

С.Н. Синегубов
(Нягань)

Ф.Р. Бергхан — исследователь германо-английских морских противоречий конца XIX — начала XX веков

Тема строительства германского военно-морского флота в конце XIX — начале XX вв. и связанное с этим обострение англо-германских отношений, послужившее одной из главных причин возникновения Первой мировой войны, имеет очень богатую историографию. О ней писали историки разных стран, как до второй мировой войны, так и после ее окончания. Особенно плодотворным оказался период 60–70-х гг. XX в. Именно с начала 60-х гг. известные западные историки получили доступ к архивам и начали работать с германскими военно-морскими документами, которые попали в руки союзников. У исследователей появилась по-настоящему первая серьезная возможность детального анализа военно-морской политики кайзеровской Германии на рубеже веков. Особенно преуспели в этом деле ученые Западной Германии, Великобритании и США.

В указанный период сформировалась целая плеяда блестящих немецких историков, внесших, без всякого преувеличения, огромный вклад в освещение внешней политики и ее морской составляющей, и чьи работы имеют уни-

кальную научную ценность. Они продолжили славные традиции немецкой исторической школы, сформировавшейся еще в предвоенные годы [1], прежде всего, основательным и всесторонним подходом к освещаемым вопросам и острой постановкой новых актуальных проблем. Среди представителей «новой волны» германских исследователей, в первую очередь, необходимо назвать В. Хубатча [2] и Ф. Фишера [3]. Этих историков можно отнести к своего рода родоначальникам военно-морского направления в новейшей западно-германской историографии. Они на основе ранее неизвестных архивных источников дали новый импульс академическим исследованиям влияния морской политики, проводимой статс-секретарем А. Тирпицем, на внутри— и внешнеполитическую стратегию Второго Рейха в первые 15 лет XX в. Откликом на это стало появление новых имен ученых и их работ по флотской политике. В их числе был и Фолькер Рольф Бергхан. Он начал вести серьезные научные изыскания по флотской политике кайзеровской Германии еще в 60-е г. XX в. Их результатом стало появление ряда публикаций, которые привлекли внимание специалистов и вызвали у них неподдельный интерес [4]. В 1971 г. Бергхан после многих лет изучения материалов из самых разных архивов, и, прежде всего Боннского политического и Фрайбургского военного, издал капитальную (более 600 стр.) монографию «План Тирпица. Генезис и крах внутриполитической военной стратегии при Вильгельме II» [5]. Она открыла ранее неизвестную страницу в освещении военно-морской политики кайзеровской Германии. Основанием для подобного утверждения служили тезисы ученого и их убедительная аргументация. Они очевидным и почти принципиальным образом отличались от того, о чем говорилось и писалось в западногерманской историографии в 50-60 гг. XX в. В частности, один из упоминаемых уже корифеев немецкой исторической науки, В.Хубатч, утверждал в одной из своих работ, что проводимая Тирпицем и Вильгельмом II флотская политика была обусловлена объективными процессами, охватившими все ведущие морские державы, и что возникшее морское германо-английское противостояние возникло по вине самих британцев [6]. Именно они через принятие знаменитого «Naval defence act» в 1889 г. положили начало морской гонки вооружения между ведущими державами мира [7]. Как известно, данный документ, помимо того, что определял программу развития английского флота на последующие 5 лет, юридически еще закреплял так называемый «двойной стандарт». Другие страны по аналогии, поскольку британцы в морском деле были «законодателями моды», также стали переходить на систему флотских программ, что в итоге привело к безудержному военному соперничеству на море. Глава германского военно-морского ведомства, по программе которого развивался немецкий флот, вынужден был лишь реагировать на создававшуюся ситуацию, чтобы его страна не оказалась в числе аутсайдеров, как это было скажем, в период 1883–1893 гг. Тогда Германия опустилась с третьего места в «табели о рангах» ведущих морских европейских держав на пятое [8]. Подобное было в принципе недопустимо, с учетом проводимой Берлином «мировой политики», в которой флоту отводилась одна из главных партий. Тем не менее, флот-

ская политика германского руководства конца XIX-начала XX вв. определялась Хубатчем как «оборонительная», направленная не на войну с «морской владычицей», а на то, чтобы «набить себе цену» при заключении союза [9].

