

С. Н. Синегубов

СИНДРОМ «МОРСКОЙ ПАНИКИ»: К ВОПРОСУ О ПОЗИЦИИ ГЕРМАНСКОГО РУКОВОДСТВА ПО ПРОБЛЕМЕ ФЛОТСКОГО СОГЛАШЕНИЯ С ВЕЛИКОБРИТАНИЕЙ (АПРЕЛЬ – ИЮЛЬ 1909 ГОДА)

В статье рассматривается влияние так называемых «морских паник», периодически охватываемых Германию в период 1904–1909 гг. в результате флотского соперничества с Великобританией. Они, несомненно, оказывали воздействие на политическое и военно-морское руководство страны. Фактор риска возможной преждевременной войны с англичанами в конечном итоге повлиял на уступчивость рейхсканцлера Бюлова в вопросах темпа германского флотского строительства и условий соглашения с британцами в апреле – июне 1909 г.

Ключевые слова: германо-английское морское соперничество, «морские паники», флотское соглашение.

Тема германо-британского морского соперничества стало одной из самых острых в немецкой и англоязычной исторической литературе, начиная с 1918 г. и, можно сказать, вплоть до современности. Такой интерес к ней объясняется многими причинами, в том числе и значимостью для изучения причин первой мировой катастрофы человечества, выявление ответственных сил за ее происхождение. Давая оценку зарубежным исследованиям в общей и сжатой форме можно отметить, что, например, в немецкой историографии сформировалась два течения – консервативное и либеральное. Представители первого из них считали военно-морского статс-секретаря А. Тирпица национальным героем, который, отвечая на вызов времени, начал строить современный флот, чтобы защищать национальные интересы Германии, и что инициатором гонки морских вооружений по факту является Великобритания¹. Вывод, к которому они приходили, заключался в том, что немцы создавали свои военно-морские силы не для войны, а для того, чтобы заставить британцев считаться с «интересами Германии». В противоположность «консерваторам» либеральные историки и прежде всего Ф. Фишер в своих следованиях, появившихся в 60–70-е гг. XX в., на основе богатейших архивных материалах доказывали всеобъемлющую или преимущественную вину Германии, ее руководства за морскую гонку вооружений, приведшей в итоге к мировой войне². При этом такие исследователи, как Ф. Р. Бергхан, М. Эпкенханс проанализировали еще связь флотской политики германского руководства с внутренней политикой, с интересами крупных отечественных промышленников.

В англоязычной исторической литературе достойны внимания капитальные работы А.

Мардера, П. Кеннеди, И. Ламби, Р. Макэя³. Эти ученые освящали флотскую проблему с разных позиций – экономических, политических, военных. Однако большее внимание они уделяли исследованию ее британской составляющей. Исследовательский материал, а также документы из федерального военного архива ФРГ в г. Фрайбург (ВА-МА. RM.), вновь позволяют обратиться к одному из аспектов германо-британского морского противостояния – проблеме флотского соглашения в апреле – начале июля 1909 г. Выбор данного периода определяется тем, что он являлся завершением государственной карьеры рейхсканцлера Б. Бюлова, безусловно, сыгравшего значимую роль в истории германо-английских отношений. Цель работы – показать влияние «морских паник», которые пережила Германия, начиная с 1904 по 1909 г., на позицию высшего политического и военно-морского руководства по вопросу военно-морского соглашения с Великобританией к середине 1909 г. От решения этой проблемы зависело не только флотское строительство самой Германии, но и определение стратегии ее «мировой политики». Актуальность темы определяется тем, что ни в зарубежной, а тем более в отечественной исторической литературе, ей не уделялось специального внимания. В то же время фактор возможной морской войны с британцами являлся одним из значимых, влиявших на выстраивание Берлином политической линии в отношении Лондона.

К началу 1909 г. отношения между Германией и Великобританией были отягощены целым рядом проблем, главной из которых считалась военно-морская проблема. Она возникла на рубеже XIX и XX вв. как

