

С. Н. Синегубов

Подготовка к принятию флотской новеллы 1906 г. в Германии и германо-английские отношения

На рубеже XIX и XX вв. отношения между Германией и Великобританией были отягчены целым рядом проблем, самой серьезной из которых постепенно начинала становиться морская проблема. Ее формированию способствовали обострившиеся экономические противоречия между двумя странами¹ и принятие Германией флотских законов 1898² и 1900 гг.³ с целью создания мощных военно-морских сил для защиты собственных мировых экономических и политических интересов⁴. В соответствии с основными положениями о развитии флота, изложенными еще в 90-х гг. XIX в.⁵, а также ввиду менявшейся, не в лучшую для Германии сторону, международной ситуации⁶ примерно с января 1902 г. по распоряжению А. Тирпица в военно-морском ведомстве Германии начали вести активные работы по подготовке очередного флотского законопроекта. Планировалось предоставить его на рассмотрение рейхстагу зимой 1904—1905 гг.⁷ Новой флотской новеллой следовало привести в соответствие «плановое развитие боевой готовности флота с растущим числом боевых кораблей и их экипажей и предусмотреть на эти цели постоянные расходы»⁸. При разработке данного документа по требованию А. Тирпица его составители руководствовались положением о том, что на этапе 1906—1910 гг. необходимо поддерживать прежний ежегодный темп строительства в два линейных корабля, один большой крейсер и три малых крейсера⁹. При этом линейные корабли и большие крейсера должны быть полностью готовы к службе через пять лет после испытательного плавания, малые крейсера, соответственно, через четыре года, а миноносные дивизионы — через три года¹⁰. В качестве первоначального законопроекта А. Тирпиц предложил вариант, в котором предусматривалось значительное усиление заграничной группы кораблей — двадцать девять боевых единиц¹¹.

В июле и в ноябре 1903 г. один из ведущих сотрудников военно-морского ведомства капитан-лейтенант Денхардт представил А. Тирпицу на рассмотрение несколько вариантов законопроекта, но предпочтение он отдавал тому¹², в котором речь шла об усилении флота в отечественных водах за счет создания третьей двойной эскадры в составе 17—19 линейных кораблей, 4—6 больших крейсеров, 14 малых крейсеров и 8 миноносных дивизионах¹³. Для заграничного флота планировалось построить 12 малых крейсеров и один большой крейсер¹⁴. Из старых же боевых судов предлагалось создать так называемый оборонный флот, который позволил бы сэкономить немалые финансовые средства в деле формирования сильного германского флота. По расчетам военно-морского ведомства Великобритании в 1905 г. должна была обладать 62 линейными кораблями не старше тридцати лет. Германия за это же время увеличит свой флот линейных судов на 57 боевых единиц. Учитывая огромные заокеанские владения Великобритании, в германском военно-морском ведомстве предполагали, что часть этого большого британского флота будет оправлена в Восточную Азию. В тоже самое время германский ударный флот после своего увеличения должен будет сконцентрироваться в отечественных водах. Таким образом, могло бы сложиться равновесие морских сил двух держав¹⁵.

В конце 1904 г. произошло серьезное осложнение отношений между Германией и Великобританией, вызванное участием германской пароходной фирмы «НАРАГ» в снабжении углем балтийской эскадры вице-адмирала З. П. Рожественского¹⁶, шедшей из Кронштадта на Дальний Восток, где шла русско-японская война¹⁷. Англичане, будучи союзниками Японии, рассматривали данную акцию как нарушение нейтралитета со стороны Германии. Официальный Берлин заявлял, что не может вмешиваться в коммерческие дела частной компании, каковой и являлась «НАРАГ». Тем не менее, Лондон не ослаблял своего давления. Одним из результатов такого политического прессинга со стороны британского руководства стал вынужденный отказ от сотрудничества с «НАРАГ» английских предприятий¹⁸. Сами же представители немецкой компании серьезно рассматривали вопрос об отказе от дальнейшего сопро-

вождения российской эскадры, тем более что под воздействием Лондона немецким угольщикам начали чинить трудности в ряде европейских портов¹⁹. Хотя «НАРАГ» уступила уговорам З. П. Рождественского и согласилась дальше отправить собственные транспортные суда, однако максимальной их точкой следования стал порт Камранг в Индокитае²⁰.

