

Станислав Николаевич Синегубов,
Ишимский государственный педагогический
институт им. П. П. Ершова, Россия

**ПОЛИТИЧЕСКИЙ АВТОРИТЕТ ИЛИ ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ
КОМПЕТЕНТНОСТЬ? К ВОПРОСУ О ПСИХОЛОГИЧЕСКОМ
ПРОТИВОСТОЯНИИ КАЙЗЕРА ВИЛЬГЕЛЬМА II
И ИМПЕРСКОГО СТАТС-СЕКРЕТАРЯ А. ТИРПИЦА
В ОБЛАСТИ ВОЕННО-МОРСКОГО СУДОСТРОЕНИЯ**

Вступление кайзеровской Германии в начале латентную, а затем и открытую гонку морских вооружений с Великобританией в начале XX столетия ставило перед ее политическим и военным руководством серьезные и амбициозные задачи по развитию отечественных военно-морских сил. Их реализации служили второй флотский закон 1900 г., а также последующие его дополнения в виде флотских новелл 1906 г, 1908 г. и 1912 гг. Подготовка и принятие этих нормативных актов проходили при самом деятельном участии военно-морского статс-секретаря А. Тирпица, которого с полным основанием называют «отцом германского флота». Кайзер Вильгельм II, бредивший с юношеских лет идеей создания мощного немецкого флота, «не хуже, чем у англичан», и прилагавший к этому с первых дней своего правления немало усилий, старался, как только мог, ускорить процесс вхождения Германии в лигу «первостепенных морских держав»[1].

Однако в силу импульсивности своего характера император порой, что называется, «перегибал палку». Его, безусловно, нельзя было назвать полным дилетантом по флотскому вопросу. Он хорошо знал типы боевых судов, их технические и военные характеристики, имел определенные представления о стратегии и тактике морского боя. Вместе с тем, несмотря на «особую любовь» к боевому флоту, кайзер не являлся специалистом, обстоятельно разбирающимся во всех тонкостях и особенностях непростого в техническом отношении морского дела.

Но амбициозность натуры, да и статус императора требовали показывать не только осведомленность по «любимой морской теме», но и

давать указания, в каком направлении и как правильно, и что самое главное, как эффективно ее развивать.

Наглядно это проявилось по такому важному вопросу, как военное судостроение. Вильгельм II с молодости занимался собственным конструированием боевых кораблей. Он вполне серьезно считал себя компетентным в этой области. Правда, уровень этого профессионализма характеризует один случай, который исчерпывающе раскрывает «конструкторский талант» германского императора. Однажды он представил одну из своих разработок некоему итальянскому адмиралу. Последний внимательно ознакомился с проектом будущего корабля и стал его всячески расхваливать, восхищаясь мачтами, орудиями, капитанской каютой, матросскими кубриками и прочими деталями. В заключение своих дифирамбов он сказал, что этот замечательный корабль имеет всего лишь один недостаток: он не сможет держаться на воде - утонет сразу как свинцовая утка. Как отметил впоследствии Бернгард Бюлов в своих воспоминаниях, «его (Вильгельма II - С.С.) талант был слаб, сильным было лишь желание» [2].

Совершенно иных характеристик удостоивался военно-морской статс-секретарь А. Тирпиц. Это впрочем, неудивительно, если учесть, какую школу профессиональной подготовки ему пришлось закончить до момента назначения на министерскую должность в 1897 г.

В прусский военно-морской флот Тирпиц пришел довольно обыкновенным путем. Служба морским офицером представлялась молодому человеку лучшим, нежели продвижение по сложной иерархической лестнице прусской бюрократии. Его военно-морская карьера началась в 1865 г., когда он был зачислен кадетом прусского королевского военного флота. В дальнейшем Тирпиц, можно сказать, успешно и быстро получал новые чины и должности благодаря трудолюбию и, несомненно, неординарным способностям. В наибольшей степени это проявилось у него в работе по усовершенствованию торпед и мин [3]. Достаточно высоко была отмечена и представленная им разработка тактики действий «малых кораблей» [4].

