

С. Н. Синегубов

**УСИЛИЯ РЕЙХСКАНЦЛЕРА БЮЛОВА ЗАКЛЮЧИТЬ
ГЕРМАНО-АНГЛИЙСКОЕ МОРСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ
ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ 1908 ГОДА – ПЕРВОЙ ПОЛОВИНЕ 1909 ГОДА
И ИХ НЕУДАЧА**

В статье рассматриваются усилия рейхсканцлера Германии Б. Бюлова, которые он предпринимал во второй половине 1908 г. – первой половине 1909 г. с целью заключить германо-английское флотское соглашение. При этом глава германского правительства стремился не просто снять путем приостановления действия германского закона о флоте напряженность, возникшую в германо-британских отношениях, вызванную гонкой морских вооружений, но и хотел добиться от британской стороны компенсаций в политической сфере. Однако все эти попытки закончились неудачей, в том числе и ввиду нежелания кайзера Вильгельма II и морского министра А. Тирпица отходить от основополагающих принципов закона о флоте.

Ключевые слова: германское флотское строительство в начале XX в., германо-английское морское соперничество, попытка переговоров по морским вооружениям.

S. Sinegubov

**EFFORTS OF REICHSHANCELLOR B. BÜLOW TO CONCLUDE
A GERMAN-ENGLISH NAVY CONVENTION
IN THE SECOND HALF OF 1908 – FIRST HALF OF 1909
AND THEIR FAILURE**

The paper is dedicated to Bernhard von Bülow, the Reichschancellor of Germany, and to his efforts taken in the second half of 1908 – first half of 1909 towards the English-German naval agreement conclusion. The head of the German government was seeking for removal of tension, appeared in the British-German relations due to sea armaments drive, through the German naval law suspension. Besides he also wanted to obtain compensations from the British side in the political sphere. However, all these attempts failed as well as due to reluctance of Kaiser Wilhelm II and Grand Admiral Alfred von Tirpitz to stand out from the foundational principles of Naval Law.

Key words: German navy construction at the beginning of the 20th century, German-English navy competition, efforts to negotiate on navy armament equipment.

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. вследствие обострения экономических противоречий между двумя странами [13, с. 153–157, 161–171 и др.] и принятия Германией в соответствии с морской доктриной, разработанной военно-морским статс-секретарем А. Тирпицем еще в 90-е гг. XIX в. [28, с. 122–127], флотских законов

1898 г. [2, с. 38–41] и 1900 г. [38, с. 102]. Целью утверждения этих правовых документов было узаконение создания мощных военно-морских сил для защиты собственных мировых экономических и политических интересов перед англичанами. При мотивировке необходимости принятия флотского закона пред депутатами рейхстага в 1900 г. Тирпиц впервые официально, в публичной форме сформулировал «идею риска». Если выразить ее суть кратко, то она сводилась к тому, что гарантией безопас-

ности Германии от нападения со стороны Великобритании будет создание такого флота, который будет составлять 2/3 от английских военно-морских сил [28, с. 128]. Чтобы добиться этой заветной цели, нужно было пройти так называемую «опасную зону», когда британцы могли напасть и разгромить сооружаемые немецкие корабли. Таким образом, антианглийская направленность строительства нового германского флота была очевидна. 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» [45, с. 30; 39, с. 407–431; 4, с. 59–63]*. Такой шаг привел к нивелированию очевидного преимущества, который англичане имели перед немцами до «дредноутской революции» [10, с. 3]**. Ответным ходом Германии стал собственный «дредноутский скачок», выразившейся в дополнении флотского закона 1900 г. новеллами 1906 г. [27, с. 189] и 1908 г. [12, с. 23, 226].

