

**ГЕРМАНСКОЕ РУКОВОДСТВО И ПРОБЛЕМА ФЛОТСКОГО
СОГЛАШЕНИЯ С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ В ПЕРИОД С НОЯБРЯ 1909 Г.
ПО КОНЕЦ ИЮЛЯ 1910 Г.: ПЕРЕГОВОРНАЯ ПАУЗА**

С.Н. Синегубов

**GERMAN MANAGEMENT AND PROBLEM OF THE NAVAL AGREEMENT
WITH GREAT BRITAIN IN NOVEMBER, 1909 – THE END OF JULY, 1910:
A NEGOTIATION PAUSE**

S.N. Sinegubov

В статье рассматривается проблема флотского соглашения между Германией и Великобританией в период ноября 1909 г. – конца июля 1910 г. Автором доказано, что, являясь одним из сложных вопросов в двухсторонних отношениях, данная проблема концентрировала на себе внимание берлинского политического и военно-морского руководства, однако разный подход Тирпица, кайзера и рейхсканцлера обусловил невозможность снятия ее остроты со стороны официального Берлина.

In the article the problem of the naval agreement between Germany and Great Britain in November, 1909 – the end of July, 1910 is considered. The author proved, that being one of the complicated questions in bilateral relations, the problem of the naval agreement between Germany and Great Britain concentrated attention of the Berlin political and naval management. However different approaches of Tirpitz and the Kaiser, and also head of the government caused impossibility of removal of its topicality by official Berlin.

Ключевые слова:

германское флотское строительство, германо-английское морское соперничество, попытка переговоров по морским вооружениям.

Keywords:

the German naval building, German – English sea rivalry, attempt of negotiations on sea arms

Проблема морского соперничества между Германией и Англией в начале XX в. была одной из самых острых не только в двухсторонних отношениях, но и в международной политике. Она непосредственным образом влияла на формирование блоковой системе в Европе и способствовала скатыванию стран в пропасть Первой мировой войны. Ее возникновение произошло на рубеже XIX и XX вв. вследствие обострения экономических противоречий между двумя странами [1] и принятия Германией флотских законов 1898 г. [2] и 1900 г. [3] с целью создания мощных военно – морских сил для защиты собственных мировых экономических и политических интересов. Ситуация в морской сфере еще более ухудшилась, когда Великобритания, пытаясь «оторваться» от нового опасного соперника, создала в 1905 – 1907 гг. более совершенные в военно – техническом отношении корабли линейного типа «Dreadnought» и «Invincible» [4]. Такой шаг привел к нивелированию очевидного преимущества, который англичане имели перед немцами до «дредноутной революции» [5]. Ответным ходом Германии стал собственный «дредноутный скачок», выразившейся в дополнении флотского закона 1900 г. новеллами 1906 г. и 1908 г. и вызвавший настоящий переполох на британских островах [6]. Взятый немцами темп военного судостроения заставлял англичан напрягать все свои силы, чтобы удержать прежнее превосходство. Можно сказать, что морская гонка вооружений началась с «чистого листа». Под самым боком у «морской владычице мира» появилась молодая военно – морская держава, которая, как считали британцы, пытается оспорить их доминирующее положение на земном шаре и угрожает национальной безопасности страны [7].

С целью выиграть время и сохранить имеющееся преимущество Лондон предложил Берлину договориться об ограничении морских вооружений [8]. Добиться

этого в рамках II мирной конференции в Гааге в 1907 г. англичанам не удалось [9]. Предпринимавшиеся летом 1908 г. попытки вначале на приватном, а затем и на официальном уровне добиться договоренности по морским вооружениям закончились неудачей [10]. Это сильно осложнило отношения между двумя странами. В конце ноября 1908 г. в палате лордов британского парламента активно муссировался слух о возможном нападении Германии на Англию. В декабре 1908 г. ситуация стала еще больше усугубляться информацией о сокращении немцами времени постройки линейных кораблей [11], об увеличении численности морских экипажей и о досрочной закладке ими в октябре 1908 г. двух dreadnoughtов, строительство которых должно было начаться в 1909 г. [12]. С подачи первого морского лорда Адмиралтейства Дж. Фишера, а также морского министра Р. МакКены в марте 1909 г. на британских островах была инспирирована «морская паника» [13]. В результате парламент вместо планировавшихся 4-х dreadnoughtных кораблей на 1909/10 финансовый год одобрил к строительству 8 судов такого типа. Тем самым, англичане подтверждали свой заявленный еще в 1885 г. «двухдержавный стандарт». Только теперь он был направлен не против Франции и России, а исключительно против кайзеровской Германии.