А. Тирпицу и его ведомству такое нагнетание ситуации было абсолютно ни к чему. Он вполне искренне верил в серьезность намерений англичан использовать любой подходящий повод для уничтожения строящегося германского флота²¹. Еще в ноябре 1904 г. в военно-морском ведомстве стало известно о том, что англичане проводят морские учения, где в качестве условного противника выступает Германия²². Масло в огонь, что называется, подливали многие английские газеты, публиковавшие статьи, проникнутые духом неприкрытой враждебности к Германии²³. Такая настроенность английской общественности вызывала серьезную обеспокоенность у высшего германского руководства. По этому поводу во второй половине ноября кайзер собрал совещание с участием начальника генерального штаба А. Шлиффена и военно-морского статс-секретаря, где обсуждались вопросы, связанные в том числе и с возможным военным вариантом развития событий²⁴. В конце того же месяца первый морской лорд британского Адмиралтейства адмирал Д. Фишер серьезно предлагал английскому королю Эдуарду VII осуществить тщательно продуманную и хорошо подготовленную морскую операцию по уничтожению основных германских военно-морских сил²⁵. Хотя это предложение было отвергнуто, однако, антигерманская настроенность высшего морского руководства и, что самое главное, его готовность очень быстро перейти от словесных угроз к практическим действиям, если на то будет политическое решение, серьезно пугали А. Тирпица. Его опасения имели под собой серьезные основания, так как германский флот еще не был готов к генеральной морской баталии с англичанами.

От кулуарных разговоров в антигерманском духе официальный Лондон перешел к открытым угрозам. В самом конце 1904 г. первый лорд Адмиралтейства лорд Селборн выступил с докладом

в палате общин, в котором раскрыл смысл новой дислокации британского флота, осуществленной по инициативе первого морского лорда Д. Фишера²⁶. В конце 1904 — начале 1905 г. началось перемещение первой части зарубежного британского флота в Северное море²⁷. Концентрация основных военно-морских сил в английских водах, по мнению рейхсканцлера Б. Бюлова, «являлась уступкой английскому общественному мнению, обеспокоенному нашим (германским. — С. С.) судостроением»²⁸. 2 февраля 1905 г. гражданский лорд Адмиралтейства Артур Ли прямо заявил в палате общин, что «британский флот первым нанесет удар прежде, чем другая сторона получит время прочесть в газетах об объявлении войны»²⁹. Он призвал напасть на германский флот и уничтожить его³⁰.

Вильгельм II был возмущен такими выпадами, считая, что англичане сознательно хотят вынудить Германию на ссору, которая была бы исключительно выгодна только им. 3 февраля в беседе с флигель-адъютантом контр-адмиралом Мюллером он заявил, что несмотря на давление со стороны британцев Германии следует продолжать политику увеличения собственного флота³¹. Кайзер попытался максимально использовать обострившуюся ситуацию для того, чтобы сломить сопротивление противников усиления флота и армии внутри страны. В беседе с баварским посланником он сказал: «Это даже хорошо, когда враги Германии за рубежом делают неосмотрительные заявления (намек на речь Артура Ли. — С. С.). Пусть самые злые враги армии и флота видят, что Германия должна держать свой меч наготове»³². В такой нервной обстановке для Германии, по словам А. Тирпица, важной политической задачей должна была стать не эскалация герmano-английских отношений, а «выигрыш во времени и строительство флота»³³. Позицию военно-морского министра разделяло и германское командование флота. Его представители, и в частности адмирал Ф. Бендеманн, начальник военно-морской базы в Вильгельмсхафене, полагал, что это будет однозначно выгодно только Великобритании³⁴.

