

Станислав Николаевич Синегубов,
Тюменский государственный университет
(филиал г. Ишим), Россия
Stanislav Nikolaevich Sinegubov,
Tyumen State University
(branch Ishim), Russia

**АЛЬТЕРНАТИВЫ ГЕРМАНО-БРИТАНСКОГО ВОЕННО-МОРСКОГО
АНТАГОНИЗМА В ПРЕДВОЕННЫЕ ГОДЫ И ПРИЧИНЫ ИХ КРАХА
ALTERNATIVES TO THE GERMAN-BRITISH NAVAL ANTAGONISM IN THE
PREWAR YEARS AND THE REASONS FOR THEIR COLLAPSE**

Аннотация. В статье рассматривается целый ряд альтернативных вариантов германо-британскому морскому соперничеству в предвоенные годы и определяются объективные и субъективные причины, по которым они не были реализованы.

Ключевые слова: кайзеровская Германия, Великобритания, гонка морских вооружений, флотские законы, Вильгельм II, Эдуард VII, А. Тирпиц, Дж. Фишер.

Annotation. the article discusses a number of alternative variants of the German-British naval rivalry in the prewar years and are determined by objective and subjective reasons why they were not implemented.

Key words: the Kaiser's Germany, great Britain, naval arms race, the Navy's laws, Wilhelm II, Edward VII, A. Tirpitz, J. Fisher.

История германо-британского морского антагонизма достаточно хорошо изучена как в отечественной, так и зарубежной историографии [2, с. 11–14; 5, с. 124–131]. Однако вопрос, касающийся альтернатив этому противостоянию, в исторической литературе специально не освещался. Необходимость в этом очевидна, поскольку позволяет глубже понять обстоятельства неизбежности не только военного противостояния между двумя ведущими европейскими государствами, но и общеглобального конфликта в 1914 г.

Зная достаточно хорошо предысторию германо-английских отношений в предвоенный годы, возникает вопрос, существовали ли альтернативы скатыванию их в пропасть непримиримой конфронтации? Известно, что исторические обстоятельства в каждый момент своего формирования всегда имеют разные варианты последующего развития. Взаимоотношения между кайзеровской Германией и Великобританией также не являлись каким-то исключением. С учетом имеющихся данных можно утверждать, что они на этапе 1900–1914 гг. могли строиться несколько в иной плоскости, чем это было в реальности, и альтернативы их противостояния заключались в договоренностях по флоту, политико-военному нейтралитету,

информационному обеспечению о строящихся судах, колониям. Теперь вкратце следует охарактеризовать все варианты дилемм.

Утверждение кайзеровской Германии как мировой державы сопровождалось интенсивным флотским строительством, которое по-настоящему началось в 1900 г., когда был принят второй флотской закон. Именно его реализация, рассчитанная в начале до 1920 г., а затем смещенная до границ 1917 г., должна была сделать II-й рейх страной, не только декларирующей свои мировые притязания, но и готовая подтвердить их серьезность собственными мощными военно-морскими силами. Понятно, что с такой постановкой вопроса никак не могла согласиться Великобритания, увидевшая в молодом и амбициозном немецком государстве угрозу собственному лидирующему политическому, экономическому и военно-морскому мировому лидерству. Поэтому объективно между официальными Лондоном и Берлином перманентно должна была поддерживаться напряженность, которая получила устойчивую тенденцию к усугублению после первого дополнения немцами флотского закона в 1906 г. [6, с. 262–273]. Наглядно это проявилось вовремя так называемых «морских паник» 1909 гг. и 1911 г., когда по обе стороны Ла-Манша всерьез рассматривалась возможность начала войны [10, с. 109–116; 9, с. 202–210].

С учетом того, что Великобритания стала менять свою внешнеполитическую стратегию, направляя ее не просто в русло антигерманской политики, но и стремясь изолировать на международной арене «зарвавшихся тевтонцев», в высших эшелонах власти II-го рейха примерно с лета 1909 г. стали размышлять о путях возможной договоренности с англичанами. Эту идею инициировал и пытался воплотить в жизнь тогдашний рейхсканцлер Б. Бюлов [11, с. 110–119]. Вплоть до своей отставки в июле 1909 г. он при поддержке германского посла в Лондоне П. Метерниха пытался убедить главных противников морского соглашения с британцами кайзера Вильгельма II и военно-морского статс-секретаря А. Тирпица [7, с. 101–109]. Собственно говоря, чего хотел Б. Бюлов? Он стремился ограничить флотское строительство, сосредоточившись исключительно на создании кораблей обороны. Это, по его мнению, «успокоит англичан» и, более того, даст возможность заключить с ними флотский, и самое главное, политический договор, который не только обезопасит Германию от войны с «туманным Альбионом», но и даст гарантию британского нейтралитета в случае конфликта немцев с каким-либо (или несколькими) европейскими государствами. Конечно, под ними подразумевались Франция и Россия.