В берлинском руководстве произошел раскол относительно дальнейших перспектив флотского строительства и возможности заключения соглашения с англичанами. Глава военно-морского ведомства А. Тирпиц, а также кайзер выступали за неукоснительное исполнение флотского закона 1900 г. со всеми его дополнениями. Напротив, рейхсканцлер Б. Бюлов, министр иностранных дел иностранных дел В.Ф. Шоен, немецкий посол в Лондоне П. Меттерних считали необходимым замедлить темпы военного судостроения. Это, по их мнению, даст возможность заключить с британцами флотское соглашение и вывести страну из состояния «политической изоляции», в которой она оказалась по причине тирпицевской флотской политики. Более того, Бюлов надеялся обусловить подписание морского соглашения оформлением политического договора, который гарантировал бы Германии нейтралитет Англии в случае европейской войны [14]. Поэтому политическое руководство в Берлине было сильно озабочено и флотской и политической проблемами в германо-английских отношениях. Однако непреклонная позиция Тирпица, оказывавшего сильное влияние на кайзера, так и не позволила рейхсканцлеру приступить к их реальному решению. Они в качестве «политического наследства» достались новому рейхсканцлеру Т. Бетман-Гольвегу, занявшего этот пост в июле 1909 г. Теперь уже ему приходилось решать, прежде всего, морскую проблему «квадратуры круга» германо-английских отношений [15].

В конце ноября 1909 г. консультации между частными и официальными лицами Германии и Великобритании относительно переговоров по флотскому и политическому договору, шедшие до этого на протяжении нескольких месяцев [16], прекратились в связи с началом предвыборной кампании в нижнюю палату британского парламента [17]. Как и предполагали в Берлине, она проходила в атмосфере антигерманской риторики. Особенно в этом усердствовали консерваторы, находившиеся в оппозиции [18]. Их представители на митингах, проводимых в декабре 1909 г., постоянно повторяли мысль о том, что английский флот оказался в опасном положении, поскольку либералы не обеспечили так называемый «двухдержавный стандарт» по отношению к зарубежным флотам сильных морских держав [19]. Они убеждали всех в том, что в самое ближайшее время обязательно будет война с Германией [20]. Лорд Каудор в своих выступлениях договорился до того, что объявил о намерении немцев превратить Белфаст в собственную морскую базу [21]. Известный в стране адмирал Ч. Бересфорд оценивал положение Британии с точки зрения морской безопасности как «очень опасное», заявляя, что «каждый голос, который подается за либералов, это голос за германский флот, голос против Англии и английского флота» [22]. Либералы с цифрами на руках пытались опровергнуть все обвинения в бездействии во флотской политике. Парламентский секретарь Адмиралтейства Макнамара отмечал, например, что на строительство военных кораблей в 1909 г. правительство Асквита затратило 15800 000 фт. ст. [23], что являлось самыми большим показателем

расходов, начиная с 1904/05 г. [24].