Безусловно, события конца 1904 — начала 1905 г. не могли не отразиться на процессе подготовки новой флотской новеллы. В частности, флигель-адъютант контр-адмирал Мюллер в одном

из своих писем к А. Тирпицу в феврале 1905 г. предлагал не выдвигать требования создания третьей двойной эскадры, а ограничиться ускоренным строительством кораблей замены³⁵. Эта рекомендация нашла отражение в проекте новеллы, подготовленной к началу мая 1905 г. В ней говорилось о пяти больших крейсерах для зарубежного флота и одном большом крейсере для резерва³⁶. Однако первоначально такой документ не удовлетворил военно-морского статс-секретаря. В конце мая 1905 г. Денхардт выдвинул новый проект новеллы. Финансовые трудности делали очень проблематичным законодательное утверждение повышения тоннажа больших кораблей и увеличения числа миноносцев. Отказ же от идеи изменения типа кораблей был в принципе невозможен, поскольку по этому пути уже шли ведущие морские державы и прежде всего Великобритания³⁷. Поэтому Денхардт предлагал внести на утверждение парламента общий документ, но разделенный на две части. Первая часть содержала бы в себе положения об увеличении флота на шесть больших крейсеров и вносилась бы как новелла с соответствующим обоснованием³⁸. В нее включались бы еще и сведения о денежных средствах, которые планировалось потратить на формирование новых экипажей³⁹. Во второй части речь шла бы об изменении типа кораблей, об увеличении числа миноносцев и соответственно о повышении финансовых затрат на строительство кораблей, с приблизительной сметой расходов. Она в виде меморандума должна была бы прилагаться к бюджету 1906 г.⁴⁰ А. Тирпиц одобрил такое предложение, поскольку даже если бы новелла была отклонена в 1906 г., то в любом случае вторая часть общего документа утверждалась законодательно бюджетом⁴¹.

Начавшаяся в сентябре 1905 г. лихорадочная работа в военно-морском ведомстве по созданию нового проекта линейного корабля в связи с полученной из Лондона информацией о «Дредноуте», вновь внесла коррективы во флотский проект. После согласований с казначейством в конце сентября был окончательно оформлен проект флотской новеллы. В нем закладывалось финансирование постройки шести больших крейсеров для флота дальнего плавания — пять для несения постоянной службы и одного резервного корабля. Кроме того, предусматривалось дополнительное

финансирование в размере 165 миллионов марок. Вызывавший поначалу так много нареканий у казначейства рост экипажей для боевых судов определялся 126 морскими офицерами, 16 офицерами медицинской службы, 40 морскими инженерами, 5 643 унтер-офицерами и матросами⁴². Текущие расходы на германский флот возрастали на двадцать миллионов марок ежегодно, из них на подводные лодки — пять миллионов марок. Несомненно, что военноморское ведомство было удовлетворено и изменившимися показателями относительно миноносцев. Вместо предварительно планировавшихся 96 боевых единиц по согласованию с казначейством в окончательный проект была внесена цифра 144⁴³.

В ноябре 1905 г. А. Тирпиц составил меморандум на имя рейхсканцлера Б. Бюлова, в котором обосновал необходимость внесения в рейхстаг в 1906 г. флотской новеллы⁴⁴. Хотя А. Тирпиц не отказывался от идеи создания третьей двойной эскадры как сильного сдерживающего фактора агрессивных намерений Великобритании⁴⁵, тем не менее, он выступал против резкого перехода от флота оборонительного к флоту наступательному⁴⁶, пока не построены новые боевые суда. Исходя из состояния внутренней и внешней политической ситуации конца 1905 — начала 1906 г.⁴⁷ А. Тирпицу пришлось довольствоваться малым — строительством шести больших крейсеров для заграничного флота. Свою тактику он объяснял просто и понятно: «Возможность военного развития событий (имелась в виду морская война между Германией и Великобританией. — С. С.) в последующие четыре года, пока будет создан один из новейших линейных кораблей, чрезвычайно велика»⁴⁸. К тому же в этот период времени на британских верфях закладывалось только по три корабля в год. Точно такой же строительный темп поддерживался и в самой Германии. Для А. Тирпица, по его словам, это было самое «благоприятное положение»⁴⁹. Преждевременное нарушение такого «равновесия» чрезмерными военноморскими требованиями стало бы грубейшей ошибкой в перспективном деле строительства сильного флота⁵⁰. Одновременное включение во флотскую новеллу положений и о германских «Дредноутах» и больших крейсерах означало просто-напросто провоцирование англичан на ответные и, естественно, неблагоприятные во всех отношениях для немцев действия.

