку [1, с. 123–124]. Одним из критических замечаний в их адрес является констатация тенденциозности отбора документов бывшим военно-морским статс-секретарем. Эта характеристика справедлива. Если следовать материалам Тирпица, то получалось, что Германия всячески стремилась к соглашению с англичанами при рассмотрении проблем флота. Однако британцы так выстраивали свою политику по отношению к немцам, что тем ничего другого не оставалось делать, как интенсивно вооружаться, чтобы защитить свою экономику, страну в целом.

Тенденция оправдывать действия Тирпица и кайзера в деле строительства флота получила поддержку в исследованиях немецких историков консервативного направления. Среди них наиболее известными были зять Тирпица У. Хассель [25], а также Г. Хальман [23; 24], А. Трота [51]. Несмотря на очевидную апологетичность их трудов, в них можно найти немало важных и интересных положений. Это касается выяснения побудительных факторов флотских планов Тирпица, их различных вариантов на разных его этапах министерской деятельности.

К представителям консервативного лагеря относились Г. Херцфельд [33], Б. Михалик [39], Х. Фернис [14] и Г. Эрдрюгер [13]. В их трудах, опубликованных в конце 20-х – в начале 30-х гг. XX в., доказывалось отсутствие у Германии антианглийской цели при строительстве флота. Более того, Берлин якобы искренно хотел иметь тесные контакты не только с Лондоном, но и с Парижем и Петербургом. Неудачи германских властей в этом направлении заставили их усиливать морскую мощь. По убеждению исследователей, англичане с начала XX в. вели политику в антигерманском русле, собирая силы для уничтожения немецкого флота.

Несмотря на сильное консервативное течение в германской историографии 20–30-х гг. XX в., там просматривались токи и другого направления. Речь идет об историках левого толка. Они, в силу своих возможностей, пытались донести до общественности иное представление о германо-английском морском противостоянии в предвоенные годы.

Одним из первых либеральных исследователей в Германии, который подверг резкой критике флотскую стратегию и тактику Тирпица, был Э. Кер [38]. Его заслугой является раскрытие внутренних связей политики флотского строительства с интересами крупной промышленности, определенных партий и союзов. Он доказывал, что именно внутренняя политика определяет не только вектор внешнеполитических действий государства, но и их содержание. Примером тому для него как раз и являлась флотская судостроительная политика, определившая, по его убеждению, характер взаимоотношений Германии и Великобритании.

Дело Э. Кера по развенчанию постулатов консервативной историографии, после его смерти в 1933 г., продолжил другой немецкий ученый Г. Хальгартен [22]. Историк, ссылаясь на архивные материалы и исследовательскую литературу, на конкретных фактах показал связи военной промышленности с правительственными кругами. Это, естественно, не могло не сказаться на темпах флотского строительства и его антианглийской направленности.

Политика Тирпица вызывала критику не только у определенной части историков, но и у некоторых морских офицеров. Среди них особенно выделялся К. Гальстер. В 1920 г. он начал кампанию против Тирпица. Своеобразным ее итогом стала работа, опубликованная в 1925 г. [18]. В ней Гальстер подверг резкой критике тирпицевское положение о «флоте риска». Оно, по его убеждению, в военном отношении было абсолютно бессмысленным. В политическом плане оно принесло только вред, так как Германия

настолько испортила отношения с Англией, что все в итоге закончилось войной. Гальстер считал роковой ошибкой Тирпица недооценку боевых возможностей подводных лодок, что сказалось на результатах военных действий в годы Первой мировой войны.

Другой представитель морского офицерского корпуса – В. Вегенер [54] – упрекал Тирпица в неэффективном использовании линейного флота, что пагубно, по его мнению, отразилось на судьбе страны. Подобные критические высказывания только обостряли течение дебатов относительно того, насколько была успешной и какие последствия имела флотская политика Тирпица для международного положения страны в период 1900–1914 гг.

После Второй мировой войны условное деление историков на консерваторов и либералов в Западной Германии сохранялось с добавлением приставки «нео». Только теперь в научных спорах они апеллировали к значительно большему числу архивных материалов, к которым был получен доступ после 1945 г.

В 50-е гг. XX в. среди специалистов по военно-морской политике кайзеровской Германии особо выделялся В. Хубач [34; 35]. Он продолжил консервативную линию своих предшественников 20-30-х гг. В отличие от них он оправдывал политику Тирпица более тонко и изящно. На страницах своих книг он доказывал, ссылаясь на военно-морские документы, что критикуемая либералами стратегия «флота риска», в сущности, носила исключительно оборонный характер. Автор обращает внимание читателей на соотношение кораблей того и другого флотов, чтобы показать абсурдность заявлений о наступательных намерениях Тирпица. Более того, по мнению Хубача, инициатором морского соперничества являлась не Германия, а Великобритания. Она первой в Европе приняла знаменитый «Naval Defence Act», который и спровоцировал другие государства на ответные действия.