В начале января 1910 г. тональность предвыборных выступлений оппозиции несколько не изменилась [25]. Уже упоминаемый адмирал Бересфорд заявлял о необходимости существенного увеличения расходов на развитие флота до 60 млн. фт. ст. в год [26], поскольку Германия может ежегодно строить 12 дредноутов «и даже больше» [27], в то время как Англия только 7 кораблей такого класса. К тому же сроки создания боевых судов, по его мнению, у немцев значительно короче, чем у британцев. Лидер консерваторов А. Бальфур постоянно использовал аргументацию Бересфорда в своей критике флотской политики либералов [28]. Определенная часть британской прессы в связи с германской угрозой даже призывала превратить государство в «страну вооруженного народа» [29]. Единственно, что могло этому противопоставить правительство — заявления министров иностранных дел и морского ведомства, наиболее компетентных во флотском вопросе. Грэй, например, почти клятвенно уверял сограждан в том, что благодаря усилиям правительства, «безопасность страны, прежде, всего морская безопасность, полностью гарантированы вплоть до 1911 г.» [30]. Кроме того, как это следовало из его речи 10 января 1910 г. в Эдинбурге, Германия в прошедшем году проявляла особую заинтересованность в мирном разрешении всех спорных вопросов. Поэтому министр выражал надежду на заключения флотского соглашения между двумя странами. Правда, при этом он подчеркивал бесспорную необходимость дальнейшего поддержания превосходства британского флота [31]. В Берлине не оставили без внимания высказанную Грэем мысль о готовности либералов к переговорам [32], несмотря на происходящие на островах сложные внутривластные перипетии.

К всеобщему удовлетворению в Германии на выборах с небольшим перевесом, но, тем не менее, победили либералы [33]. Прошло еще какое-то время, прежде чем германское руководство вновь вернулось к теме заключения договора по флоту. 1 февраля 1910 г. рейхсканцлер Бетман-Гольвег в своем послании к Меттерниху выразил заинтересованность информацией о готовности либералов к продолжению переговоров. Он помнил обещание Грэя, которое тот давал в ноябре 1909 г. [34]. Впрочем, исходя из анализа внутривластной ситуации в Англии, рейхсканцлер полагал, что на данный момент следовало бы, скорее всего, наверное, занять выжидательную позицию и не торопить события [35]. Хотя в случае, если британские политики сами бы подняли тему флотского соглашения, то послу предписывалось довести до их сведения готовность германского правительства начать переговоры. Как считал Меттерних, чтобы иметь какие-то перспективы в решении этого вопроса германскому руководству следовало бы несколько изменить в свою позицию в определении условий начала официального обмена мнениями. В частности, он советовал Бетман-Гольвегу принципиально отказаться от требования формулы соотношения германского и британского флотов «3:4» [36], рассмотреть рекомендации специалистов из Адмиралтейства о снижении темпов флотского строительства, о чем в ноябре 1909 г. просил Грэй [37]. При этом Меттерних говорил и о необходимости иметь в руках «скрытый козырь» в виде обещания отказаться от возможно новой новеллы. Этот сильный аргумент, по его мнению, можно было бы использовать на будущих переговорах [38].

В целях хоть как-то повлиять на общественное настроение в английском обществе, которое было пропитано антинемецкими настроениями, германский посол в начале февраля 1910 г. провел ряд встреч с либеральными и консервативными политиками, разъясняя им суть флотской политики своего государства [39]. Такая повышенная активность Меттерниха вызвала недовольство Бетман-Гольвега, считавшего, что это может отрицательно сказаться на двухсторонних государственных отношениях. Поэтому послу было предписано, не вмешиваться в межпартийные обсуждения флотского вопроса [40]. Насколько осторожно стремилось вести себя германское руководство, было видно из рекомендаций принцу Генриху, родному брату кайзера, собиравшемуся с визитом на британские острова 15 февраля 1910 г. В них говорилось о недопустимости затрагивать в беседах с высокими английскими

чинами проблему переговоров по флоту [41].

Подчеркнутая миролюбивость рейхсканцлера по отношению к Великобритании, нашедшая отражение в его речи 5 марта 1910 г. перед депутатами рейхстага, не могла принципиально повлиять на настроение британских властей. Это объяснялось тем, что им в самое ближайшее время предстояло защищать новый морской бюджет в нижней палате английского парламента [42]. Проверенная в ходе «морской паники» в марте 1909 г. антигерманская установка вновь была взята на вооружение либеральным кабинетом. Это стало ясно еще 3 марта 1910 г., когда в парламенте выступил морской министр Р. МакКена с утверждением, не раз опровергавшимся ранее германским послом, о том, что у Германии к весне 1912 г. будет 17 дредноутов [43]. Казалось бы, в такой обстановке перспектива возможных переговоров вновь отодвигались, но прогноз Меттерниха был более обнадеживающим. Он считал, что морской бюджет на 1910/11 г., предусматривавший 40 млн. фт. ст., удовлетворит консерваторов [44]. Хотя его обсуждение и пройдет под антигерманский аккомпанемент, но все завершится объединением политических противников. На этой почве, как он считал, «произойдет успокоение общественного мнения, после чего либералы вновь захотят вернуться к теме переговоров» [45].