Однако преодолеть сопротивление тандема «Вильгельм II – А. Тирпиц» Б. Бюлову не удалось. И кайзер, и морской министр в принципе были не против

соглашения с англичанами, но не на тех условиях, которые им предлагались. А. Тирпиц, поддерживаемый монархом, выдвигал так называемую формулу «3:4». Это означало, что Германия на каждые четыре английских линейных корабля должна закладывать три своих. С учетом того, что британское политическое и военно-морское руководство проповедовало принцип «двойного стандарта», была совершенно очевидна неприемлемость немецкого варианта флотской договоренности.

С возможным политическим соглашением было еще проще. В Лондоне прекрасно понимали, куда их тянет Берлин. Политический договор о нейтралитете в случае войны давал преференции исключительно Германии и утверждал ее в качестве непререкаемого гегемона Европы [14, р. 284]. Подобная перспектива абсолютно не отвечала геополитическим интересам Соединенного Королевства, традиционно стремившегося к сохранению баланса сил на материковой части, поскольку только при таком положении дел можно было чувствовать себя в относительной безопасности. Поэтому на протяжении всего периода, когда зондировалась почва относительно возможного флотско-политического соглашения между Германией и Великобританией, Форин Оффис делал все, чтобы не допустить какого-то даже намека на реальность оформления политического договора [4, с. 246–252; 3, с. 108–114]. При этом официальный Лондон стремился «уговорить» немцев пойти на соглашение, которое если бы не ограничило, то хотя бы притормозило германское флотское строительство. Они выискивали всякие значимые для германских властей темы с тем, чтобы в последующем начать с ними торг по острой флотской проблеме.

Одной из таких «политических приманок» стал колониальный вопрос. Известно, что еще в конце XIX в. между двумя сторонами велись переговоры относительно «полюбовного» разделения интересов в Западной Африке и Восточной Азии [1, с. 467–468]. Однако договориться тогда не удалось, так как каждая из стран стремилась «таскать каштаны из огня» чужими руками. В Лондоне тем не менее помнили об особых притязаниях немцев на африканские земли. Поэтому, когда в конце 1911 г. глава британского внешнеполитического ведомства Э. Грэй заявлял, что его страна не будет чинить препятствия реализации германским планам в Африке (за счет бельгийских и португальских владений), англичане давали понять, что они в принципе могут пойти на колониальное соглашение в обмен на согласие Берлина не принимать очередную флотскую новеллу [12, с. 41–46].

Само упоминание британцами словосочетания «флотская новелла» не только настораживало, но и приводило даже в ярость А. Тирпица и Вильгельма II. Они в любых подобных инициативах видели какой-то, если не очевидный, то абсолютно точно скрытый подвох, направленный, конечно же, на

торпедирование успешно выполняемого флотского законодательства. Поэтому главные «маринисты» сразу выразили свое негативное отношение к колониальному соглашению. Их аргументация была простой и понятной: когда Германия построит мощные военно-морские силы, она решит любые колониальные вопросы. На этой теме была поставлена точка.

Даже, если предположить, что А. Тирпиц и Вильгельм II поддержали бы инициативу тогдашнего рейхсканцлера Т. Бетман-Гольвега, активно ратовавшего за колониальный диалог с англичанами, то все равно перспектив данное направление не имело. Дело в том, что глава германского правительства хотел через колониальное соглашение выйти в итоге на политический договор о нейтралитете Великобритании в случае европейской войны. Но, как уже было отмечено выше, для англичан такой документ был неприемлем по определению. Хотя, наверное, они могли бы его подписать при условии, что немцы откажутся от флотского строительства, что для последних, естественно, стало бы «хуже смерти».