Начальство замечало Тирпица и выдвигало вперед: в 1886 г. он возглавил минную инспекцию германского флота, в 1890 г. стал начальником штаба Балтийского флота, в 1892 г. - начальником Главного морского штаба верховного командования. Находясь на этой должности, Тирпиц сумел разработать линейную тактику ведения морского боя [5], установил эскадренный принцип организации флота (эскадра формировалась из 8 кораблей), повлиявший в последующем на содержание судостроительной программы Германии. Кроме того, он вновь ввел в морской лексикон старый термин «линейный корабль» [6]. Но самым главным своим достижением в эти годы Тирпиц считал «развитие во флоте воинского духа» [7].

Следующим этапом его военной карьеры стало назначение в апреле 1896 г. командующим Восточно-Азиатской эскадры. «Дальневосточная командировка» ознаменовалась подготовкой и осуществлением захвата китайской бухты Цзяочжоу. Наконец, в 1897 г. Тирпиц был поставлен во главе военно-морского ведомства, которым руководил вплоть до своей отставки в 1916 г. [8]

Даже из этого очень краткого перечня этапов служебного роста германского военно-морского статс-секретаря видно, что он был высокопрофессиональным специалистом. Глубоко фундаментальное теоретическое и практическое знание технических особенностей германских боевых кораблей разных классов, их слабых и сильных сторон являлось одной из составляющих его профессионализма. Кроме того, он обладал блестящими организаторскими способностями и являлся искусным политиком, что признавали даже его недоброжелатели. По словам одного из них генерала К. фон Эйнема, Тирпиц был «... самым значимым после Бисмарка министром и государственным деятелем» [9].

Первые два качества (основательная техническая подготовка и неординарные организаторские способности) играли, несомненно, важную роль в его деятельности по оснащению германского флота современными боевыми кораблями, принципиально неуступавшими лучшим образцам Grand Fleet'a. Тирпиц, встав во главе военно-морского ведомства, в составе которого находился и технический отдел по

разработке новых проектов боевых кораблей, знал, что нужно строить, сколько строить и в какие сроки, Естественно, что при этом учитывался целый комплекс обстоятельств - от технологических возможностей германского судостроения до политической обстановки в стране и мире.

Он сумел организовать взаимодействие всех структур министерства таким образом, что оно напоминало своей слаженностью, четкостью и точностью работу швейцарских часов. Поэтому любое вмешательство в этот сбалансированный механизм даже со стороны первого лица государства могло привести к сбою. Последствием же этого неизбежно стали бы неоправданные потери конструкторских сил, напрасно потраченные финансовые средства, а что самое главное - упущенное время. Последнее военно-морской статс-секретарь ценил особо, поскольку считал, что Германия итак слишком поздно стартовала в строительстве нового флота, упустив целое десятилетие [10].

Назначая Тирпица на важную и ответственную государственную должность, Вильгельм II в определенной степени рисковал, поскольку существовала опасность ввести в правительство сильную, а, следовательно, потенциально «строптивую личность». Кайзер таких подчиненных особо не жаловал.

Предыдущий военно-морской министр Ф. Гольман отличался покладистым характером, однако он не смог, несмотря на неоднократные попытки, провести через рейхстаг законы, которые привели бы к существенному усилению германских морских сил. Одна из причин этого заключалась в том, что у Гольмана не имелось четкого понимания того, в каком направлении следует развивать морские силы, на какой тип боевых кораблей следует делать ставку, чтобы превратить германский флот в «зримо ощутимый аргумент», который вызывает вначале страх, а затем и уважение у потенциального противника. К тому же у него было, как это принято сейчас говорить, харизмы. Не получалось у него воздействовать в позитивном направлении на депутатов германского парламента ни своим внешним видом, ни манерой обращения.