следствие обострения экономических противоречий между двумя империалистическими государствами⁴ и принятия Германией флотских законов 1898 и 1900 гг.⁵ с целью создания мощных военно-морских сил для защиты собственных мировых экономических и политических интересов. Сформировался своеобразный политический «триумвират» в лице кайзера Вильгельма II, военно-морского статс-секретаря Тирпица и рейхсканцлера Бюлова. Каждый из них играл свою роль в обеспечении успешного флотского строительства, нацеленного на создание сил, равных по мощи 2/3 британскому флоту⁶. В частности, глава германского правительства призван был осуществлять внутри и внешнеполитическое «прикрытие» этого процесса⁷. Последнее изначально вызывало немалые трудности в виду особого внимания к начавшемуся усилению немецких военно-морских сил со стороны «недоброжелателей» Германии. В их числе была и Великобритания. Сразу же после 1900 г., когда был принят II флотский закон, в английских газетах, особенно специализирующихся на военной и морской тематике, постоянно публиковались статьи, в которых делались призывы «копенгагировать»⁸ строящийся германский флот⁹. Собственно говоря, уже с этого времени британские власти приступили к использованию приемов «морской паники»¹⁰, чтобы добиться решения сразу двух задач. Первая из них заключалась в обосновании перед парламентом необходимости увеличения расходов на отечественные военно-морские силы. Это заметно, если сравнить хотя бы морские бюджеты 1900/01 и 1903/04 гг.¹¹ Кроме того, нагнетание военной напряженности должно было заставить Германию если не остановить, то хотя бы замедлить флотское строительство. Надо признать, что официальный Берлин серьезно относился к грозным заявлениям с другой стороны Ла-Манша¹².

По мнению ряда западных историков, с 1902 г. «германская угроза» стала все в большей и большей степени осознаваться британскими политиками¹³. С приходом в Адмиралтейство на должность первого лорда Дж. Фишера в конце октября 1904 г. она окончательно выкристаллизовалась, и стали предприниматься полномасштабные меры по ее противодействию¹⁴. Первый опасный кризис на грани морской войны в германо-английских отношениях возник в конце 1904

г. Причиной тому стала позиция Германии по отношению к России, которая вела войну с союзницей Англии Японией. По мнению Лондона, немцы нарушали заявленный им нейтралитет и помогали русским¹⁵. 2 февраля 1905 г. гражданский лорд Адмиралтейства Артур Ли прямо угрожал нанесением удара «...прежде, чем другая сторона [имелась в виду Германия. – С. С.] получит время прочесть в газетах об объявлении войны»¹⁶. В том же феврале 1905 г. Адмиралтейство сделало сообщение о предстоящих маневрах британского флота, в котором также делался достаточно прозрачный намек на возможность боевых действий против немцев¹⁷. Реакция германского руководства была на грани паники. Во всяком случае, в ноябре 1905 г. кайзер частично мобилизовал флот и отозвал посла П. Меттерниха из Лондона¹⁸.

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»¹⁹. Такой шаг привел к нивелированию очевидного преимущества, который англичане имели перед немцами до «дредноутной революции»²⁰. Ответным ходом Германии стал собственный «дредноутный скачок», выразившийся в дополнении флотского закона 1900 г. новеллой 1906 г.²¹, вызвавшей настоящий переполох на Британских островах²². Взятый немцами темп военного судостроения заставлял британцев напрягать все свои силы, чтобы удержать прежнее превосходство. Можно сказать, что морская гонка вооружений началась с «чистого листа» по новейшим линейным кораблям дредноутного типа. С целью выиграть время и сохранить имеющееся преимущество Лондон предложил Берлину договориться об ограничении морских вооружений. Добиться этого в рамках II мирной конференции в Гааге в 1907 г. англичанам не удалось²³. Правда, свои «миролюбивые» инициативы они сдобривали нагнетанием военно-политической обстановки. Во всяком случае, в первой половине 1907 г. Германия пережила по настоящему несколько «морских паник», взбудораживших все население страны – от военных и деловых людей до обывателя²⁴.

Однако политическое руководство, не смотря на все эти нешуточные волнения, стояло

скалой за неукоснительное выполнение флотского закона 1900 г. Более того, 6 апреля 1908 г. в Германии была принята очередная флотская новелла. Она узаконивала так называемый «четырёхтактный темп» военного судостроения с 1908 по 1911 г. и снижала срок службы кораблей всех классов до 20 лет²⁵. Реакцией на это стал рост антигерманских настроений на британских островах. Официальный Лондон проявил готовность к переговорам по флоту²⁶. Однако предпринимавшиеся летом 1908 г. попытки в начале на приватном²⁷, а затем и на официальном уровне²⁸ добиться договорённости по морским вооружениям закончились неудачей²⁹, поскольку англичане попытались затронуть «святая святых» – германский закон о флоте, призывая кайзера хотя бы замедлить его реализацию. Ответ был категорически отрицательным³⁰, что сильно осложнило отношения между двумя странами. Тем не менее, тактика психологического давления британцев уже стала приносить определённые плоды. Некогда бывшее монолитное политическое единство германского руководства дало трещину. В конце августа 1908 г. в одном из своих посланий к Вильгельму II Бюлов серьёзно говорил о возможности войны в самом ближайшем будущем³¹. При чем вероятность ее начала он оценивал значительно выше, чем в 1904 г. Положение еще больше усугубило «безобидное» интервью, как характеризовал его лично кайзер, которое он дал английской газете «Daily Telegraph»³². Англичане расценили его иначе. На высшем уровне рассматривался вопрос о приведении на всякий случай флота в боевую готовность и о возможности осуществления десантной операции на континент³³.