В последующем историк не стал корректировать свои позиции, даже несмотря на появление новых интересных работ, представлявших иную точку зрения. Напротив, в публикациях, посвященных флотскому строительству в странах Европы, Америки, Дальнего Востока накануне Первой мировой войны, Хубач [36] и другие представители неоконсервативного течения такие, как К. Шак [46], Ю. Ровер [43], видели подтверждение собственным взглядам.

Однако серьезная переоценка немецкой «мировой» и флотской политики в западногерманской историографии началась с работ Р. Штадельмана [48] и Л. Дехио [6]. Оба эти историка были первыми, кто особенно доказательно заявили о наличии наступательных политических намерений, имевших место в германской флотской политике. Тем самым, была подготовлена почва для «фишеровского переворота» в западногерманской исторической науке.

Речь идет об известном капитальном труде Ф. Фишера «Рывок к мировому господству. Цели войны кайзеровской Германии», вышедшем в 1961 г. [15]. В отечественной историографии это исследование рассмотрено достаточно подробно [1, с. 337–338]. При этом хотелось бы акцентировать внимание на следующем моменте: Фишер на основе разнообразного и богатого архивного материала доказал экспансионистскую направленность довоенной политики правящих кругов Германии. Поэтому вполне логичным было его утверждение об особой ее ответственности за развязывание Первой мировой войны. В последующих работах мэтра западногерманской исторической науки это положение получило подтверждение [16; 17].

Научные «открытия» Фишера вызвали шквал критики со стороны консервативных историков. Сформировалась даже «фишеровская контраверсия» в западногерманской историографии [47]. Впрочем, у Фишера нашлось и немало последователей. В целом возникшая дискуссия дополнительно стимулировала интерес историков к проблемам внешней политики Германии в начале XX в., в том числе и к флотскому ее аспекту.

На волне этой научной активности в 70-е гг. появились исследования Ф. Р. Бергхана [2; 3; 4]. Ученый на основе анализа широкого круга источников, и прежде всего военного архива в г. Фрайбурге, пришел к выводу о том, что внешняя цель флотской политики Тирпица заключалась в ниспровержении британского морского могущества. Отсюда делался вывод о виновности германского руководства в гонке морских вооружений и в обострении не только двухсторонних германо-английских отношений, но и международной обстановки в Европе.

В «бергхановском духе» выдержана работа В. Дайста [7]. Ее достоинством является исчерпывающее освещение пропагандистской составляющей тирпицевской политики. Только благодаря хорошо налаженной агитационной работе Информационного бюро военно-морского ведомства Тирпицу удавалось оказывать мощное воздействие на депутатов рейхстага и на общественность страны и делать их «друзьями флота».

В книге также показано, как осуществлялось взаимодействие этой структуры военно-морского ведомства с националистически настроенными газетами и журналами.

Другие представители «школы Фишера» в своих трудах также подняли важные вопросы, касающиеся тирпицевской флотской политики. Особое внимание было уделено изучению формирования теоретических взглядов Тирпица на будущий германский флот [40; 41; 42; 44; 53; 8; 9; 28]. Новым словом в исторической науке стало раскрытие деятельности германских морских атташе за границей, осуществленное в диссертации К. Гислера [19]. В ней имеются разделы, в которых анализируется миссия К. Кёрпера и В. Виденмана в Лондоне, снабжавших Тирпица важной информацией, на основе которой формировалась флотская политика государства.

Мало изученному аспекту, связанному с историей подготовки и проведения Второй Гаагской мирной конференции, посвящена книга Ю. Дюльфера [10]. Автор последовательно, шаг за шагом, отслеживает действия германского руководства в связи с подготовкой этого международного форума, определяет причины негативного отношения официального Берлина к попыткам англичан включить в повестку работы конференции вопрос о морском разоружении.

Особое место среди исследований последователей Фишера занимают труды М. Эпкенханса [11; 12]. Он рассматривает важный вопрос воздействия крупной военной промышленности Германии на общую политику вооружений на море. Кроме того, ученый анализирует перипетии отношений Германии и Англии, связанные с проблемами соглашения по флоту в период 1908–1914 гг.