В этом отношении подход Бергхана к изучаемой проблеме несколько отличался. Он, пожалуй, первый из немецких историков новейшего времени, после Э. Керра, кто всесторонне освятил тему флотского строительства кайзеровской Германии в неразрывном единстве внутренней и внешней политики. По утверждению самого исследователя, вопрос о примате одной из них во флотской стратегии Тирпица оставался для него все-таки открытым. Однако он прямо говорил об определяющем значении «английской составляющей» среди международных факторов, влиявших на строительство новейших германских военно-морских сил [10]. Среди прочих архивных материалов, доказывавших этот тезис, ученый ссылается на секретный документ, составленный в феврале 1900 г. бюджетным отделом тирпицевского министерства. В нем констатировалось, что гарантией безопасности Германии от нападения со стороны Великобритании будет создание такого флота, который по мощи будет составлять 2/3 английского [11]. Безусловно, с учетом прежнего безоговорочного доминирования британцев на море, подобные действия в Лондоне были восприняты как вызов. После неудачных попыток в 1890-1901 гг. заключить англо-германский политический союз [12] Германия стала все больше и больше восприниматься как соперник №1 [13]. Как доказывает Бергхан, фактически с 1904 г., когда реально возникла опасность начала германо-британского военного противостояния, отношения между Берлином и Лондоном постепенно входили в фазу непримиримости. Наступившая в последующем «дредноутная революция» британцев, носившая по мнению ученого антигерманский характер, и как ответ на это немецкая новелла 1906 г. только усугубили общую обстановку как между двумя странами, так и в Европе в целом, делая ее реально взрывоопасной. Таким образом, получалось, что флотская политика Тирпица, вызванная к жизни для обеспечения растущих «мировых» притязаний Германии, прежде всего, экономического характера, стала катализатором межимпериалистических, межблоковых противоречий, приведших к 1 августа 1914 г. [14].

Значимость монографии Бергхана определяется двумя очевидными положениями. Во-первых, она, без всяких сомнений, содержит в себе ряд очень важных и обоснованных констатаций, вносящих дополнительную ясность в давний и непростой спор между «либералами» и «консерваторами» в буржуазной историографии о роли Германии в развязывании Первой мировой войны [15]. Эта работа стала одной из самых цитируемых и авторитетных в профессиональной среде историков. На нее часто ссылались не только ученые в работах 70-90 гг. XX в, но и исследованиях начала XXI в. Кроме того, книга Бергхана дала возможность другим историкам увидеть еще не совсем хорошо прорисованные грани «флотской темы» и начать их «шлифовку» на основе уже проанализированных фактов и явлений германской внутренней и внешней политики [16]. Не всегда эти новые исследования были в русле бергха-

новской трактовки. Напротив, некоторые из них содержали критические положения по отношению к основополагающим тезисам ученого [17]. Однако все опубликованные после издания труда Бергхана работы, безусловно, ожидали научную дискуссию и лишней раз доказали актуальность и не исчерпанность проблемы германского флотского строительства конца XIX — начала XX вв. и его последствий для европейской и мировой истории. Доказательством тому стали последующие изыскания самого исследователя, который не остался в стороне от продолжающихся профессиональных дебатов. В конце 1980-х гг. ученый, совместно с другим известным западногерманским историком В. Дайстом, выпустил в свет многоплановый и богатый по содержанию сборник материалов «Политика вооружения под знаком вильгельмовской «мировой политики». Основополагающие документы. 1890–1914» [18]. В нем были подобраны и представлены источники, которые раскрывают внутреннее и внешние побудительные причины немецкого флотского строительства конца XIX — начала XX вв. Поэтому исследователи, занимающиеся данной тематикой, могли объективно судить, насколько достоверны, и обоснованы были утверждения Бергхана. Кроме того, данный сборник документов позволил ввести в оборот большое число ранее неизвестных архивных материалов. Тем самым, была расширена и, в немалой степени, обогащена источниковая база последующих германских [19] и зарубежных исторических изысканий [20], делая их более содержательными и научно ценными.