Б. Бюлов, будучи вначале статс-секретарем иностранных дел (1897–1900 гг.), а затем и рейхсканцлером (с октября 1900 г.), неоднократно заявлял, что основную задачу своей государственной деятельности он видел в том, чтобы обеспечить Германии возможность спокойно строить мощный военный флот и благополучно провести страну сквозь «опасную зону» [1, с. 178]. Эти слова подтверждались конкретными делами. Достаточно вспомнить с каким упорством и убедительностью Бюлов выступал пред депутатами рейхстага, доказывая необходимость утверждения двух флотских законов и новелл 1906 и 1908 гг. Он же озвучил твердую и непреклонную позицию германского руководства, категорически отказавшегося включать в повестку дня II Гаагской мирной конференции в 1907 г. вопрос об ограничении морских вооружений, на чем настаивала английская сторона [32, с. 221–222].

Агрессивная внешняя политика Берлина в начале XX в. привела к тому, что Германия оказалась, по сути, в состоянии европейской изоляции. Доказательством тому служили фактический отход Италии от Тройственного союза, установление «англо-французского» сердечного согласия в апреле 1904 г. [14, с. 553–561] и русско-английское соглашение 1907 г. [8], снявшими остроту противоречий этих держав по колониальным вопросам и на использование которых делало ставку германское руководство. Положение становилось еще более неблагоприятным в виду продолжения ухудшения германо-британских отношений. Некоторые представители английского политического истеблишмента во внутренней переписке уже в начале 1907 г. считали необходимым рассматривать кайзеровскую Германию как врага № 1 и, исходя из этого, строить с ней отношения [29, с. 397–420]. На официальном уровне в марте 1908 г. при обсуждении английского морского бюджета на 1908/09 г. в нижней палате парламента премьер-министром Г. Асквитом было фактически заявлено, что отныне британская морская политика «двойного стандарта» будет направлена только против Германии [22].

Принятие второй германской флотской новеллы 6 апреля 1908 г. вызвало в Великобритании настоящий переполох [30, с. 29], что не могло оставить безучастным берлинское руководство, поскольку это способствовало закреплению за Германией имиджа государства «безудержного милитаризма» и ухудшало отношения с Лондоном. Ни кайзеру, ни рейхсканцлеру Бюлову, ни военно-морскому статс-секретарю Тирпицу такие «плоды» морской политики были совершенно не нужны [24; 34, с. 36; 31, с. 84–85]. Несмотря на самые пылкие уверения «высоких» лиц германского государства об отсутствии у них каких-либо агрессивных намерений в отношении англичан, из британской столицы от германского посла П. Меттерниха приходили неутешительные сообщения [36, с. 67]. Хотя к июню 1908 г.

волнения там немного поутихли, но до полного спокойствия было еще далеко. Это удивляло и одновременно возмущало кайзера [6, с. 472]. В такой непростой обстановке рейхсканцлер начал предпринимать усилия по сглаживанию острых германо-британских противоречий путем попытки достижения договоренности по флоту.

15 июня 1908 г. Бюлов написал письмо кайзеру, в котором прозвучала мысль о невозможности одновременно иметь самую большую и сильную сухопутную армию и неуступающий ведущим морским державам флот. Гонка с англичанами по строительству дредноутов [9, с. 8], по его мнению, для Германии обременительна, в том числе и по финансовым возможностям. Он считал, что неравенство в количестве линейных кораблей между Германией и Великобританией сохранится еще на долгое время [6, с. 473]. С таким выводом Вильгельм II был категорически не согласен, но считал нужным снять возникшую напряженность между двумя странами. Поэтому по инициативе рейхсканцлера и ведома Вильгельма II 20 июня 1908 г. прошла приватная встреча германского пароходного магната А. Баллина с известным британским финансистом немецкого происхождения, близким к королю Эдуарду VII, Э. Касселем [18; 31, с. 67–68]. На ней обсуждались перспективы улучшения германо-английских отношений. Однако в виду продолжения ухудшения обстановки [33, с. 81–90; 31, с. 72–75] стало ясно, что для решения проблемы требуются усилия официальных лиц [7].