В результате серьезной и кропотливой работы, скрытой от посторонних глаз, военно-морскому ведомству все же удалось добиться утверждения своей редакции флотского законопроекта. 19 мая 1906 г. он большинством голосов депутатов буржуазных партий был принят рейхстагом⁵¹. В соответствии с вновь принятым законодательным документом, германский зарубежный флот пополнялся шестью большими крейсерами. Кроме того, каждый год, начиная с 1906 г. и вплоть до 1912 г. включительно, в стране финансово обеспечивалась поддержка так называемого тройного темпа военного судостроения⁵². Но даже такая «урезанная» новелла, как ее иногда называли во Флотском союзе, не осталась без внимания со стороны англичан, которые изучили этот документ, что называется, вдоль и поперек. В германском флоте, который строился по флотскому закону 1900 г. и флотской новелле 1906 г., дополняющей его, они не без оснований увидели угрозу своему мировому господству. Гонка морских вооружений началась, что называется, с «чистого листа», поскольку количественное и качественное военно-морское преимущество, которое англичане имели прежде⁵³, теперь полностью нивелировалось началом строительства нового типа боевых судов.

¹ О финансово-экономических противоречиях германского и британского капиталов в разных уголках земного шара в конце XIX — XX в. см., напр.: *Хальгартен Г.* Империализм до 1914 г.: Социологическое исследование германской внешней политики до Первой мировой войны. М., 1961. С. 153—157, 161—171, 180—185, 195—204; *Meineke F.* Geschichte des deutsch — englischen Bvndnisproblems. 1890—1901. Mvnnchen, 1972. S. 115—177.

² 28 марта 1898 г. при самом деятельном участии военно-морского статс-секретаря А. Тирпица (перипетии внутриполитической борьбы за новую морскую программу хорошо отражены в кн.: *Ерусалимский А. С.* Внешняя политика и дипломатия германского империализма. М., 1951. С. 298—343) в Германии был принят первый флотский закон, рассчитанный на шесть лет. В нем предусматривалось создание двух эскадр по восемь линейных кораблей, одного флагманского судна, двух дивизионов по четыре броненосца береговой охраны, шести больших и шестнадцати малых крейсеров в территориальных водах и трех больших и десяти малых крейсеров для несения службы за границей. Материальный резерв составляли два линейных броненосца, три больших и четыре малых крейсера. Кроме того, этот закон устанавливал срок использования линейных кораблей и броне-

носцев прибрежной зоны — двадцать пять лет, больших крейсеров — двадцать лет, малых крейсеров — пятнадцать лет. См.: Увеличение германского флота // Морской сборник. 1901. № 8. С. 38—41; *Widenmann W.* Marine-Attasche an der kaiserlich-deutschen Botschaft in London. 1907—1912. Güttingen, 1952. S. 25.