Устрашающий бой «боевых барабанов» британских властей был рассчитан как на англичан, так и на немцев³⁴. При чем нагнетание «антигерманских страстей» шло по восходящей линии. В конце 1908 г. этот процесс достиг довольно высокого уровня³⁵. Произошла так называемая «коллективная истерия»³⁶, усугубленная информацией о наращивании Германией темпов флотского строительства. Попытки германского военно-морского атташе в Лондоне В. Виденмана доказать английскому морскому министру Р. Маккенне беспочвенность таких «страхов» оказались безуспешными³⁷. Результатами искусственного нагнетания обстановки стали открыто звучащие в британской прессе³⁸ призывы к

упреждающему удару по флоту немцев, требование увеличить флотскую программу на 1909/10 финансовый год с 4 до 6 дредноутов³⁹. На немецкой же стороне стал все более заметным «раскол» политической и военной верхушки относительно перспектив флотского строительства. Высказанную рейхсканцлером еще в августе 1908 г. идею о необходимости его корректировки поддерживали руководитель германского Адмиралтейства Ф. Баудиссин и начальник Генерального штаба Г. Мольтке⁴⁰. В конце 1908 г. Бюлов под впечатлением воинственных настроений в английском обществе уже в открытую⁴¹ говорил о необходимости изменить флотскую политику, чтобы не допустить войны с британцами. Синдром «морской паники» охватил не только рейхсканцлера, но даже Виденмана, который считался «человеком Тирпица»⁴².

Визит в Берлин 9–12 февраля 1909 г. английской делегации во главе с Эдуардом VII лишь на некоторое время внешне снял напряжение между государствами, но не решил проблему флотского соглашения. Тем более что «морская тема» не стояла в центре переговоров. Поэтому Бюлов даже не пригласил Тирпица к участию в обмене мнений. К тому же германский морской министр в этот период выступал за принцип установления соотношения флотов в пропорции «3:4»⁴³, что априори не могло быть одобрено британцами, так как противоречило их морской политике «двойного стандарта». Понятно, что обеспокоенность англичан нерешенностью флотской проблемы не могла долго оставаться в латентном состоянии. 26 февраля 1909 газета «The Times» опубликовала статью, в которой говорилось о нарушении Германией флотского закона путем превышения числа строящихся кораблей⁴⁴. Несмотря на все усилия Меттерниха и Виденмана, который лично объяснял первому лорду Адмиралтейства Фишеру надуманность и ошибочность подобного заявления⁴⁵, британские власти все равно запустили уже налаженный в предыдущие годы механизм «морской паники». Она имела искусственный характер и приняла масштаб «национальной истерии». В результате, вместо ранее планировавшихся 6 дредноутов, на 1909/10 г. было утверждено строительство 8 линейных кораблей⁴⁶. Кроме того, доминионы в виду «германской угрозы» брали на себя обязательства поставить для союзного флота корабли других классов⁴⁷.