О прямой зависимости усиления германской флотской политики на рубеже XIX и XX вв. от интересов торгового капитала свидетельствует и работа Э. Бёма [5]. Обострение конкурентной борьбы в новых экономических условиях империализма заставляла представителей германского торгового капитала выступать в поддержку сильного военного флота.

Целую серию работ по истории германского флота в начале XX в. создал Х. Хервиг, некоторые из них были опубликованы в известных англоязычных изданиях [26; 29; 30]. Историк доказывает, что флотские планы Тирпица, несмотря на его заверения в их исключительно оборонительной значимости, в действительности несли в себя заряд агрессивности. Создаваемый в Германии флот не являлся «роскошью», по известному определению У. Черчилля. Он должен был служить целям политики кайзеровской Германии, которая, как показала история, не являлась миролюбивой.

Очень значимыми и интересными являются труды Х. Хервига, в центре внимания которого находился высший морской офицерский корпус вильгельмовской Германии [27; 32]. Труды этого автора устранили имевшийся пробел по данному вопросу в западногерманской историографии. Историк показал социальные отличия морского

офицерского корпуса (по сравнению с офицерами сухопутной армии). Он формировался не столько из представителей дворянства, сколько из выходцев «третьего сословия», поднимая их из «низов». Поэтому морские офицеры очень дорожили своим званием и положением в обществе, ревностно относились к службе.

Поднятая в трудах Х. Хервига проблема формирования адмиральского состава в кайзеровском флоте получила свое дальнейшее развитие в книгах Р. Гюта [20; 21]. Автор считает, что тирпицевские преобразования на флоте значительно повысили военный профессионализм представителей командующего состава, и по целому ряду показателей они не уступали британским высшим морским офицерам. Вместе с тем меньшее количество практики, чем у англичан, не позволяло им быть уверенными и решительными во всех боевых ситуациях.

В 70–90 гг. XX в. представители неконсервативного направления в западногерманской историографии также внесли свой вклад в развитие «тирпицианы». Они защищали собственные взгляды по целому ряду очень важных и принципиальных вопросов, касавшихся флотской политики. Ф. Г. Хуберти после всестороннего исследования «Эмского меморандума» поставил под сомнение утверждение сторонников школы Ф. Фишера о том, что ещё до прихода в министерство Тирпиц определил в качестве главного соперника Германии только Англию [37].

Эту же мысль продолжали развивать историки М. Залевски [45] и Ф. Уле-Ветлер [52], характеризуя министерскую деятельность «отца германского флота». По их мнению, Тирпиц строил флот, исходя исключительно из интересов безопасности Германии, которой в итоге была навязана война. Главную ответственность за это несет Великобритания.

Подводя итог краткому обзору западногерманской историографии, можно отметить некоторые наиболее важные моменты. Проблема германо-английского морского соперничества с начала 20-х гг. XX в. привлекала внимание исследователей. Она рассматривалась в русле более широкого вопроса об ответственности Германии за развязывание Первой мировой войны.

Подходы к ее осмыслению со стороны историков консервативного и либерального направлений были различны. «Консерваторы» убеждали в том, что Германия являлась жертвой, а не виновницей флотского соревнования. Инициатива в этом деле, по их мнению, исходила от британцев. При этом, естественно, оправдывалась деятельность Тирпица.

Позиция и интерпретация «либералов» была противоположной. Они считали, что агрессивная внешняя политика Германии вызвала к жизни флотскую программу Тирпица. По своей направленности она была антианглийской. Именно это обстоятельство и предопределило неизбежное острое флотское соперничество, которое способствовало развязыванию Первой мировой войны. Персональную ответственность за такой ход событий, в первую очередь, несли Тирпиц и кайзер Вильгельм II.

Споры между консерваторами и либералами получили особую научную остроту с конца 50-х – начала 60-х гг. XX в, когда у историков появилась полноценная возможность работать в отечественных и зарубежных архивах. В итоге в исследовательский оборот было включено большое количество новых, ранее неизвестных документов, что способствовало тщательному изучению многих вопросов германской флотской политики. В результате западногерманские ученые добились больших успехов в освещении теоретических предпосылок плана Тирпица относительно строительства «флота риска». Они преуспели в анализе того периода морской политики, который получил название «опасной зоны».