В одной из своих телеграмм, отправленных 15 июля 1908 г. к кайзеру, который в это время находился в традиционном «северном путешествии», Бюлов прямо говорил о прекращении активного флотского строительства и о возможности заключения соглашения с англичанами [33, с. 92–96]. В этот же период с британской стороны была проявлена заинтересованность к переговорам по морским вооружениям [33, с. 101–102, 114]. Поэтому неудивительно, что после возвращения Вильгельма II из «северного путеше-

ствия» тема морского соглашения стала одной из главных в беседе, состоявшейся у него с Бюловым 31 июля 1908 г. в Свинемюнде. Однако при ее рассмотрении кайзер ничего не хотел слышать о замедлении темпов флотского строительства [43, с. 85]. По словам руководителя германского правительства, «в 1908 г. у его Величества решительно все отступало перед желанием как можно быстрее строить новые и новые суда» [1, с. 335]. Критикуя настроения рейхсканцлера, кайзер ставил ему в пример позицию Тирпица по флоту, которую он называл по «настоящему государственной», и уничижительно отзывался о «придурковатых и трусливых дипломатах и вообще о глупых гражданских лицах» [36, с. 68]. Вильгельм II считал, что лучшим и простым способом решения проблемы для англичан было бы «заключение с Германией Антанты или союза и тогда все заботы исчезнут. Мы хорошие союзники, об этом свидетельствуют наши отношения с Австрией» [33, 88].

Выраженная кайзером и Тирпицем решительность не поступаться узаконенной и строго выполняемой в соответствии с немецкой пунктуальностью флотской программой ради соглашения с англичанами, заставляли и Бюлова проявлять внешнюю сдержанность по данному вопросу. Во всяком случае, в указании Меттерниху от 5 августа 1908 г., как реагировать на инициативу из Лондона о возможности соглашения, говорилось о двух условиях его заключения – установление прежде всего долгосрочных дружественных отношений с Германией [33, с. 102] и безоговорочное принятие существующей германской флотской программы [33, с. 119]. Правда, сам рейхсканцлер признавался, что не может ответить на вопрос, возможна ли сейчас договоренность по флотскому строительству. Такая неопределенность Бюлова была обусловлена не только твердостью Вильгельма II и Тирпица, но и нежеланием официального Лондона отступить от главных принципов своей морской политики [16; 11, с. 4–10].

10 августа 1908 г., накануне приезда в Берлин короля Эдуарда VII с сопровождающими лицами для обсуждения морской проблемы [47, с. 38], Вильгельм II принял у себя английского посла Ф. Лассэлса, который завершал свою миссию в Германии [43, с. 69–72]. В ходе откровенной беседы кайзер на опасения, высказанные британским представителем относительно германского флотского строительства, твердо заявил, что проводимое немцами морское вооружение осуществляется исключительно в интересах страны и в интересах союзников. Флотское строительство, по его словам, носит оборонительный характер и не направлено определенно против какого-либо государства, по крайней мере, не против Англии [33, с. 123], тем более что британский флот превосходит германский в три раза [11, с. 1–3]. Вильгельм II даже выразил готовность «драться за право создавать такой флот, какой хочет Германия». Подобная настроенность и твердость кайзера не предвещали ничего позитивного для встречи, состоявшейся 11 августа 1908 г. уже между двумя «высокими» делегациями в замке Кронберг. Внешне все происходило благопристойно [33, с. 104–115, 131–132], если не брать во внимание «инцидент» с Ч. Гардингом [33, с. 127], и кайзер в беседе со своим дядей «Берти» добился таки признания права «строить флот для нужд рейха» [33, с. 125], но общий итог переговоров был отрицательным и ситуация в целом не улучшилась. Хотя Вильгельма II, напротив, считал, что после отъезда Эдуарда VII напряженность между странами спала [33, с. 129]. Правда, он сам признавался с гордостью, что «показал англичанам зубы, а с ними, по его убеждению, и нужно поступать именно таким образом» [33, с. 128]. Британский заместитель министра иностранных дел Ч. Гардинг вполне однозначно негативно оценивал результат встречи двух монархов [48, с. 927]. В письме к одному берлинскому журналисту он указывал на то, что германская морская программа является стержнем, на который нанизывает-

ся все остальное. Пока этот вопрос не решен «смятение, царящее в Европе, будет продолжаться» [6, с. 475]. При этом, однако, английский дипломат ни словом не обмолвился о каких-либо предложенных немцам уступках [5, с. 176].