29 марта 1909 г. британский министр иностранных дел Э. Грэй, выступая перед депутатами нижней палаты парламента, подчеркнул, что острота морской проблемы будет снята, если Германия сделает первый шаг к сокращению своего флота⁴⁸. После определенного успокоения в английском обществе, Бюлов решил активизировать усилия в направлении заключения флотского договора. К этому подталкивал неблагоприятный для Германии расклад сил на международной арене и все еще сохранявшаяся опасность «преждевременной» войны с британцами. Однако этому в значительной степени мешала позиция Тирпица, не остывшего от возмущений по поводу «лживости» утверждений английского руководства во время мартовской «морской паники» 1909 г. о якобы имевшем место ускорении германской флотской программы⁴⁹. Кроме того, глава военно-морского ведомства по-прежнему считал, что если и стоит идти на договоренность с англичанами, то это следует делать только на основе формулы «3:4». Причем в данном убеждении его поддерживал кайзер⁵⁰. Нежелание Тирпица и Вильгельма II связывать себя какими-то обязательствами с англичанами диктовалась, как они говорили, необходимостью «держать в уме» развитие российского и французского флотов – союзников Великобритании⁵¹. Тем не менее, 4 апреля 1909 г. по распоряжению кайзера Бюлов провел совещание с участием генерал-адъютанта Г. Плессена, начальника гражданского кабинета Р. Валентини и начальника военно-морского кабинета Г. А. Мюллера, на котором обсуждалась проблема заключения возможного договора с англичанами⁵². Однако достичь единого мнения не удалось, поскольку только Бюлов и Мюллер были компетентны в обсуждаемом вопросе, а начальник военно-морского кабинета разделял точку зрения Вильгельма II. Рейхсканцлер внешне не выражал своего несогласия с этой позицией, но считал, что если брать ее за основу переговоров, то это может только повысить опасность войны⁵³.

После определения негативных перспектив для Германии войны с Великобританией, сделанных в штабе Адмиралтейства даже с учетом новых кораблей союзной Австро-Венгрии⁵⁴ 17 апреля 1909 г., кайзер стал более лоялен к идее переговоров по флоту. Но соглашение, по его мнению, должно быть заключено только в рамках общего догово-

ра, с обязательным согласованием с военно-морскими ведомствами обоих государств и при неукоснительном исполнении флотского закона. Для Бюлова задача была понятна, но нелегко выполнима, учитывая «особое» мнение Тирпица. Последний был глубоко убежден, что все, что могут предложить британцы на переговорах, в конечном итоге сведется к низведению Германии до второстепенной державы⁵⁵. В то же время он четко осознавал пагубность для германского флота войны с британцами на тот момент⁵⁶. Поэтому для Тирпица в конце апреля 1909 г. было проблематичным сформулировать реально выполнимое предложение англичанам в качестве основы переговоров. Единственно, что он мог сделать, так это только рекомендовать Бюлову «...держаться, сколько можно, пока не произойдет переход к так называемому “двухтактному темпу” флотского строительства»⁵⁷. Рейхсканцлера не могла удовлетворить такая формулировка, и он старался действовать по собственному плану. 20 апреля 1909 г. Бюлов уполномочил Меттерниха вести неофициальные переговоры с ведущими британскими политиками по флоту и информировать их о том, что Германия не против соглашения по флоту в рамках общеполитического договора. При этом, как он инструктировал посла, «...очень желательным было бы, чтобы инициатива официального обсуждения исходила от английской стороны»⁵⁸.

6 мая 1909 г. статс-секретарь колониального ведомства А. Дербург выступил с предложением добиться доверительного отношения британцев путем заключения с ними договора по колониальным делам. После этого, как он считал, возможно, открылся бы путь к общему соглашению, в который составной частью вошел бы и договор по флоту. В тот же день статс-секретарь иностранного ведомства В. Ф. Шоен составил записку. В ней излагался общий проект политического соглашения с Великобританией, предусматривающий также договоренности по торговле, по Багдадской железной дороге, по колониальным и некоторым другим спорным вопросам⁵⁹. 7 мая 1909 г. из Англии вернулся советник министерства иностранных дел В. Штум, зондировавший почву для переговоров с британцами. Он, в частности имел приватное общение со своими британскими коллегами Ч. Гардингом и Грэмем, доведя до их сведения желание германского руководства пойти на флотское со-

глашение в рамках общеполитического договора⁶⁰. Британский министр иностранных дел прямо заявил, что политический договор не возможен, поскольку Великобритания, в силу уже сложившихся двух лагерей в Европе, ориентирована на Францию и Россию. Однако англичане заявили о возможности определенных уступок, если немцы изменят свою позицию по флотскому вопросу и «...совершат такие действия, которые успокоят правительство и общественное мнение Великобритании»⁶¹. Эти слова лишний раз убеждали Бюлова в том, что флотская проблема является ключевой в германо-английских отношениях⁶². Поэтому, даже несмотря на категорический отказ Тирпица поддержать идею замедления флотского строительства в качестве условия политического торга с англичанами⁶³, рейхсканцлер продолжал попытки выработки единой имперской линии по данному вопросу.