Достаточно подробно был рассмотрен военный аспект флотских законов 1898 г., 1900 г. и новелл 1906 г., 1908 г., 1912 г. Западногерманские исследователи тщательно проанализировали взаимосвязь интересов, проявлявшихся со стороны промышленных

групп, особенно имевших отношение к военной промышленности, с осуществляемым государством флотским строительством. В меньшей степени историки проникли во все перипетии дипломатического противостояния Берлина и Лондона по проблемам заключения флотского соглашения и обмена информацией о строящихся судах. Как представляется, не совсем полным является и анализ кризисных ситуаций в двухсторонних отношениях конца 1904–1905 гг. и лета-осени 1911 г, раскрытие их связи с германским флотским строительством.

Источники

1. Виноградов К. Б. Буржуазная историография первой мировой войны. Происхождение войны и международные отношения 194–1917 гг. М., 1962.
2. Berghahn V. R. Germany and the approach of war in 1914. London, 1979.
3. Berghahn V. R. Rüstung und Machtpolitik. Zur Anatomie des «kalten Krieges» vor 1914. Düsseldorf, 1973.
4. Berghahn V. R. Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II. Düsseldorf, 1971.
5. Böhm E. Überseehandel und Flottenbau. Hanseatische Kaufmannschaft und deutsche Seerüstung 1879–1902. Düsseldorf, 1972.
6. Dehio L. Gleichgewicht oder Gegemonie. Betrachtungen über ein Grundproblem der neueren Staatengeschichte. Krefeld, 1948.
7. Deist W. Flottenpolitik und Flottenpropanda. Das Nachrichtenbureau des Reichsmarineamtes. 1897–1914. Stuttgart, 1976.
8. Duppler J. Die Anlehnung der Kaiserlichen Marine an Großbritannien 1870 bis 1890 // Deutsche Marine im Wandel. Vom Symbol nationaler Einheit zum Instrument internationaler Sicherheit. München, 2005. P. 91–111.
9. Duppler J. Der Juniorpartner England und Entwicklung der Deutschen Marine 1848 bis 1890. Herford, 1985.
10. Dülffer J. Regeln gegen den Krieg. Die Haager Friedenskonferenzen von 1899 und 1907 in der internationalen Politik. Berlin; Frankfurt a. M.; Wien, 1981.
11. Epkenhans M. Großindustrie und Flottenbau // Militärgeschichtliche Mitteilungen. 1988. № 43. P. 65–140.
12. Epkenhans M. Die wilhelminische Flottenrüstung. 1908–1914. Weltmachtstreben, industrieller Fortschritt, soziale Integration. München, 1991.
13. Erdbrügger H. W. England-Deutschland und die zweite Haager Friedenskonferenz. Münster, 1935.
14. Fernis H. Die Flottennovelle im Reichstag 1906–1912. Würzburg, 1934.
15. Fischer F. Griff nach der Weltmacht. Die Kriegszielpolitik des Kaiserlichen Deutschlands. Düsseldorf, 1961.
16. Fischer F. Krieg der Illusion. Die deutsche Politik von 1911–1914. Königstein, 1978.
17. Fischer F. Die Neutralität Englands als Ziel deutscher Politik, 1908/09-1914 // Von der freien Gemeinde zum föderalistischen Europa. West Berlin, 1983. P. 261–282.
18. Galster K. England, Deutsche Flotte und Weltkrieg. Kiel, 1925.
19. Gießler K. V. Die Institution des Marineattachés im Kaiserreich. Diss. Phil. Freiburg, 1972.
20. Güth R. Admiralstabsausbildung in der deutschen Marine. Bonn, 1979.
21. Güth R. Von Revolution zu Revolution – Entwicklungen und Führungsprobleme der deutschen Marine 1848–1918. Herford, 1978.
22. Hallgarten G. Imperialismus vor 1914. Die soziologischen Grundlagen der Außenpolitik europäischer Großmächte vor dem ersten Weltkrieg. 2 Bd. München, 1963.