Говоря о «смятении», которое вызывало в Европе германская морская программа, Гардинг имел в виду прежде всего все-таки свою страну. Отсутствие соглашения с немцами не позволяло англичанам закрепить собственное доминирующее положение по новейшим кораблям типа «Dreadnought» и «Invincible» [33, с. 132–133]. Это вынуждало их изыскивать дополнительные, причем значительные, денежные средства на флот, в том числе и за счет введения новых налогов, в ущерб широко разрекламированной социальной программе, провозглашенной либералами на выборах 1906 г. [33, с. 129–130]. Стремление Лондона навязать Берлину требование если не остановки, то хотя бы замедления военно-морского строительства объяснялось еще и тем, что на берегах Темзы в точности не знали обо всех новых германских постройках [20]. Поэтому данное обстоятельство не позволяло англичанам четко определять собственные флотские строительные планы, что было, безусловно, необходимо, поскольку речь шла о расходовании больших бюджетных средств.

После неудачных попыток Эдуарда VII и Гардинга вначале лично «навести мосты переговоров» с кайзером, а затем через австро-венгерского императора Франца Иосифа и его министра иностранных дел Л. Эренталя [33, с. 133–135]. 25 августа 1908 г. в Берлин для обсуждения проблемы флотского соглашения прибыл канцлер британского казначейства Д. Ллойд-Джордж [33, с. 137]. Однако еще до его приезда на личной встрече Меттерниха с Буловым в Норденрей 19 августа 1908 г. лондонский посол убеждал рейхсканцлера в бесполезности и даже вредности встречи кайзера с Ллойд-Джорджем для двухсторонних отношений [33, с. 138]. В результате британский министр не смог добиться

аудиенции не только с Вильгельмом II, рассматривавшим этот вояж лишь как попытку англичан затормозить германское флотское строительство [24], но и с Бюловым [33, с. 138]. В результате британский министр и вынужден был ограничиться беседой лишь с берлинским корреспондентом «Frankfurter Zeitung» А. Штейном [33, с. 139–143].

Между тем активно муссируемые в британском обществе страхи перед германской опасностью [33, с. 144] заставляли Бюлова серьезно оценивать состояние германо-английских отношений. Поэтому в послании к кайзеру 26 августа 1908 г. он подчеркивал, что, пока либералы находятся у власти, надо использовать предлагаемую ими возможность заключения соглашения по флоту, поскольку в противном случае дело может дойти до войны. Вероятность ее возникновения рейхсканцлер оценивал значительно выше [33, с. 150–151], чем в 1904 г. [15, с. 32; 37, с. 316]. В качестве предварительного условия для заключения соглашения Бюлов предлагал выдвинуть требование изменения настроения (имелись в виду антигерманские настроения) в британском обществе. 30 августа 1908 г. на празднике в Страсбурге кайзер в своей речи заявил, что «ничто не угрожает миру в Европе, в том числе благодаря германской силе на суше и море» [33, с. 154–155]. Тем самым Вильгельм II еще раз публично дал прямо понять, что не собирается рассматривать какие-либо предложения относительно морского разоружения. Несмотря на «непробиваемость» кайзера, Бюлов не оставлял мысли о договоренности с англичанами. Он полностью поддержал предложение, сделанное в начале сентября 1908 г. поверенным в делах фон В. Штуммом, о том, чтобы использовать непростую финансовую и военно-морскую ситуацию, в которой оказались англичане, и пойти им навстречу в вопросе подписания морского соглашения, но за определенные «компенсации в других областях» [33, с. 157]. Подобной политической перспективой рейхсканцлер хотел сде-

лать привлекательной для кайзера и Тирпица идею флотской договоренности. Однако его высказывания о военной и финансовой целесообразности сужения германской флотской программы до пределов укрепления береговой линии, строительства миноносцев и подводных лодок превращала их в серьезных оппонентов [43, с. 51]. Тем не менее Бюлов не хотел упускать даже мнимой возможности заключения соглашения, поскольку ситуация, по его мнению, в самом британском кабинете министров была неустойчивой — сторонникам договора в лице Ллойд Джорджа и У. Черчилля противостояло сильное так называемое «империалистическое крыло» либеральной партии, в которое входили Г. Асквит, Р. Холден и Э. Грэй [33, с. 158–159].