Кайзеру было совершенно очевидно, что для военно-морского ведомства требовался руководитель с совершенно иными качествами -

напористый, уверенный в правоте защищаемых им идей, хорошо знающий специфику морского дела, умеющий ставить четко выверенные задачи и определять конкретные пути их решения. Таковым на тот исторический момент являлся Тирпиц. Поэтому Вильгельм II пошел на его назначение военно-морским министром, полагая, что сильные стороны характера нового министра будут служить на благо быстрого развития германского флота.

В целом можно сказать, что тандем Тирпиц - кайзер Вильгельм II дал очень хорошие результаты. Во всяком случае, за 17 лет (1897-1914 гг.) Германия с 6 места в «табели рангов» морских держав поднялась на второе. Конечно, в работе между ними иногда возникали коллизии, но главным виновником их был кайзер, который считал, что он знает больше всех и лучше всех, о чем бы ни шла речь, в том числе и о военном судостроении. Чтобы понять суть одного из конфликтов между императором и морским министром, необходимо кратко обрисовать обстановку, в которой проектировались броненосные корабли нового типа.

Начав работу по строительству германского флота, Тирпиц стремился использовать последние достижения как отечественной, так и зарубежной военно-морской технической мысли, то есть, как профессионал он формировал отечественные линейные эскадры на основе разработок других профессионалов в области военного судостроения. Только при таком подходе можно было в достаточно краткие исторические сроки достичь качественного и количественного результата. С учетом все более явного проявления германо-британского морского антагонизма процесс создания современных боевых кораблей шел в очень напряженной обстановке.

Уже с конца декабря 1904 г. в ведомстве Тирпица начинается активная работа по проектированию линейного корабля водоизмещением 17000-18000 т [11], на вооружении которого находилось бы 4 орудия калибром 280 мм и 12 орудий по 210 мм [12]. Очень нервно реагировали кайзер и Тирпиц на сообщение германского морского атташе в Лондоне К. Кёрпера о том, что британское Адмиралтейство издало приказ о

готовности военно-морских сил, в случае необходимости, к единой общей операции всех флотов и эскадр [13]. В Берлине полагали, что подобная акция может быть направлена только против Германии. Поэтому, как там полагали, необходимо было усилить осуществляемую флотскую программу.

В январе-феврале 1905 г. германский военно-морской атташе в Лондоне передал информацию о ближайших планах Адмиралтейства построить корабли класса «Nelson» водоизмещением примерно 18000 т. и оснастить их орудиями калибром 305 мм [14]. Более того, Кёрпер считал, что на основе приведенных им данных можно сделать предположение о повышении в ближайшем времени тоннажа строящихся кораблей вплоть до цифры 19200 [15]. Этот прогноз полностью подтвердился, когда стало известно о начале строительства британцами принципиально новых классов кораблей «Dreadnought» и «Invincible».

Спокойно взирать на то, как англичане «отрываются» от немцев в строительстве военных судов, значительно превосходящих отечественные аналоги, ставя тем самым под угрозу провала идею «создать флот равный по мощи 2/3 британскому», уже было нельзя. Более того, возникла реальная опасность вообще оказаться в хвосте ведущих морских держав, поскольку в других странах (в Японии, США, во Франции, России) велись активные работы по созданию судов по типу «Dreadnought».

В течение мая - сентября 1905 г. в ведомстве Тирпица шла очень напряженная работа над проектом нового линейного корабля и большого крейсера, вызывавшая немало дискуссий и обсуждений, но все споры решались в деловом порядке. Рассматривались разные варианты повышения тоннажа: от 16000 т. - 16800 т. [16] до 18000 т. для линейных броненосцев и от 14000 т до 15000 т для больших крейсеров [17]. При этом учитывалось сразу несколько важных факторов. В первую очередь во внимание бралась военная составляющая.

Новый боевой тип германского корабля не мог принципиально уступать лучшим британским аналогам. При этом он должен был «вписываться» в параметры реконструируемого северобалтийского канала. Наконец, важной стороной являлась стоимость проекта.