Поэтому 3 июня 1909 г. прошло совещание под патронажем Бюлова, посвященное вопросу флотского соглашения с Великобританией⁶⁴. В нем приняли участие посол в Лондоне Меттерних, статс-секретарь иностранного ведомства Шоен, начальник Генерального штаба Мольтке, статс-секретарь внутренних дел Т. Бетман-Гольвег, Тирпиц и начальник военно-морского кабинета кайзера Мюллер. Так как все дипломатические усилия успокоить сильное раздражение англичан, вызванное флотским строительством, оказались безуспешными, то, по мнению рейхсканцлера, следовало бы попытаться заключить с Великобританией общее соглашение. В нем, как это виделось рейхсканцлеру, предполагалось урегулирование проблем политического, колониального и морского характера за счет некоторого сокращения темпов флотского строительства⁶⁵. Насущная потребность такого межгосударственного документа, как считал Бюлов, ссылаясь на мнение Мольтке и Тирпица, определялась отсутствием на тот момент перспектив выиграть возможную войну с «морской владычицей мира». Но вся проблема заключалась в том, на каких принципах вести переговоры с англичанами по флоту. Несмотря на то, что совещание длилось четыре часа, результат его, по словам Мюллера, был «скудным»⁶⁶. Единственное, до чего сумели договориться участники заседания, было одобрение компромиссного предложения Бетман-Гольвега – сообщить через Меттерниха британскому руководству

о принципиальной готовности Берлина к переговорам по флотскому вопросу⁶⁷. Однако такое решение вряд ли удовлетворило участников совещания и, прежде всего, Бюлова, поскольку оно не определяло принципы этих переговоров. Мюллер отметил в своем дневнике, что весь ход заседания вызывал в нем «нерадостные чувства» по той простой причине, что на нем «...не прослеживалась красная нить большой политики, и тон высказываний давал мало надежды на заключение соглашения»⁶⁸. Можно сказать, что в значительной степени такой пессимизм вызывался позицией Тирпица. В начале июня 1909 г. он по-прежнему настаивал на тактике «выжидать и ничего не делать»⁶⁹, а если вести переговоры, то только на основе формулы «3:4»⁷⁰. Замечание Бюлова, что «...ни одна дипломатия мира не в состоянии привести английское правительство к принятию такой формулы»⁷¹, на Тирпица не оказало никакого воздействия. Риск возникновения морской войны, по мнению военно-морского статс-секретаря, на тот момент был уже не большим, и продержаться оставалось немного времени – до 1915 г. После этого срока так называемая «опасная зона», когда англичане могут осуществить нападение, как он считал, будет окончательно пройдена.

4 июня 1909 г. в своем сообщении из Лондона Меттерних подверг критике позицию военно-морского статс-секретаря по флотскому соглашению⁷², подчеркнув в очередной раз, что только договор по флоту может привести к общему политическому соглашению между Германией и Великобританией. Рейхсканцлер разделял это мнение. Он считал, что, несмотря на решительность действий британцев по строительству собственного флота⁷³, нынешнее время является все-таки подходящим для заключения флотского договора, но многое здесь будет зависеть от настроенности и самих британцев. Поэтому Бюлов рекомендовал Меттерниху не форсировать переговоры с ведущими английскими политиками, но при любой возможности доводить до их сведения готовность германской стороны пойти на диалог по проблеме флотского строительства⁷⁴. Такая определенная сдержанность рейхсканцлера была обусловлена как выжидательной позицией Тирпица, так и предстоящей финансовой реформой в Германии. Военно-морской статс-секретарь в конце июня 1909 г. также полагал, что излишняя активность германско-

го посла только навредит делу. Тирпиц был даже против того, чтобы Меттерних лишний раз напомнил британцам о том, что германское флотское строительство осуществляется строго в рамках закона, поскольку подобные заявления, как он считал, могут восприниматься не иначе как проявление страха перед ними⁷⁵.