Исключительная ставка на использование «трудностей» англичан для рейхсканцлера оказалась ошибочной. Ни Бюлов, ни его сторонники не оценили правильно основные факторы внешней политики Великобритании, которая делала упор на поддержания равновесия на континенте и сильно укрепившаяся Германия ей не нужна была [30, с. 35]. Не верными оказались и ожидания, что английское правительство при усилении собственных военно-морских сил столкнется с непреодолимыми финансово-политическими и общественными проблемами и вынуждено будет не только считаться с растущим германским флотом, но и при договоренности с Германией неизбежно пойдет на уступки [30, с. 35]. К тому же британская сторона, выступая за соглашение по морскому вооружению, реально взамен ничего не предлагала немцам. Поэтому неудивительно, что «инициатива» Лондона у кайзера и Тирпица не получила не только непонимание, но и вызвала раздражение и подозрение в желании англичан односторонним путем закрепить за собой морское господство. В итоге первая попытка флотской договоренности закончилась крахом.

Во второй половине 1908 г. накал «антигерманских страстей» на британских островах продолжал нарастать [21; 29, с. 115–

117], что в итоге вылилось в «коллективную истерию» [40, с. 543; 48, с. 156]. Визит в Берлин в феврале 1909 г. английской делегации во главе с Эдуардом VII лишь на некоторое время снял напряжение между государствами [6, с. 486–487]. Предложенный военно-морским статс-секретарем Тирпицем вариант установления соотношения флотов в пропорции «3:4» [43, с. 117] не мог быть одобрен британцами, так как это противоречило их морской политике «двойного стандарта». К тому же глава германского военно-морского ведомства натаивал, чтобы инициатива флотского соглашения исходила бы от британской стороны [35, с. 168–178]. На тот момент таких шагов со стороны Лондона ожидать не приходилось.

Хотя после «морской паники» в конце марта 1909 г. [3, с. 131; 5, с. 168–177]*** «истерические настроения» в английском обществе исчезли [31, с. 235], однако отношения между Германией и Великобританией несколько не улучшились. Бюлов, которому нужно было соглашение с Лондоном для решения внутри и внешнеполитических проблем [43, с. 51], не упускал ни одного серьезного повода для начала переговоров. Он расценил высказывание британского министра иностранных дел Грэя перед депутатами парламента в марте 1909 г. о возможности заключения договора по флоту с Германией, именно как готовность англичан к диалогу. По его убеждению, следовало обязательно воспользоваться такой возможностью. Он надеялся в ходе переговоров добиться от британцев уступок в политической и в морской сферах [35, с. 148–149]. Особо Бюлов убеждал в необходимости начала диалога с англичанами Тирпица, зная его большое влияние на императора [16]. Кайзер в тот период, как и его морской министр [16], считал, что немцев может устроить только формула «3:4» и уважительное отношение как к равным партнерам [16] и, безусловно, неукоснительное исполнение флотского закона со всеми его дополнениями [16]. Связывать себя какими-то другими условиями, по его убежде-

нию, было бы опасным, учитывая развитие российского и французского флотов — союзников Великобритании [43, с. 145]. Тем не менее Вильгельм II не возражал против коллективного обсуждения проблемы возможного договора с англичанами. Поэтому 4 апреля 1909 г. по его распоряжению Бюлов провел совещание с участием генерал-адъютанта Г. Плессена, начальника гражданского кабинета Р. Валентини и начальника военно-морского кабинета Г. А. Мюллера [36, с. 74]. Однако к какому-то единому мнению прийти не удалось [35, с. 148–149].