³ 14 июня 1900 г. был принят второй флотский закон. Согласно его основным положениям, германские военно-морские силы должны были состоять из боевого флота, флота заграничного плавания или дальнего флота, как его еще называли по-другому, и резерва. Утверждалась следующая структура боевого флота: два флагманских линейных корабля, четыре эскадры по восемь линейных кораблей, восемь больших крейсеров, двадцать четыре малых крейсера в качестве разведывательных судов и восемьдесят минных судов. При каждой эскадре должна была находиться группа разведчиков, два больших и шесть малых крейсеров и миноносная флотилия (по двадцать судов), разделенная на четыре дивизиона по пять судов. См.: *Berghahn V. R.* Der Tirpitz — Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II. Düsseldorf, 1971. S. 193. В резерве, по положениям закона, предполагалось иметь четыре линейных корабля, три больших и четыре малых крейсера. См.: Германский закон о флоте от 14 июня 1900 г. // Приложение к ежемесячнику за 1911 г. СПб., 1911. С. 33.

⁴ Наглядным доказательством использования флота в качестве инструмента в мировой политике служат факты попыток захвата морских опорных пунктов в разных частях света в конце XIX — начале XX в., посылка германских кораблей в бухту Делогоа во время англо-бурского конфликта в 1895 г., участие канонерской лодки «Пантеры» и крейсера «Берлин» в Агадирском инциденте в 1905 г. См.: *Туполев Б. М.* Кайзеровский военно-морской флот рвется на океанские просторы // Новая и новейшая история. 1982. № 3—4; *Хвостов В. М.* История дипломатии. Т. 2. М., 1945. С. 121, 203—207; *Алафузов В. А.* Доктрины германского флота. М., 1956. С. 18.

⁵ А. Тирпиц стремился к созданию флота, который бы не только защищал «морские интересы» Германии в разных уголках мира, но и являлся бы «политическим рычагом» воздействия на Великобританию, удерживая ее от нападения. См., напр.: *Denkschrift des Staatssekretärs des Reichsmarineamts, Kontreadmiral Tirpitz, vom Juli 1897. «Allgemeine Gesichtspunkte bei der Feststellung unserer Flotte nach Schiffsklassen und Schiffstypen»* // *Berghahn V. R., Deist W.* Rüstung im Zeichen der wilhelminischen Weltpolitik. Grunlegende Dokumente. 1890—1914. Düsseldorf, 1988. S. 122—127.

⁶ Здесь можно упомянуть, например, принятие Францией в 1900 г. закона о развитии флота, который по своей масштабности превосходил второй германский флотский закон. См.: *Hubatsch W.* Realität und Illusion in Tirpitz' Flottenbau, in *Schicksalswege deutscher Vergangenheit*. Düsseldorf, 1950. S. 408.

⁷ См.: *Verfügung des Staatssekretärs des Reichsmarineamts, Vizeadmirals Tirpitz, vom 6. Januar 1902 über Vorbereitung für die Weiterentwicklung des Flottenbaus* // *Berghahn V. R., Deist W.* Op. cit. S. 165.

⁸ Ibid.

⁹ Такой темп флотского строительства был определен вторым флотским законом, принятым рейхстагом 14 июня 1900 г. См.: *Врангель Ф.* Увеличение герман-

ского флота // Морской сборник. 1901. № 8. С. 42—45; *Uhle-Wettler F.* Alfred Tirpitz in seiner Zeit. Hamburg; Berlin, 1998. S. 172—173.

¹⁰ См.: Verfügung des Staatssekretärs des Reichsmarineamts, Vizeadmirals Tirpitz, vom 6. Januar 1902 über Vorbereitung für die Weiterentwicklung des Flottenbaus // Berghahn V. R., Deist W. Op. cit. S. 166.

¹¹ См.: Ibid.

¹² См.: Denkschrift des Korvettenkapitans Dahnhardt von der Etatsabteilung für den Staatssekretär des Reichsmarineamts, Vizeadmiral v. Tirpitz, vom 9. Juli 1903 über alternative Vorschläge für eine weitere Flottennovelle // Berghahn V. R., Deist W. Op. cit. S. 167—170.

¹³ См.: Aufzeichnung des Korvettenkapitans Dahnhardt von der Etatsabteilung des Reichsmarineamts vom 2. November 1903 über die Möglichkeiten der Weiterentwicklung der Flotte nach dem Jahre 1906 // Berghahn V. R., Deist W. Op. cit. S. 174.