22 сентября 1905 г. на заседании военно-морского ведомства, проходившем полемично [18], был окончательно определен основной тип линейного корабля. Он имел следующие характеристики: водоизмещение 18000 т, длина 133-135 м, ширина 26 м и глубиной осадки 8 м. На его вооружение планировалось установить двенадцать 280 мм, двенадцать 150 мм и двадцать 80,8 мм орудий, которые, как считалось, обеспечат кораблю большую огневую мощь. От использования тяжелых 305 мм и средних 170 мм орудий пришлось отказаться ввиду отсутствия денежного резерва. Силовая установка в 19000 л. с., по мысли разработчиков, должна разгонять судно до 18,5 морских узлов. Общая стоимость корабля составляла 36,5 млн. марок [19].

Проект большого крейсера предусматривал создание судна водоизмещением 15000 т. Вооружение составляли двенадцать 210 мм орудия. Мощность двигателя равнялась 3000 л.с., что позволяло развивать максимальную скорость 23,5 узла. Цена такого большого крейсера равнялась 27,5 млн. марок.

После окончательного утверждения проекта нового линейного корабля и большого крейсера в военно-морском министерстве, он был передан на утверждение кайзера и в начале октября 1905 г. получил одобрение. Это решение, как считает западногерманский историк Ф. Бергхан, определило дальнейшую судьбу всего морского плана Тирпица. Оно, по его утверждению, породило далеко идущие последствия для германской политики вплоть до 1914 г. [20].

По сути дела, в октябре 1905 г. в Германии было решено создать корабль [21], который по своим военно-техническим данным был бы сопоставим с «Dreadnought». Именно в это же самое время его строительство начиналось на портсмутских военных верфях [22]. Получалось, что одна из главных целей, определяемая англичанами при создании этого типа линейного корабля - качественный отрыв от строящегося германского флота [23] - принципиально не была достигнута [24].

Однако следует заметить, что англичане вполне могли получить большую фору во времени, если бы Тирпиц поддался давлению кайзера в

период работы над новыми классами боевых германских кораблей. Дело в том, что в течение нескольких месяцев 1905 г. Вильгельм II в прямом смысле «бомбардировал» военно-морское министерство своими проектами линейного корабля и большого броненосного крейсера [25], буквально требуя положить их в основу конструкторских разработок. Следует отдать должное такту, терпению и, конечно же, обоснованной твердости и настойчивости, которые проявил Тирпиц, объясняя своему патрону, мягко говоря, техническую несостоятельность его расчетов и чертежей. Министр смог убедить кайзера в том, что проекты, разработанные в его ведомстве являются оптимальными и потому обоснованными. Нет никаких сомнений в том, что если бы император продолжал упорствовать, то Тирпиц вполне мог подать в отставку. Для него профессиональная честь была важнее должности. Кайзер это видел и ценил. Поэтому мнение Тирпица он считал значимым и учитывал при принятии решений по флотским и другим связанным с ним делам.

Военно-морской статс-секретарь выдержал «психологический прессинг» Вильгельма II. Однако это не послужило уроком для императора. В последующем, когда готовилась новелла 1912 г., подобная ситуация повторилось. И вновь Тирпиц вынужден был отстаивать и доказывать правильность проектов именно специалистов его ведомства. Понятно, что кайзер поступал из лучших побуждений, но от этого глупость не переставала быть глупостью, а военно-морскому статс-секретарю приходилось тратить время и силы, чтобы не допустить к реализации императорские «технические изыскания».

ПРИМЕЧАНИЯ

1. Российский Государственный Архив Военно-Морского флота. Ф. 417. Оп. 1. Д 573. Л. 197 об.
2. Бюлов Б. Воспоминания. М., 1935. С. 65.
3. Kelly P.J. Tirpitz and Development of the German Torpedo Arm. Annapolis, 1998; Uhle-Wettler F. Alfred von Tirpitz in seiner Zeit. Hamburg, 1998. S. 47-54.