Прогноз посла подтвердился лишь частично. Действительно во время обсуждения морского бюджета, начавшегося 15 марта 1909 г., МакКена без тени какого-либо сомнения утверждал о том, что к весне 1912 г. у Германии будет 17 дредноутов и, что немцы значительно ускорили сооружение кораблей типа «Nassau» и «Westfalen» [46]. Подобное заявление серьезно задело Берлин. Тем не менее, Бетман-Гольвег, инструктируя Меттерниха, требовал от него не только добиваться опровержения утверждений морского министра, но и, по возможности, довести до сведения английских политиков готовность германского правительства к флотским переговорам [47]. Эти две проблемы стали главными в беседах германского посла, которые он вел с МакКеной [48] и Грэм [49] в конце марта 1910 г. Правда, приоритет отдавался теме переговоров по флоту. Поэтому Тирпиц заявлял, что Меттерних недостаточно аргументировано опровергал дезинформацию англичан о том, что в Германии значительно сокращен срок постройки кораблей — с 40 до 26 месяцев [50].

Из анализа беседы с Грэм Меттерних сделал вывод, что неясность развития политической ситуации в стране в связи с изменением правового статуса верхней палаты английского парламента и предполагаемыми новыми выборами, делает невозможным в самое ближайшее время начало переговоров. Вместе с тем, посол констатировал еще наличие желания к ним у британских властей [51]. Из сообщения же одного из ведущих сотрудников германского иностранного ведомства Р. Кюльмана, датированного 31 марта 1910 г., вполне очевидно следовало, что Грэй особо не верил в достижимость соглашения по снижению темпов флотского строительства. Причина была простой — глава британского иностранного ведомства считал, что Германия не собирается отступать от неукоснительного исполнения флотского закона. При этом британский министр, как обычно, проявлял неподдельный интерес к вопросу обмена информацией о строящихся кораблях [52]. Однако решение данной проблемы в значительной степени зависело от позиции Тирпица. После скандального искажения МакКеной сведений о германском флоте в британском парламенте военно-морской секретарь полагал, что любые шаги навстречу англичанам не принесут никакой пользы. По его убеждению, Адмиралтейство не было заинтересовано в получении объективных сведений. В этой мысли Тирпица убеждал и германский военно-морской атташе в Лондоне В. Виденман. Последний из беседы с МакКеной понял, что тот игнорировал сведения своего берлинского морского атташе, полученные им официальных немецких источников [53]. Поэтому, по мнению Виденмана, английский морской министр сознательно искажал официальные материалы из Берлина, чтобы свободно заниматься манипуляцией цифр перед парламентариями, «вызывая у них подозрение и страх перед Германией» [54]. В информационной лжи был уличен не только МакКена, но и британский морской атташе капитан Г. Л. Хиз,

действия которого Тирпиц называл не иначе как «враньем, сплетнями и подстрекательством» [55]. Поэтому военно-морской секретарь был не только раздражен, но и разочарован политикой англичан и на некоторое время отошел от идеи соглашения с ними, склонив на свою сторону и кайзера [56].

Бетман-Гольвег также особо не воодушевился последним предложением Грэя. Скептицизм германского канцлера был обусловлен, в том числе, и неудачно завершившимся обсуждением с британцами вопроса урегулирования противоречий по Багдадской железной дороге и по другим экономическим проблемам в Персии. С определенными нотками обиды и возмущения рейхсканцлер писал Меттерниху о нежелании англичан устанавливать с Германией дружественные отношения, отказываясь от своей проантантовской политики ради морского соглашения с немцами, об их стремлении к сохранению так называемого «равновесия сил», означавшего, по сути, ограничение германского могущества [57].