Несмотря на не совсем внешние благоприятные условия для переговоров и отсутствие единой позиции внутри германского руководства, рейхсканцлер все же полагал, что в течение ближайших 2–3 недель к ним можно приступить. Определяющими мотивами для него являлись отсутствие признаков, «каких-либо антигерманских возмущений в британском обществе» [35, с. 148–149] и готовность Тирпица, при всей его жесткости по флотскому вопросу, к определенному сотрудничеству с англичанами [25].

После определения негативных перспектив для Германии войны с Великобританией [25], сделанных в штабе Адмиралтейства даже с учетом новых кораблей союзной Австро-Венгрии [23], 17 апреля 1909 г. кайзер несколько смягчил свою позицию относительно переговоров и договора по флоту. Соглашение, по его мнению, должно быть заключено в рамках общего договора, но при обязательном согласовании с военно-морскими ведомствами обоих государств [35, с. 150]. Однако кайзер принципиально стоял за выполнение флотского закона. Для Бюлова задача была понятна, но нелегко выполнима. Главной проблемой для него по-прежнему оставалось преодоление сопротивления Тирпица, не желавшего идти на уступки англичанам [16]. В то же время морской министр четко осознавал и пагубность для германского флота войны с британцами на данный мо-

мент [17]. 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» [16]. Рейхсканцлера не могла удовлетворить такая формулировка, и он старался действовать по собственному плану. 20 апреля 1909 г. Бюлов уполномочил германского посла в Лондоне Меттерниха довести неофициально до британского руководства информацию о готовности Германии к флотскому соглашению в рамках общеполитического договора. Однако, по словам рейхсканцлера, «очень желательным было бы, чтобы инициатива официального обсуждения данного вопроса исходила от английской стороны» [35, с. 153].

6 мая 1909 г. статс-секретарь колониального ведомства А. Дернбург 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 которое можно было бы включить и договор по флотскому строительству [35, с. 155–156]. В тот же день статс-секретарь иностранного ведомства В. Ф. Шоен составил записку, в которой изложил общий проект политического соглашения с Великобританией при одновременной договоренности по другим спорным темам [35, с. 156–158]. 7 мая 1909 г. из Англии вернулся советник министерства иностранных дел Штумм, зондировавший почву для переговоров с британцами. Его информация лишней раз убеждала Бюлова в том, что флотская проблема является ключевой в германо-английских отношениях [35, с. 166–167]. Настойчивое требование рейхсканцлера начать переговорный процесс с англичанами на условиях политического торгового, предметом которого должно стать за-

медление темпов флотского строительства, категорически отвергались Тирпицем [16].

Результат вояжа Штумма [35, с. 158–163], а также сообщения Меттерниха [41, с. 82] из Лондона заставляли рейхсканцлера продолжать поиски выхода из «флотского тупика». Поэтому 3 июня 1909 г. прошло совещание под патронажем Бюлова, посвященное вопросу флотского соглашения с Великобританией [35, с. 168–178]. На нем он заявил, что неэффективность дипломатических усилий по успокоению возмущенных германским флотским строительством англичан, вынуждают к попытке заключить с ними общее политическое соглашение, включающее в себя и флотский договор. При этом рейхсканцлер допускал возможность уступок в морской сфере [26, с. 132–135]. Насущная потребность межгосударственного документа, как считал Бюлов, ссылаясь на мнение начальника генштаба и военно-морского статс-секретаря, определялась тем, что перспектив выиграть войну с «морской владычицей мира» на тот момент не было [26, с. 132–135]. Но вся проблема заключалась в том, на какой основе вести переговоры с англичанами по флотской проблеме. Несмотря на то, что совещание длилось четыре часа, результат его, по словам Мюллера, был «скудным» [36, с. 75]. 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 флоту [43, с. 157]. Однако такое решение вряд ли удовлетворило участников совещания, и прежде всего Бюлова, поскольку оно не определяло принципы этих переговоров [36, с. 75]. Можно сказать, что в значительной степени неудовлетворенность рейхсканцлера определялась позицией Тирпица. Он продолжал настаивать на тактике «выжидать и ничего не делать» [26, с. 119–121], а если вести переговоры, то только на основе формулы «3:4» [43, с. 159–160]. Замечание Бю-