В начале июля 1909 г. в связи предстоящим обсуждением в британском парламенте морского бюджета активизировались критики морской политики либерального кабинета премьер-министра Г. Асквита⁷⁶. В этих условиях либералы были осторожны даже в своих заявлениях относительно возможных переговоров с немцами по флотскому соглашению и не желали проявлять какой-либо инициативы в их начале. Поэтому ожидания Бюлова активизации данного процесса с английской стороны так и не оправдались. 14 июля 1909 г. его карьера на посту имперского канцлера закончилась, и он не смог перевести, несомненно, имевшуюся перспективу переговоров в область практической реализации. Все ограничилось лишь межведомственным обсуждением проблемы. Исходя из этого вполне понятно, почему Лондону не было сделано никакого официального предложения. Меттерних получал лишь указания вести с британскими политиками приватные, ни к чему не обязывавшие, разговоры. Одна из главных причин такого развития событий заключалась в позиции кайзера и главы военно-морского ведомства. Они, в отличие от Бюлова, боявшегося по-настоящему морского нападения Великобритании на Германию, не поддались синдрому «морской паники» и твердо придерживались «буквы и духа» флотского закона. Особенную непреклонность проявлял Тирпиц. При обсуждении флотской проблемы он выступал против замедления темпов флотского строительства как главного условия начала переговоров с англичанами. В качестве пробной альтернативы, от которой впоследствии морской министр откажется, им выдвигалась формула выстраивания развития германского и британского флотов в пропорции «3:4». Такое предложение, естественно, не могло быть принято английским руководством, которое продолжало придерживаться в собственной флотской политике принципа «двойного стандарта». Это прекрасно осознавал Бюлов, но ничего сделать не мог. Рейхсканцлер, имея сторонников

своей идеи в иностранном ведомстве, в штабе Адмиралтейства, отступил перед превосходящими силами в лице кайзера и Тирпица. Проблема флотского соглашения по наследству перешла к приемнику Бюлова на посту рейхсканцлера Т. Бетман-Гольвегу. Теперь уже ему приходилось ломать голову над «квадратурой круга» германо-британского морского соперничества – как обеспечить запланированное развитие германского флота и при этом избежать ухудшения отношений с «морской владычицей мира», вплоть до войны. Теоретически такое возможно было достичь путем заключения приемлемого флотского и политического соглашения с англичанами. Однако, как показала дальнейшая история, эта задача оказалась «не по зубам» и новому руководителю германского правительства.

Примечания

¹ См.: Hubatsch, W. Die Ära Tirpitz. Studien zur deutschen Marinepolitik 1890–1918. Göttingen, 1955; Huberti, F. H. Tirpitz als «Verschleierung» – Politiker // Marine Rundschau. 1974. H. 9. S. 535–554; Salewski, M. Tirpitz : Aufstieg-Macht-Scheitern. Göttingen, 1979; Uhle-Wettler, F. Alfred Tirpitz in seiner Zeit. Hamburg ; Berlin ; Bonn, 1998; Schack, K. Der Beginn des deutschen Schlachtflottenbaues (1897–1900) : Grundlage und Entwicklung bis zum zweiten Flottengesetz. München, 1981.

² См.: Fischer, F. : 1) Neutralität Englands als Ziel deutscher Politik. 1908/09–1914 // Von der freien Gemeinde zum föderalistischen Europa. Berlin, 1983. S. 261–282; 2) Krieg der Illusion. Die deutsche Politik von 1911–1914. Kronberg : Athenäum, 1978; Berghahn, V. R. Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II. Düsseldorf, 1971; Deist, W. Flottenpolitik und Flottenpropaganda. Das Nachrichtenbüro des Reichsmarineamts 1897–1914. Stuttgart, 1976; Epkenhans, M. Die wilhelmische Flottenrüstung. 1908–1914. Weltmachtstreben, industrieller Fortschritt, soziale integration. München, 1991.

³ См.: Marder, A. The anatomy of British seapower – A history of British naval policy in the preDreadnought era 1880–1905. New York, 1940; Marder, A. J. From Dreadnought to Scapa Flow : the royal navy in fisher era, 1904–1919. Vol. 1. The road to war. 1904–1914. London, 1961; Lambi, I. N. The Navy and German Power Politics 1862–1914. London, 1984; Kennedy, P.

M. The rise of the Anglo-German antagonism 1860–1914. London, 1982; Mackay, R. F. Fisher of Kilverstone. Oxford : Klarendon press, 1973.

⁴ См.: 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.

⁵ См.: Врангель, Ф. Увеличение германского флота законами 1898 и 1900 гг. Неофициальный отдел // Мор. сб. 1901. № 8. С. 38–41.

⁶ См.: Berghahn, V. R. Rüstung im Zeichen der wilhelminischen Weltpolitik. Grundlegende Dokumente. 1890–1914 / V. R. Berghahn, W. Deist. Düsseldorf, 1988. S. 128.

⁷ См.: Бюлов, Б. Воспоминания. М. ; Л., 1935. С. 179.