Седьмого мая 1910 г. после пяти дней болезни неожиданно скончался британский король Эдуард VII. В такой ситуации поднимать вопрос о переговорах было нетактично и бесполезно. Поэтому в рекомендациях Бетман-Гольвега кайзеру перед его отправкой в Лондон на похороны «дядюшки Берти» была просьба, по возможности, избегать разговоров на военно-политические темы [58]. В сообщениях из британской столицы Вильгельм II почти с восторгом отзывался о «сердечном приеме», оказанном ему местной публикой, о благожелательном отношении к Германии [59]. Министерство иностранных дел также положительно оценило поездку кайзера в Англию т.к. «она не повлекла никаких неприятных сюрпризов для ведомства» [60].

Наступило некоторое затишье в межгосударственных делах, связанное с восшествием на престол нового британского короля Георга V. По словам главы военно-морского кабинета Г. Мюллера, он не был врагом Германии, «правда, и особых симпатий к ней также не выражал» [61]. Кайзер полагал, что при новом короле британские внешнеполитические позиции ослабнут и англичане сами начнут искать сближения с Германией, но, как выразился Вильгельм II: «задешево мы не продадимся» [62]. Однако британцы не думали ни о чем подобном. Премьер-министр Асквит, выступая в нижней палате парламента 14 июля 1910 г., подтвердил правильность прежней флотской политики «двухдержавного стандарта». Он дал характеристику германскому флоту, вновь завывсив количество его кораблей [63], вызвав тем самым сильное недовольство ведомства Тирпица. При этом премьер упомянул и о неудачных попытках договориться по вопросу ограничения морских вооружений с Германией по причине нежелания немцев отступать от точного исполнения своего флотского закона [64]. Поэтому Бетман-Гольвег немедленно проинструктировал Меттерниха сообщить британскому руководству о потенциальной готовности германского правительства к замедлению темпов флотского строительства, но в рамках флотского закона [65]. Как считал рейхсканцлер, принятие такого предложения в последующем позволит решать флотскую проблему более эффективно. Однако реакции из Лондона не последовало.

Вместе с тем, Бетман-Гольвег и внешнеполитическое ведомство были недовольны публичным оглашением попыток начала переговоров между двумя странами в апреле-ноябре 1909 г., которые, согласно взаимным договоренностям, должны были держаться в тайне. Поэтому Меттерних получил указание заявить Асквиту и Грэю, что если германская общественность, рейхстаг потребуют от рейхсканцлера дать объяснения по поводу упомянутых попыток переговоров, то «германское руководство вынуждено будет заявить об их провале по вине английской стороны» [66]. Такая довольно жесткая позиция Берлина, а также очевидное нежелание немцев отходить от принципов флотского закона не могли способствовать налаживанию контактов для установления условий переговоров. Британское правительство вновь сосредоточилось на внутренних проблемах. Поэтому германскому послу в Лондоне в самом конце июля 1910 г. было дано указание, не поднимать в своих беседах с Грэм тему флотского соглашения [67].

Таким образом, с ноября 1909 г по конец июля 1910 г. установилась своеобразная переговорная пауза между двумя государствами. Германская сторона не определила

единую линию политического поведения. Бетман- Гольвег, хотя и проявлял большую заинтересованность в проведении переговоров, но вел себя нерешительно. Он все-таки надеялся на складывание более благоприятной в самом ближайшем будущем ситуации по этому вопросу как внутри страны, так и за ее пределами. Тирпиц и кайзер выступили против переговоров. Лондон не реагировал на слабые усилия рейхсканцлера по причине того, что не верил в желание немцев изменить флотский закон и пойти на встречу в вопросе по обмену информации по строящимся судам. Внутриполитическая обстановка на британских островах не способствовали налаживанию межгосударственных контактов по флотской проблеме. Ее решение в очередной раз отодвигалось на неопределенное время. Поэтому она по-прежнему оставалась проблемной в германо-английских отношениях.