лова, что «ни одна дипломатия мира не в состоянии привести английское правительство к принятию такой формулы» [35, с. 176], на Тирпица не оказало никакого воздействия. Риск возникновения войны, по мнению военно-морского статс-секретаря, на тот момент был уже не большим [41, с. 83], и продержаться оставалось немного времени — до 1915 г. [42, с. 31–59]. После этого срока, как он считал, так называемая «опасная зона» будет окончательно пройдена [44, с. 282]. 4 июня 1909 г. в своем сообщении из Лондона Меттерних подверг критике позицию Тирпица по флотскому соглашению [35, с. 178–180], подчеркнув в очередной раз, что «только договор по флоту, а не колониальные договоренности может привести к общему политическому соглашению между Германией и Великобританией» [35, с. 178]. Рейхсканцлер разделял это мнение. Он считал, что, несмотря на решительность действий британцев по строительству собственного флота [35, с. 180], 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 строительства [35, с. 181–182].

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 германского посла только навредит делу. Тирпиц был даже против того, чтобы Меттерних лишней раз напомнил британцам о том, что немцы строят свои корабли строго в рамках закона. Подобные заявления, по его мнению, могли восприниматься как «проявление страха перед англичанами» [35, с. 182–183].

В начале июля 1909 г. в связи предстоящим обсуждением в британском парламенте морского бюджета активизировались критики морской политики либерального кабинета премьер-министра Г. Асквита [35, с. 186–188]. 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. В июле 1909 г. его карьера на посту имперского канцлера закончилась, и он не смог перевести имевшуюся перспективу переговоров в область практической реализации. Все ограничилось лишь межведомственным обсуждением проблемы. Неудивительно, что Лондону не было сделано никакого официального предложения. Меттерних получал лишь указания вести с британскими политиками приватные, не к чему не обязывавшие, разговоры. Одна из главных причин такого развития событий заключалась в позиции кайзера и Тирпица. Они принципиально не были против флотского договора, но на основе формулы «3:4» и непосягательстве англичан на флотский закон. Такая позиция не могла быть принята британским руководством, которое продолжало придерживаться в собственной морской политике принципа «двойного стандарта» и стремилось к такому флотскому соглашению, которое если бы не остановило, то хотя бы замедлило бы интенсивное строительство германских военно-морских сил. Таким образом, проблема флотского соглашения по наследству перешла к приемнику Бюлова на посту рейхсканцлера Бетман-Гольвегу. Теперь уже ему приходилось ломать голову над «квадратурой круга» германо-британского морского соперничества — как обеспечить развитие германского флота и при этом добиться приемлемого флотского и политического соглашения с англичанами.

ПРИМЕЧАНИЯ

* Военно-технические характеристики «Dreadnought»'а и «Invincible»'а превосходили броненосные корабли предшествующих типов в 2–3 раза.