⁸ Этот термин связан с потоплением датского флота в бухте Копенгагена в 1801 г. во время войны Англии против наполеоновской Франции. См.: Торопцев, А. П. Мировая история войн. М., 2005. С. 670–671.

⁹ См.: Bülow, B. Denkwürdigkeiten. Bd. 1. Berlin, 1930. S. 71.

¹⁰ См.: Доступна ли Англия неприятельскому вторжению. Неофициальный отдел // Мор. сб. 1903. № 2. С. 77.

¹¹ См.: Английская морская смета на 1900/01 г. Неофициальный отдел // Мор. сб. 1900. № 5. С. 80; Английская морская смета на 1903/04 г. Неофициальный отдел // Мор. сб. 1903. № 4. С. 119.

¹² См.: Steinberg, J. Der «Kopengagen-Komplex»/ J. Steinberg //Kriegsausbruch 1914, deutsche Ausgabe des «Journal of Contemporary History». München, 1967. H. 3. S. 31–59.

¹³ См.: Steiner, Z. Britain and the origins of the First World War. London, 1977. P. 175–176; Wormer, K. Grossbritannien, Russland und Deutschland-Studien zur britischen Weltreichpolitik am Vorabend des Ersten Weltkriegs. München, 1980. S. 68.

¹⁴ Mackay, R. F. Op. cit. P. 313.

¹⁵ См.: Шилов, С. П. Кайзеровский военно-морской флот и Россия: от идеи германо-русского союза к конфронтации в 1897–1914 гг. Тюмень, 2004. С. 65–68.

¹⁶ Там же. С. 68.

¹⁷ См.: Маневры английского флота. Морская хроника // Мор. сб. 1905. № 3. С. 1–2.

¹⁸ См.: British Documents on the Origins of the War. 1898–1914. Vol. 6. London, 1967. P. 131.

¹⁹ Vercoe, G. A. Britian's fighting fleets : the story

of the development of the modern British navy from 1890–1935. London, 1935. P. 30.

²⁰ См.: Сила флотов главных морских держав. Морская хроника // Мор. сб. 1905. № 8. С. 3.

²¹ Kaulisch, B. Alfred von Tirpitz und die imperialistische deutsche Flottenrüstung. Eine politische Biographie. Berlin, 1982. S. 142–144.

²² Epkenhans, M. Op. cit. S. 29.

²³ См.: Синегубов, С. Н. Германо-английские военно-морские противоречия и проблема разоружения в 1906–1907 гг. // Альманах современной науки и образования. Тамбов, 2008. № 6 (13). С. 191–198.

²⁴ См.: British Documents. Vol. 6. P. 1, 12–13, 28.

²⁵ См.: Mantey, D. Deutsche Marinegeschichte Charlottenburg. 1926. S. 190.

²⁶ См.: Сокольская, Н. Ф. Строительство военно-морского флота в Германии и англо-германские противоречия конца XIX – начала XX века // Ежегодник германской истории. 1986. М., 1987. С. 84–85.

²⁷ BA-MA. RM 3/41. Ballins Unterredung mit Cassel über deutsch-englische Verfremdung. 20. 06. 1908.

²⁸ См.: Die Große Politik der europäischen Kabinette 1871–1914 : Sammlung der diplomatischen Akten des Auswartigen Amtes. Bd. 24. Berlin, 1927. S. 125–129; BA-MA. RM 3/9720. Boy-Ed an Tirpitz über Lloyd Georges Besuch in Berlin und Flottenbau. 25. 08. 1908.

²⁹ BA-MA. RM 2/1762. Metternich an Bülow über englische Haltungen zur deutschen Flottenpolitik. 08. 08. 1908.

³⁰ См.: Fischer, F. Neutralität Englands als Ziel deutscher Politik. S. 266.

³¹ См.: Die Große Politik. Bd. 24. S. 150–151.

³² См.: Хвостов, В. М. История дипломатии. Т. 2. М., 1963. С. 631–632.

³³ См.: Kennedy, P. M. Op. cit. P. 444.

³⁴ BA-MA. RM 3/2974. Widenmann an Tirpitz. 13. 11. 1908.

³⁵ BA-MA. RM 3/ 2792. Widenmann an Tirpitz über Lord Roberts Warnrede im House of Lords. 24 . 11. 1908.

³⁶ См.: Wormer, K. Op. cit. S. 156; Marder, A. The anatomy of British seapower. P. 543.