Кратко резюмируя все вышесказанное, можно отметить, что даже из небольшого перечня работ Фолькера Рольфа Бергхана, число которых в общей сложности насчитывает не один десяток, видно, насколько значимыми они являются в историографии немецкого флотского строительства и германо-английского морского соперничества конца XIX — начала XX вв. И спустя 30 лет после их опубликования они не потеряли своей научной актуальности и широко используются в исследованиях современных историков.

1. Hallgarten W. Vorkriegsimperialismus. Die soziologischen Grundlagen der Aussenpolitik Europäischer Mächte bis 1914. P., 1935; Herzfeld H. Die deutsche Flottenbau und die Englische Politik // Archiv für Politik und Geschichte. B., 1926; Michalik B. Probleme des deutschen Flottenbaues. Breslau, 1931; Kehr E. Schlachtfloottenbau und Parteipolitik 1894–1901. Versuch eines Querschnitts durch die innenpolitischen, sozialen und ideologischen Fortsetzung des deutschen Imperialismus. B., 1930.
2. Hubatsch W. Die Ära Tirpitz. Studien zur deutschen Marinepolitik 1890–1918. Göttingen, 1955. Idem. Der Admiralstab und die obersten Marinebehörde in Deutschland. 1848–1945. Frankfurt a. M., 1958.
3. Fischer F. Griff nach der Weltmacht. Die Kriegszielpolitik der kaiserlichen Deutschland 1914–1918. Düsseldorf, 1961; Idem. Krieg der Illusionen. Die deutsche Politik von 1911–1914. Düsseldorf, 1970.
4. Berghahn V.R. Zu den Zielen des deutschen Flottenbaues unter Wilhelm II. // Historische Zeitschrift. 1970. №210. S.34–100; Berghahn V.R. Deist W. Kaiserliche Marine und Kriegsausbruch 1914. // Militärgeschichtliche Mitteilungen. 1970. №7. S.37–58.

5. Berghahn V.R. Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II. Düsseldorf, 1971.
6. Hubatsch W. Die Ära Tirpitz. Studien zur deutschen Marinepolitik 1890–1918. S.15-16.
7. Rohwer J. Kriegsschiffbau und Flottengesetze um Jahrhundertwende // Marine und Marinepolitik im kaiserlichen Deutschland. 1871–1914. Düsseldorf, 1972. S.215; Ерофеев Н.А. Английская колониальная политика и закон о флоте 1889 г. // Проблемы британской истории. 1972. М., 1972. С.169.
8. Сборник военно-морских сведений об иностранных государствах. Т.1-2. СПб., 1895.
9. Hubatsch W. Die Ära Tirpitz. Studien zur deutschen Marinepolitik 1890–1918. S.20
10. Berghahn V.R. Der Tirpitz-Plan. S.593.
11. Berghahn V.R. Deist W. Rüstung im Zeichen der wilhelminischen Weltpolitik. Grunlegende Dokumente. 1890–1914. Düsseldorf, 1988. S.128.
12. Meineke F. Geschichte des deutsch-englischen Bündnisproblems. 1890–1901. München, 1972.
13. Steiner Z. Britain and the origins of the First World War. L., 1977. P.175-176.
14. Berghahn V.R. Der Tirpitz-Plan. S.599-604.
15. Виноградов К. Б. Буржуазная историография первой мировой войны. М., 1962.
16. Deist W. Flottenpolitik und Flottenpropaganda. Das Nachrichtenbüro des Reichsmarineamts. 1897–1914. Stuttgart, 1976.
17. Huberti F. Tirpitz als Verschleierungs-Politiker? // Marine Rundschau. 1974. H.9. S.535-554.
18. Berghahn V.R. Deist W. Rüstung im Zeichen der wilhelminischen Weltpolitik.
19. Epkehnshans M. Die wilhelminische Flottenrüstung. 1908–1914. Weltmachtstreben, industrieller Fortschritt, soziale Integration. München, 1991.
20. Hobson R. Imperialism at Sea. Naval Strategic Thought, the Ideology of Sea Power and the Tirpitz-Plan. 1875–1914. Boston, 2002.