Единственно более или менее реальной альтернативой германо-морскому соперничеству, в смысле его смягчения, мог быть договор об обмене информацией о строящихся судах. Эту идею пытался продвигать еще Б. Бюлов, но она не получила в период его канцлерства поддержки у «всемогущественного» А. Тирпица. Ситуация несколько поменялась, когда предложение о заключении договора было сделано со стороны англичан весной 1910 г. [8, с. 69–74]. А. Тирпиц к этому времени уже считал, что в принципе неплохо бы было бы владеть полными данными о планах потенциального противника, чтобы корректировать, если в этом будет необходимость, собственные военно-морские проекты. Поэтому он высказался за то, чтобы обмен информацией происходил между началом октября и серединой ноября текущего года [15, S. 400–401].

Англичане начали обдумывать этот вариант. Между тем в начале апреля 1911 г. начались консультации между морскими ведомствами двух стран на предмет обмена опыта боевой морской подготовки [13]. В это же самое время в британском Адмиралтействе, думая о преимуществах обмена информации о строящихся кораблях как способе торможения реализации германской флотской программ, размышляли и о возможных действиях А. Тирпица. Там, оценив внутривнутриполитическую германскую обстановку решили, что глава военно-морского ведомства под давлением Флотского союза, активно выступавшего за высокие темпы модернизации морских сил, пойдет по пути скорейшей замены старых судов новыми и быстро количественно увеличит флот [16, р. 227].

В Лондоне также посчитали, что соглашение может ограничить права

британских парламентариев при утверждении военно-морского бюджета, что грозило внутривнутриполитическими проблемами. К тому же, англичан не устраивали сроки обмена информации. В результате, взвесив все «за» и «против», в Адмиралтействе не согласились с вариантом Тирпица. Однако британцы не хотели отказываться от договоренности как таковой, но предпочитали рассматривать эту проблему отдельно, саму по себе, не увязывая ее с какими – то другими вопросами и, в частности, с общеполитическим договором. А. Тирпиц практически смирился с предложенным англичанами проектом обмена информации о строящихся судах. Он заключался в том, что срок передачи данных устанавливался с 15 ноября по 15 марта. Более того, глава военно-морского ведомства даже согласился с правом британских морских атташе посещать для осмотра германские судостроительные верфи (естественно, что такое право должно было распространиться и на германских атташе).

Начавшийся в июле 1911 г. «Агадирский кризис» испортил отношения между двумя странами, и подписание уже почти соглашения так и не состоялось. Таким образом, эта тонкая ниточка, связанная с надеждой на какое-то смягчение германо-британских морских противоречий, окончательно оборвалась. К теме договора об обмене информацией Т. Бетман-Гольвег еще попытался вернуться в конце ноября 1911 г. Однако главный куратор «морских вопросов» А. Тирпиц к этому времени уже окончательно определился в своих дальнейших планах. Он твердо был намерен в начале 1912 г. добиться утверждения в рейхстаге новой флотской новеллы, поэтому не хотел связывать свои руки каким-то обязательным договором с англичанами.

Все рассмотренные кратко альтернативы германо-британскому морскому соперничеству в предвоенные годы свидетельствуют о том, что обе стороны теоретически могли значительно снизить остроту разворачивавшегося между ними на протяжении нескольких лет конфликта. Однако по причинам субъективного и объективного характера они так и не воспользовались имевшимися возможностями. Англичане в силу своих вековых имперских традиций считали, что смогут поставить на место зарвавшегося «германского выскочки» примерно так же, как они это сделали в свое время в отношении более искушенных в морском деле испанцев, голландцев, французов. Немцы, как молодой и амбициозный во всех отношениях народ, стремившийся выйти на мировую арену со своими притязаниями, понимал, что осуществление далеко идущих планов возможно только при наличии мощного флота, поэтому в сложившейся ситуации действовал по принципу: «либо пан, либо пропал».

Наиболее полное отражение подобных настроений в германском обществе нашло выражение в деятельности таких незаурядных личностей, как

А. Тирпиц и кайзер Вильгельм II. Они были готовы идти до конца в деле строительства военно-морских сил и отвергали любой компромисс с англичанами, которые, по их мнению, только и думали о том, как бы «вставить палки в колеса» германской машине «активного флотского строительства». Поэтому все предварительные переговоры по морской тематике, которые велись в предвоенные годы, изначально были обречены на провал по причине того, что ни немецкая, ни британская сторона не хотели даже йоту поступиться собственными интересами, полностью игнорируя пожелания противоположного партнера.