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Хальгартен Г. Империализм до 1914 года. Социологическое исследование германской внешней политики до первой мировой войны. М., 1961. С. 153 – 157, 161 – 171, 180 – 185, 195 – 204 и др; Meineke F. Geschichte des deutsch – englischen Bündnisproblems. 1890 – 1901. München, 1972. S. 115 – 177.
2. Увеличение германского флота. Неофициальный отдел // Морской сборник. 1901. № 8. С. 38 – 41; Widenmann W. Marine – Attasche an der kaiserlich – deutschen Botschaft in London. 1907 – 1912. Göttingen, 1952. S. 25.
3. Berghahn V. R. Der Tirpitz – Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II. Düsseldorf, 1971. S. 193; Германский закон о флоте от 14 июня 1900 года // Приложение к ежемесячнику за 1911 г. СПб., 1911. С. 33.
4. Vercoe G.A. Britain's Fighting Fleets. London, 1935. P. 30.
5. Сила флотов главных морских держав. Морская хроника // Морской сборник. 1905. № 8. С. 3.
6. Epkenhans M. Die wilhelmische Flottenrüstung. 1908 – 1914. Weltmachtstreben, industrieller Fortschritt, soziale integration. München, 1991. S. 29.
7. British Documents on the Origins of the War. 1898 – 1914. London, 1927 – 1938. Vol. 3. Appendix A. P. 397 – 420.
8. British Documents. Vol. 6. № 81. P. 130 – 131.
9. Dülffer J. Regeln gegen den Krieg ? Die Haager Friedenskonferenzen von 1899 u. 1907 in der internationalen Politik. Berlin – Frankfurt am Main – Wien, 1981. S. 273 – 299; British Documents. Vol. 8. № 174. P. 201 – 202.
10. British Documents. Vol 6. № 117. P. 184 – 190; Zur Europäischen Politik 1897 – 1914. Berlin, 1919. Bd. 3. S. 927; Die Große Politik der europäischen Kabinette 1871- 1914. Sammlung der diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes. Berlin, 1927. Bd. 24. № 8225 – 8226, 82230, 8243. S. 125 – 129, 135, 156; BA – MA. RM 2/ 1762. Metternich an Bülow über englische Haltungen zur deutschen Flottenpolitik. 08. 08. 1908;
11. BA – MA. RM 3/ 6673. Flublatt des FVs «Das Bautempo unserer Flotte». Anfang Dezember. 1908.
12. BA – MA. RM 3/ 2974. Widenmann an Tirpitz über Übergabe des «Marine – Etats 1909» an den First Lord of Admiralty. 16. 12. 1908.
13. Лихарев Д.В. Эра адмирала Фишера. Политическая биография реформатора британского флота. Владивосток, 1993. С. 168 – 192.
14. Синегубов С. Н. Усилия рейхсканцлера Булова заключить германо-английское морское соглашение во второй половине 1908 г. – в первой половине 1909 г. и их неудача // Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. Общественные и гуманитарные науки (философия, история, социология, политология, языкознание, литературоведение, экономика, право, культурология, педагогика, психология, методика обучения). 2008. № 12(81). С. 110 – 119.
15. Синегубов С. Н. Начало канцлерства Бетман-Гольвега и попытка заключения германо-английского флотского соглашения (июль-ноябрь 1909 г.)//Известия Российского Государственно-го Педагогического Университета им. А. И. Герцена. Общественные и гуманитарные науки (философия, языкознание, литературоведение, культурология, экономика, право, история, социология, педагогика, психология). 2008. № 11(66). С. 246 – 252.
16. BA – MA. RM 2/1762. Ballin: Notizen über eine Unterredung mit Sir Ernest Cassel am 10 Juli 1909 im Brooke House, London. 14. 07. 1909; BA – MA. RM 2/1762. Ballin (Swinemunde) an Cassel (die Schweiz). 04. 08 1909; BA – MA. RM 2/1762. Ballins Mitteilung an Müller über Verabredung von einem neuen Gespräch mit Cassel. 11.08. 1909; BA – MA. RM 2/ 1762. Bethmann -Hollweg an Kaiser über Gespräch mit Goschen. 21. 08 1909