4. Как считал Тирпиц, после Германии все флоты мира «ввели линейную тактику и переняли линейный принцип». См. : Тирпиц. А. Воспоминания. М., 1957. С. 94.
5. Там же.
6. Там же. С. 95.
7. Там же.
8. См. : Альфред фон Тирпиц // Скрицкий Н.В. Сто великих адмиралов. М., 2003. С. 353-359.
9. Einem K. Erinnerungen eines Soldaten. 1853 bis 1933. Leipzig, 1933. S. 152.
10. Тирпиц считал время с 1888 по 1897 гг. «потерянным десятилетием», поскольку в это время Германия не развивала броненосный флот. См.: Тирпиц. А. Указ. соч. С. 86.
11. В определенной степени этому способствовало и сообщение Кёрпера из Лондона в декабре 1904 г. о том, что британская судостроительная фирма «Vickers Ltd» работает над планами нового линейного корабля, на вооружении которого будет от 10 до 12 орудий калибром 305 мм. Кайзер увидел в этом судне «оружие будущего». См.: Marder A. The Anatomy of British sea power. - A history of British naval policy in the preDreadnought era 1880-1905. New York, 1940. P. 540.
12. Berghahn V.R. Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II. Dusseldorf, 1971. S. 451.
13. Marder A.J. Op. cit. P. 491.
14. В действительности водоизмещение кораблей этого класса было чуть меньшим - 16500 т. См.: Jane's Fighting Ship. 1914. P. 46.
15. Berghahn V.R. Op. cit. S. 439.
16. BA-MA. RM 3/5. Schreiben des Staatssekretars des Reichsmarineamts, Admiral v. Tirpitz, an den Kapitän z. S. Scheer (RMA) vom 3 September 1905 zur Frage der Typensteigerung // Berghahn V. R. Deist W. Rustung im Zeichen der wilhelminischen Weltpolitik. Grundlegende Dokumente 1890-1914. Dusseldorf, 1988. S. 320-321.
17. Berghahn V.R. Der Tirpitz-Plan. S. 471-472.
18. Widenmann W. Marine-Attasche an der kaiserlich-deutschen Botschaft in London. 1907-1912. Göttingen, 1952. S. 58.
19. Berghahn V.R. Op. cit. S. 472.
20. Ibid.

21. Летом 1906 г. в Германии было принято решение о закладке первого dreadnoughtного линейного корабля класса «Ersatz Bayern», получившего при спуске на воду имя «Nassau». Правда, его реальное строительство началось только в 1907 г. Судно имело следующие характеристики: водоизмещение составляло 18000 т, а вооружение включало артиллерию - 12 x 280 мм., 12 x 150 мм., 16 x 88 мм. Кроме того, на его борту имелось 6 торпедных аппаратов. Корабль развивал скорость 20 узлов. См.: Kaulisch B. Alfred von Tirpitz und die imperialistische deutsche Flottenrüstung. Berlin, 1982. S. 142.
22. Уже 10 февраля 1906 г. «Dreadnought» в присутствии короля Эдуарда VII был спущен на воду, и на нем продолжались работы по оснащению. См. : Спуск английского эскадренного броненосца Dreadnought. Морская хроника // Морской сборник. 1906. № 2. С. 5.
23. Berghahn V.R. Op. cit. S. 433; Ерусалимский А.С. Дипломатическая подготовка мировой войны 1914-1918 годов // Ерусалимский А.С. Германский империализм: история и современность: (исследования, публицистика). М., 1964. С. 139.
24. Такое предположение на британских островах делалось с самого начала. В частности, в газете «Times» от 10 февраля 1906 г. сообщалось, что «появление Дредноута в значительной степени будет содействовать преждевременному старению наличных военных судов других флотов и должно вызвать ответную постройку кораблей соответствующих типов». См.: Times. 10. 02. 1906.
25. Muller G.A. Der Kaiser Wilhelm II. Aufzeichnungen des Chefs des Marinekabinetts Admiral Georg Alekxander v. Muller uber die Ara Wilhelms II. Gottingen, 1965. S. 62.