³⁷ BA-MA. RM 3/2974. Widenmann an Tirpitz über Übergabe des «Marine- Etats 1909» an den First Lord of Admiralty. 16. 12. 1908.

³⁸ См.: Die Große Politik der europäischen Kabinette 1871–1914 : Sammlung der diplomatischen Akten des Auswartigen Amtes. Bd. 28. England und die deutsche Flotte 1908–1911. Berlin, 1927. S. 22.

- ³⁹ См.: Lee, S. King Edward VII : a biography. Vol. 2. London, 1927. P. 678–679.
- ⁴⁰ См.: Tirpitz, A. Politische Dokumente. Bd. 1. Der Aufbau der deutschen Weltmacht. Stuttgart ; Berlin, 1924. S. 51.
- ⁴¹ См.: Die Große Politik. Bd. 28. S. 23–24.
- ⁴² См.: Die Große Politik. Bd. 28. S. 171.
- ⁴³ Tirpitz, A. Op. cit. S. 117.
- ⁴⁴ BA-MA. RM 3/2974. Widenman an Tirpitz. 26. 02. 1909.
- ⁴⁵ BA-MA. RM 3/2974. Widenman an Tirpitz über Gespräch mit Fischer. 27. 03. 1909.
- ⁴⁶ См.: Лихарев, Д. В. Эра адмирала Фишера. Политическая биография реформатора британского флота Владивосток, 1993. С. 183.
- ⁴⁷ См.: Uhle-Wettler, F. Op. cit. S. 253.
- ⁴⁸ См.: Die Große Politik. Bd. 28. S. 139–141.
- ⁴⁹ BA-MA. RM 3/11516. Tirpitz an Widenman. 28. 07. 1909.
- ⁵⁰ См.: Die Große Politik. Bd. 28. S. 147.
- ⁵¹ Tirpitz, A. Op. cit. S. 145.
- ⁵² См.: Der Kaiser... Aufzeichnungen des Chefs des Varinekabinetts Admiral Georg Alexander v. Müller über die Ara Wilhelms II. Berlin, 1965. S. 74.
- ⁵³ См.: Die Große Politik. Bd. 28. S. 148–149.
- ⁵⁴ BA-MA. RM 3/11516. Müller an Chef des Admiralstabes. 15. 04. 1909.
- ⁵⁵ BA-MA. RM 2/1762. Militär-Bevollmächtigte in Peterburg (Hintze) an Müller. 18. 04. 1909.
- ⁵⁶ BA-MA. RM 3/ 8. Tirpitz an Holtzendorff über Marineetat und engl. Agitation. 20. 04. 1909.
- ⁵⁷ BA-MA. RM 2/1762. Tirpitz an Müller. 25. 04. 1909.
- ⁵⁸ См.: Die Große Politik. Bd. 28. S. 153.
- ⁵⁹ См.: Die Große Politik. Bd. 28. S. 156–158.
- ⁶⁰ См.: Die Große Politik. Bd. 28. S. 162–163.
- ⁶¹ См.: Die Große Politik. Bd. 28. S. 163.
- ⁶² См.: Die Große Politik. Bd. 28. S. 166–167.
- ⁶³ BA-MA. RM 3/1762. Tirpitz an Müller. 06. 05. 1909.
- ⁶⁴ См.: Die Große Politik. Bd. 28. S. 168–178.
- ⁶⁵ BA-MA. Freiburg, Nachlaß Tirpitz. № 253/54. S. 132–135.
- ⁶⁶ См.: Der Kaiser... Aufzeichnungen des Chefs des Varinekabinetts Admiral Georg Alexander v. Müller. S. 75.
- ⁶⁷ Tirpitz, A. Op. cit. S. 157.
- ⁶⁸ См.: Der Kaiser... Aufzeichnungen des Chefs des Varinekabinetts Admiral Georg Alexander v. Müller. S. 75.
- ⁶⁹ BA-MA. Freiburg, Nachlaß Tirpitz. № 253/54. S. 119–121.
- ⁷⁰ Tirpitz, A. Op. cit. S. 159–160.
- ⁷¹ См.: Die Große Politik. Bd. 28. S. 176.
- ⁷² См.: Die Große Politik. Bd. 28. S. 178–180.
- ⁷³ Ibid. S. 180.
- ⁷⁴ См.: Die Große Politik. Bd. 28. S. 181–182.
- ⁷⁵ См.: Die Große Politik. Bd. 28. S. 183.
- ⁷⁶ См.: Die Große Politik. Bd. 28. S. 186–188.