17. Große Politik Bd. 28. № 10365. S. 273 – 275.
18. Große Politik. Bd. 28. № 10371. S. 292.
19. BA – MA. RM 5/327. Metternich an RMA. 18. 12. 1909.
20. Ibid.
21. BA – MA. RM 5/ 327. Metternich an RMA. 19. 12. 1909.
22. BA – MA. RM 3/2974. Widenman an Tirpitz über Navy Estimates. 27. 07 1909.
23. Английская морская смета на 1908/09 г. Неофициальный отдел //Морской сборник. 1908. № 7. С. 76 – 77.
24. BA – MA. RM 5/327. Metternich an RMA. 23. 12. 1909.
25. BA – MA. RM 5/327. Metternich an RMA. 01. 01. 1910.
26. Английская морская смета на 1908/09 г. Неофициальный отдел //Морской сборник. 1908. № 7. С. 75.
27. BA – MA. RM 5/327. Metternich an RMA. 25. 01. 1910.
28. BA – MA. RM 5/327. Metternich an RMA. 05. 01. 1910.
29. BA – MA. RM 5/327. Metternich an RMA. 19. 12. 1909.
30. BA – MA. RM 5/327. Metternich an RMA. 05. 01. 1910.
31. Große Politik. Bd. 28. № 10368. S. 282.
32. British Documents Vol. VI. № 204. P. 305 – 312.
33. Bogdanor V. The monarchy and the Constitution. Oxford, 1995. P. 113.
34. Henning H. Deutschlands Verhältnis zu England in Bethman Hollwegs Außenpolitik 1909 – 1912. Diss. Köln, 1962. S. 137 ff.
35. Große Politik. Bd. 28. № 10369. S. 283.
36. Tirpitz A. Politische Dokumente. Der Aufbau der deutschen Weltmacht. Stuttgart, 1924. Bd. 1. S. 159 – 160.
37. Große Politik. Bd. 28. № 10328. S. 220 – 221.
38. Große Politik. Bd. 28. № 10370. S. 289 – 291.
39. Große Politik. Bd. 28. № 10371. S. 291- 296.
40. Große Politik. Bd. 28. № 10372. S. 297 – 298.
41. Große Politik. Bd. 28. № 10377. S. 307.
42. Große Politik. Bd. 28. № 10374. S. 300.
43. Английская морская смета на 1910-1911г. Неофициальный отдел //Морской сборник. 1910. № 3. С. 86.
44. Times. 11. 30. 1910.
45. Große Politik. Bd. 28. № 10375. S. 302.
46. Große Politik. Bd. 28. № 10376. S. 304 – 307.
47. Große Politik. Bd. 28. № 10377. S. 307.
48. Große Politik. Bd. 28. № 10378. S. 308 – 309.
49. Große Politik. Bd. 28. № 10379. S. 309.
50. Скорость постройки судов германского флота. Морская хроника // Морской сборник. 1910. № 4. С. 9.
51. Große Politik. Bd. 28. № 103780. S. 310.
52. Große Politik. Bd. 28. № 10382. S. 313.
53. Große Politik. Bd. 28. № 10383. S. 314.
54. Große Politik. Bd. 28. № 10383. S. 314 – 315.
55. Große Politik. Bd. 28. № 10383. S. 317 – 321.
56. Große Politik. Bd. 28. № 10375. S. 303.
57. Große Politik. Bd. 28. № 10400. S.
58. Große Politik. Bd. 28. № 10387. S. 323 – 324.
59. Große Politik. Bd. 28. № 10388. S. 325 – 329.
60. Große Politik. Bd. 28. № 10391. S. 330 – 333.
61. Müller G. A. Kaiser... Aufzeichnungen des Chefs des Marinekabinetts Admiral Georg Alexander v. Muller über die Ära Wilhelms II. Berlin, 1965. S. 78.
62. Макдоно Дж. Последний кайзер Вильгельм Неистовый. М., 2004. С. 495.
63. BA – MA. RM 3/11516. Entwurf eines Presseartikels mit Erwiderung von Asquith's Angaben über deutsche Flotte. 15. 07. 1910.
64. Große Politik. Bd. 28. № 10395. S. 336.
65. Große Politik. Bd. 28. № 10396. S. 339 – 340. .
66. Große Politik. Bd. 28. № 10397. S. 341.
67. Große Politik. Bd. 28. № 10398. S. 342.