Источники и литература

1. Ротштейн, Ф. А. Международные отношения в конце XIX в. [Текст] / Ф. А. Ротштейн. – М.; Л., 1960.
2. Синегубов, С. Н. Англоязычная историография германо-британского морского соперничества начала XX в. [Текст] // XXIII Ершовские чтения : межвуз. сб. науч. ст. – Ишим : ИГПИ им. П.П. Ершова, 2013. – Ч. II. – С. 11–14.
3. Синегубов, С. Н. Германское руководство и проблема флотского соглашения с Великобританией в период ноября 1909 г. – конец июля 1910 г.: переговорная пауза [Текст] // Научные проблемы гуманитарных исследований. – 2009. – Вып. 12(2). – С. 108–114.
4. Синегубов, С. Н. Начало канцлерства Бетман-Гольвега и попытка заключения германо-английского флотского соглашения (июль-ноябрь 1909 г.) [Текст] // Извест. Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. Общественные и гуманитарные науки (история, экономика, философия, филология, право, искусствоведение, архитектура, социология, политология, культурология). – 2008. – № 11(66). – С. 246–252.
5. Синегубов, С. Н. Особенности западногерманской историографии военно-морской политики кайзеровской Германии в конце XIX- начале XX вв. [Текст] // Вестн. ИГПИ. История. – 2013. – № 2. – С. 124–131.
6. Синегубов, С. Н. Подготовка к принятию флотской новеллы 1906 г. в Германии и германо-английские отношения [Текст] // Альманах исследований всеобщей истории XVI–XX вв. Альбионика. Вып. 3. – Екатеринбург : Изд-во Урал. ун-та, 2008. – № 6. – С. 262–273.
7. Синегубов, С. Н. Последние усилия рейхсканцлера Б. Бюлова на посту рейхсканцлера заключить германо-английское соглашение по флоту в апреле-июле 1909 г. и их неудача [Текст] // Европа: Международный альманах. – Тюмень : Изд-во Мандр и К., 2008. – Вып. 8. – С. 101–109.
8. Синегубов, С. Н. Проблема договора об обмене информации о строящихся военно-морских судах в германо-английских отношениях 1909–1912 гг. [Текст] // Научное обозрение. – 2007. – № 6. – С. 69–74.
9. Синегубов, С. Н. Синдром «военной угрозы» как постоянный фактор германо-английских отношений 1904–1911 гг. [Текст] // Извест. Алтайск. гос. ун-та. – 2009. – № 4/1 (64/1). – С. 202–210.
10. Синегубов, С. Н. Синдром «морской паники». К вопросу о позиции германского

- руководства по проблеме флотского соглашения с Великобританией (апрель-июль 1909 года) [Текст] // Вестн. Челябинск. гос. ун-та. – 2009. – № 16. История. – Вып. 32. – С. 109–116.
11. Синегубов, С. Н. Усилия рейхсканцлера Бюлова заключить германо-английское морское соглашение во второй половине 1908 г. – в первой половине 1909 г. и их неудача [Текст] // Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. Общественные и гуманитарные науки (история, экономика, философия, филология, право, искусствоведение, архитектура, социология, политология, культурология). – 2008. – № 12(81). – С. 110–119.
12. Синегубов, С. Н. Флотская новелла и идея колониального соглашения в германо-английских отношениях в декабре 1911 – январе 1912 гг. [Текст] // Вестн. Тюменск. гос. ун-та. – 2012. – №2. – С. 41–46.
13. BA-MA. RM 3/ 11517. Tagesmeldung an Tirpitz/ Osterreich – Ungarn. 08 04. 1911.
14. British documents on the origins of the war, 1898–1914. Vol. VI. – № 187. – p. 284–285. / ed. by G. P. Gooch and H. Temperley. – L., 1967.
15. Die Große Politik der europäischen Kabinette 1871-1914. Sammlung der diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes. Bd. 28. № 10436. S. 400–401. / hrsg. von J. Lepsius u. a. Berlin, 1922–1927.
16. Marder, A. From the Dreadnought to Scapa Flow. The Royal Navy in the Fischer Era, 1904–1919. Bd.1. / A. Marder. – L., 1961.