23. Hallmann H. Krügerdepesche und Flottenfrage. Aktenmäßiges zur Vorgeschichte des deutschen Schlachtflottenbaus. Stuttgart, 1927.
24. Hallmann H. Der Weg zum deutschen Schlachtflottenbau. Stuttgart, 1933.
25. Hassel U. Tirpitz. Sein Leben und Wirken mit Berücksichtigung seiner Beziehungen zu Albrecht von Stosch. Stuttgart, 1920.
26. Herwig H. The German reaction to the Dreadnought revolution // *International History Review*. 1991. (13). P. 273–283.
27. Herwig H. Das Elitekorps des Kaisers. Die Marineoffiziere im Wilhelminischen Deutschland. Hamburg, 1977.
28. Herwig H. Der Einfluß von Alfred Th. Mahan auf die deutsche Seemacht // *Deutsche Marine im Wandel. Vom Symbol nationaler Einheit zum Instrument Internationaler Sicherheit*. München, 2005. S. 127–142.
29. Herwig H. The Failure of German sea power, 1914-1945: Mahan, Tirpitz and raeder reconsidered // *International History Review*. 1988. (10). P. 68–105.
30. Herwig H. «Luxury» Fleet: The Imperial German Navy 1888–1918. London, 1980.
31. Herwig H. From Tirpitz plan to Schliffen plan: some observations on German military planning // *Journal of Strategic Studies*. 1985. P. 53–63.
32. Herwig H. Zur Soziologie des Kaiserlichen Seeoffizierkorps vor 1914 // *Marine und Marinepolitik im Kaiserlichen Deutschland. 1871-1914*. Düsseldorf, 1972. S. 165–189.
33. Herzfeld H. Die deutsche Flottenbau und die englische Politik // *Archiv für Politik und Geschichte*. Berlin, 1926.
34. Hubatsch W. Der Admiralstab und die obersten Marinebehörden in Deutschland 1848-1945. Frankfurt a. M., 1958.
35. Hubatsch W. Die Ära Tirpitz. Studien zur deutschen Marinepolitik 1890-1918. Göttingen, 1955.
36. Hubatsch W. Navalismus und Technik um XX Jahrhundert // *Marine Rundschau*. 1977. H. 2. S. 51–55.
37. Huberti F. H. Tirpitz als «Verschleierungs» – Politiker // *Marine Rundschau*. 1974. H. 9. S. 534–536.
38. Kehr E. Schlachtflottenbau und Parteipolitik 1894–1900. Versuch eines Querschnitts durch die innenpolitischen, sozialen und ideologischen Voraussetzungen des deutschen Imperialismus. Berlin, 1930.
39. Michalik B. Probleme der deutschen Flottenbaues. Breslau, 1931.
40. Petter W. Deutsche Flottenrüstung von Wallenstein bis Tirpitz // *Handbuch zur deutschen Militärgeschichte 1648 bis 1939*. Bd. 4. T. 8. München, 1977.
41. Petter W. Systemkrise und Marinekonzeption im Wilhelminischen Deutschland // *Die Deutsche Marine. Historische Selbstverständnis und Standortbestimmung*. Herford; Bonn, 1983. S. 35–53.
42. Reinhardt H. Tirpitz und der deutsche Flottengedanke in den Jahren 1892-1898: Phill. Diss. Marburg, 1964.
43. Rohver J. Kriegsschiffbau und Flottengesetze um die Jahrhundertwende // *Marine und Marinepolitik in der kaiserlichen Deutschland 1871–1914*. Düsseldorf, 1972. S. 211–235.
44. Rower J. Kriegsschiffbau und Flottengesetze um Jahrhundertwende // *Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871–1914*. Düsseldorf, 1972. S. 211–219.
45. Salewski M. Tirpitz. Aufstieg. Macht. Scheitern. Göttingen, 1979.
46. Schack K. Der Beginn des deutschen Schlachtflottenbaues 1897–1900. Grundlage und Entwicklung bis zum Zweite Flottengesetz. Inaug. Diss. zu München. München, 1981.
47. Schöllgen G. «Fischer-kontroverse» und Kontinuitätsproblem. Deutsche Kriesziele

im Zeitalter der Weltkriege // Ploetz-Geschichte der Weltkriege. Mächte, Ereignisse, Entwicklungen 1900-1945 / hrsg. von A. Hillgruber. J. Dülffer. Freiburg, 1981.

48. Stadelmann R. Die Epoche der deutsch-englischen Flottenrivalität // Deutschland und Westeuropa. Laupheim, 1948. S. 85–146.

49. Tirpitz A. Erinnerungen. Leipzig, 1919; Tirpitz A. Politische Dokumente. Bd. 1-2. Stuttgart, 1924–1926.

50. Tirpitz A. Über den strategisch-taktischen Ursprung der Flottengesetze // Nauticus. 1926. Jhrg. 28. S. 185–202.

51. Trotha A. Großadmiral von Tirpitz. Flottenbau und Reichsgedanke. Breslau, 1933.

52. Uhle-Wettler F. Alfred von Tirpitz in seiner Zeit. Hamburg, 1998.

53. Verchau E. Von Jachmann über Stosch und Caprivi zu den Anfängen der Ära Tirpitz // Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland 1871–1914. Düsseldorf, 1972. S. 54–72

54. Wegener W. The Naval strategy of world war / ed. by H. Herwig. Annapolis, 1991.