¹⁴ См.: Denkschrift des Korvettenkapitans Dehnhardt... S. 167.

¹⁵ См.: Aufzeichnung des Korvettenkapitans Dahnhardt... S. 177.

¹⁶ См.: *Александр Михайлович, великий князь*. Воспоминания. М., 2001. С. 211.

¹⁷ Во время перехода балтийской эскадры 8 октября 1904 г. недалеко от английского порта Гуль произошел инцидент, обостривший германо-английские отношения. В густом тумане, как объяснял в последующем З. П. Рожественский, российские корабли приняли английские рыболовецкие шхуны за японские миноносцы и обстреляли их. В результате, как принято говорить, был нанесен определенный материальный урон, но, что самое печальное, имелись убитые и раненные. В свое оправдание русский флотоводец говорил, что, согласно разведывательным данным, имевшимся в его распоряжении, не исключалась возможность нападения японских миноносцев, которые ремонтировались в английских доках, на эскадру еще на Балтике. См.: *Грибовский В. Ю., Познахирев В. П.* Вице-адмирал З. П. Рожественский. СПб., 1999. С. 189. На правдивость такого объяснения указывал и германский морской атташе в Лондоне К. Керпер. См.: *Müller G. A.* Kaiser... Aufzeichnungen des Chefs des Marinekabinetts Admiral Georg Alexander v. Müller über die Dora Wilhelms II. Berlin, 1965. S. 60; BA — MA (Bundesarchiv — Militärarchiv). RM 3/4305.

¹⁸ См.: *Шилов С. П.* Кайзеровский военно-морской флот и Россия: От идеи германо-русского союза к конфронтации в 1887—1914 гг. Тюмень, 2004. С. 68.

¹⁹ В частности, в испанском порту Виго немцы не смогли загрузить углем пять транспортных судов. См.: *Грибовский В. Ю., Познахирев В. П.* Указ. соч. С. 194.

²⁰ См.: BA — MA. RM 3/4310.

²¹ Антигерманские настроения, по мнению историков З. Стейнера, К. Вормера и Д. Монджера стали ярко проявляться в деятельности британского внешнеполитического ведомства уже в 1902 г. См.: *Steiner Z.* Britain and the Origins of the First World War. L., 1977. P. 175—176; *Wormer K.* Grossbritannien, Russland und Deutschland — Studien zur britischen Weltreichspolitik am Vorabend des Ersten Weltkriegs. München, 1980. S. 68; *Monger G.* The End of Isolation. British Foreign Policy, 1900—1907. L., 1963. P. 12—13. С приходом в октябре 1904 г. в английское Адмиралтейство Д. Фишера германская морская угроза была окончательно осо-

знана и стали предприниматься действия по ее ликвидации. В частности, началась переориентация главных британских морских сил со Средиземного моря в воды метрополии. См.: Mackay R. F. Fisher of Kilverstone. Oxf., 1973. P. 316.

²² См.: Лухарев Д. В. Эра адмирала Фишера. Политическая биография реформатора британского флота. Владивосток, 1993. С. 52.

²³ Например, в октябре 1904 г. в Лондоне упорно циркулировали слухи о том, что Германия продала России торговые суда, которые русские хотят переоборудовать в военные крейсера. По заявлениям газеты «Times», немцы неприкрыто содействовали России в войне против Японии, нарушая тем самым заявленную политику нейтралитета. См.: Новое время. 1904. 10—11 октября.

²⁴ См.: Møller G. A. Op. cit. S. 60.

²⁵ См.: Лухарев Д. В. Эра адмирала Фишера... С. 154.

²⁶ По сведениям «Daily Telegraph», опубликованным 28 ноября 1904 г., британское Адмиралтейство разработало новый план передислокации флота. Согласно его положениям, планировалось ввиду добрых отношений с Италией и Францией сократить состав Средиземноморской эскадры и перебросить освободившуюся часть боевых судов в Северное море. Намечалось также переименовать эскадру Ла-Манша в эскадру Атлантического океана, а эскадру внутренних вод — в Ламаншскую. Все это должно было делаться, по мнению газеты, для усиления флота и сокращения расходов на его содержание. См.: Новое время. 1904. 16 ноября.

²⁷ См.: Marder A. J. British Naval Policy, 1880—1905: The Anatomy of British Sea Power. N. Y., 1940. P. 491.

²⁸ Бюлов Б. Воспоминания. М.; Л., 1935. С. 279.

²⁹ Цит. по: Шацко К. Ф. Русский империализм и развитие флота накануне Первой мировой войны: 1906—1914 гг. М., 1968. С. 32.

³⁰ См.: Møller G. A. Op. cit. S. 61.

³¹ См.: Ibid.

³² Berghahn V. R. Op. cit. S. 444.

³³ Schreiben des Staatssekretärs des Reichsmarineamts, Admiral v. Tirpitz, an den Staatssekretär des Auswärtigen Amtes, Freiherr v. Richthofen, vom 1. November 1904 zur außenpolitischen Situation zwischen Rußland und England 1906 // Berghahn V. R., Deist W. Op. cit. S. 311.

³⁴ См.: BA — MA. RM 3/4.

³⁵ См.: Schreiben des Flugeladjutanten konntreadmiral v. Møller an den Staatssekretär des Reichsmarineamts, Admiral v. Tirpitz, vom 8. Februar 1905 zur Flottenrüstung gegen England // Berghahn V. R., Deist W. Op. cit. S. 316.

³⁶ См.: Berghahn V. R. Op. cit. S. 459.

³⁷ В июне 1905 г. гражданский лорд Адмиралтейства А. Ли заявил, что осенью в Портсмуте будет заложен самый сильный из всех существующих на свете броненосцев. См.: Морская хроника // Морской сборник. 1905. № 6. С. 1—2. Речь шла о знаменитом «Дредноуте», который был построен в кратчайшие сроки: его заложили 2 октября 1905 г., а через год он уже вышел на ходовые испытания. См.: Лухарев Д. В. Адмирал Дэвид Битти: История британского флота в конце XIX — начале XX в. СПб., 1997. С. 58—59. Немцы были хорошо осведомлены об основ-

ных военно-технических характеристиках этого нового типа боевого корабля, которые поражали воображение современников. Это было неудивительно, поскольку речь шла о судне водоизмещением 17 900 т. На его вооружении стояли десять орудий калибра 305 мм и двадцать семь пушек калибром 76 мм. По огневой мощи «Дредноут» был равен двум-трем линейным кораблям предшествующего типа. При этом его скорость достигала двадцати узлов, что было на три узла больше, чем у других броненосцев. См.: *Vercoe G. A. Britain's Fighting Fleets*. L., 1935. P. 30; *Massie R. Die Schalen des Zorns. Grossbritannien, Deutschland und das Heraufziehen des Ersten Weltkrieges*. Frankfurt a/M, 1993. S. 407—431.

³⁸ См.: Aufzeichnung des Kapitäns z. S. Dahnhardt für den Staatssekretär des Reichsmarineamts, Admiral v. Tirpitz, vom 31. Mai 1905 zur besonderer Form der geplanten Novelle zum Flottengesetz // Berghahn V. R., Deist W. Op. cit. S. 317.

³⁹ См.: Ibid. S. 319.

⁴⁰ См.: Ibid.

⁴¹ См.: Ibid. S. 320.

⁴² См.: *Хальгартен Г.* Указ. соч. С. 330.

⁴³ См.: Там же.

⁴⁴ См.: Entwurf der Denkschrift des Staatssekretärs des Reichsmarineamts, Admiral v. Tirpitz, für den Reichkanzler, Fürst v. Bulow, Mitte November 1905 zur politischen Begründung der Flottennovelle 1906 // Berghahn V. R., Deist W. Op. cit. S. 182.

⁴⁵ См.: Ibid. S. 184.

⁴⁶ К этому рьяно призывал Флотский союз. Из-за этого между руководством Союза и А. Тирпицем были серьезные разногласия. См.: Aufzeichnung für die Unterredung des Staatssekretärs des Reichsmarineamts mit dem Präsident des Flottenvereins, Fürst zu Salm, und Admiral z. D. Thomsen am 8. November 1905 über die programmatischen Forderungen des Vereins // Berghahn V. R., Deist W. Op. cit. S. 216.

⁴⁷ А. Тирпиц внимательно следил за действиями британских властей и еще до принятия флотской новеллы в мае 1906 г. на основе сообщений германского морского атташе К. Керпера отметил тенденцию к увеличению морского бюджета. См.: BA — MA. RM 3/2974.

⁴⁸ *Tirpitz A. Erinnerungen*. Leipzig, 1919. S. 174.

⁴⁹ См.: *Tirpitz A. Politische Dokumente*. Bd. 1. Stuttgart; Berlin, 1924. S. 36.

⁵⁰ См.: Auszug aus dem Schreiben des Staatssekretärs des Reichsmarineamtes, Admiral v. Tirpitz, an den Prinzen Heinrich v. Preußen vom 28. Januar 1907 zur planmäßigen Weiterentwicklung des Flottenbauprogramms // Berghahn V. R., Deist W. Op. cit. S. 323.

⁵¹ См.: *Сокольская Н. Ф.* Строительство военно-морского флота в Германии и англо-германские противоречия конца XIX — начала XX в. // Ежегодник германской истории, 1986. М., 1987. С. 81.

⁵² См. таблицу построения боевых кораблей по флотской новелле 1906 г. в кн.: *Berghahn V. R.* Op. cit. S. 189.

⁵³ По данным североамериканского журнала «Scientific American», на 1 июня 1905 г. соотношение кораблей британского и германского флотов было следующим: эскадренных броненосцев I класса — 51 и 16, броненосцев береговой обо-

роны — 6 и 16, броненосных крейсеров — 29 и 4, крейсеров водоизмещением более 6 000 т — 21 и 0, крейсеров водоизмещением от 6 000 т до 3 000 т — 50 и 9, от 3 000 до 1 000 т — 56 и 27, истребителей миноносцев — 126 и 37, миноносцев — 90 и 105, подводных лодок — 9 и 1. См.: Сила флотов главных морских держав // Морской сборник. 1905. № 8. С. 3.

Л. П. Черникова

Борьба за отмену экстерриториальности в Китае и Британская империя (по материалам русской периодической печати)

Первая половина XIX в. отмечена необычайной активностью Великобритании в колониальной политике и экспансией на Восток. Благодаря захватам колоний и большому влиянию Британской империи в полуколониях, англичанам удалось «охватить» довольно большие территории мирового пространства. Как мировой имперский законодатель Великобритания заботилась о правах своих граждан, устанавливая в колониях и зависимых странах особые права и условия проживания, гарантирующие неприкосновенность и защиту иностранцев. Надо отметить, что во всех зависимых странах, при любой степени подпадания в зависимость сразу же начинались движения за восстановление суверенитета и борьба за отмену прав экстерриториальности, что можно проследить на примере Китая в первой половине XX в.

Путем заключения с Китаем Нанкинского договора 1842 г. британцам удалось получить существенные льготы в этой стране: договор открыл для англичан пять портов (Гуанчжоу, Сямынь, Фучжоу, Нинбо и Шанхай), им разрешалось иметь в этих городах торговые предприятия, кладбища, церкви и больницы. Британцы приобретали право экстерриториальности и некоторые дополнительные льготы, в том числе особые юридические преимущества: неприкосновенность личности и жилища, неподсудность местным судам по уголовным и гражданским делам, освобождение от по-