** К середине 1905 г. британский флот был сильнее германского, в зависимости от типов кораблей, в 3–7 раз.

*** В марте 1909 г. в Великобритании разразилась «морская паника», вызванная информацией о досрочной закладке немцами в 1908 г. дредноутов программы 1909 г. В ответ на это британский парламент утвердил на 1909–1910 гг. строительство 8 дредноутов вместо планировавшихся 6 кораблей. Фактически англичане заложили 9 дредноутов, так как один корабль сооружался на средства Новой Зеландии.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бюлов Б. Воспоминания / Пер. с нем.; Под ред. и с пред. В. М. Хвостова / Б. Бюлов. — М.; Л.: Гос. соц.-экон. изд-во, 1935. — 562 с.
2. Врангель Ф. Увеличение германского флота законами 1898 и 1900 годов. Неофициальный отдел // Морской сборник. — 1901 — № 8. — С. 17–46.
3. История первой мировой войны. 1914–1918: В 2 т. / Под ред. д-ра ист. наук И. И. Ростунова. — М.: Наука, 1975. — Т. 1. — 446 с.
4. Лихарев Д. В. Адмирал Дэвид Битти: история британского флота в конце XIX — начале XX вв. / Д. В. Лихарев. — СПб.: ГИПП «Искусство России», 1997. — 240 с.
5. Лихарев Д. В. Эра адмирала Фишера. Политическая биография реформатора британского флота / Д. В. Лихарев. — Владивосток: Изд-во Дальневост. ун-та, 1993. — 294 с.
6. Макдоно Дж. Последний кайзер: Вильгельм Неистовый / Дж. Макдоно. — М.: Аст, 2004. — 746 с.
7. Новое время. — 1908. — Июнь.
8. Остальцева А. Ф. Англо-русское соглашение 1907 года: Влияние русско-японской войны и революции 1905–1907 и на внешнею политику царизма и на перегруппировку европейских держав / А. Ф. Остальцева. — Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1977. — 277 с.
9. Самые большие броненосцы. Морская хроника // Морской сборник. — 1908. — № 10. — С. 7–12.
10. Сила флотов главных морских держав. Морская хроника // Морской сборник. — 1905 — № 8. — С. 2–4.
11. Сравнительная сила английского и германского флотов. Морская хроника // Морской сборник. — 1908. — № 12. — С. 1–3.
12. Тирпиц А. Воспоминания / Пер. с нем. и коммент. В. Я. Голанта; Вступ. ст. д-ра ист. наук проф. Н. П. Полетика и адм. В. А. Алафузова / А. Тирпиц. — М.: Воениздат, 1957. — 656 с.
13. Хальгартен Г. Империализм до 1914 года. Социологическое исследование германской внешней политики до первой мировой войны / Г. Хальгартен. — М.: Изд-во иностр. лит., 1961. — 695 с.
14. Хвостов В. М. История дипломатии. Т. 2: Дипломатия в новое время, 1871–1914 / В. М. Хвостов; Под ред. А. А. Громыко [и др.]. — 2-е изд., перераб. и доп. — М.: Госполитиздат, 1963. — 820 с.
15. Шаццлло К. Ф. Русский империализм и развитие флота накануне первой мировой войны (1906–1914). / К. Ф. Шаццлло. — М.: Наука, 1968. — 367 с.
16. ВА — МА. RM 2/ 1762.
17. ВА — МА. RM 3/8.
18. ВА — МА. RM 3/41.
19. ВА — МА. RM 3/1762.
20. ВА — МА. RM 3/2791.
21. ВА — МА. RM 3/2792.
22. ВА — МА. RM 3/2974.
23. ВА — МА. RM 3/9694.
24. ВА — МА. RM 3/9720.
25. ВА — МА. RM 3/11516.
26. ВА — МА. Freiburg, Nachlaß Tirpitz. № 253/54.

27. *Berghahn V. R.* Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II / V. R. Berghahn. – Düsseldorf: Droste Verl., 1971. – 640 s.
28. *Berghahn V. R., Deist W.* Rüstung im Zeichen der wilhelminischen Weltpolitik. Grundlegende Dokumente, 1890–1914 / V.R. Berghahn, W. Deist. – Düsseldorf: Droste, 1988. – 426 s.
29. *British Documents on the Origins of the War. 1898–1914. Vol. 6. Anglo- German tension. Armaments and negotiation. 1907–1912 / Ed. By G. Gooch and Temperley.* – London: Jonsohn rep. corp., 1967. – 866 p.
30. *Epkenhans M.* Die wilhelmische Flottenrüstung. 1908–1914. Weltmachtstreben, industrieller Fortschritt, soziale integration / M. Epkenhans. – München: Oldenbourg, 1991. – 448 s.
31. *Fisher J. A.* God and Dread Nought: Correspondence of Admiral of the Fleet Lord Fisher. Vol. 2. The years of power 1904–1914 / Select. and edit. by A. Marder. – London: Jonathan Cape, 1956. – 509 p.
32. Die Große Politik der europäischen Kabinette 1871–1914: Sammlung der diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes. Bd. 23/I. Die zweite Haager Friedenskonferenz. Nordsee und Ostsee-Abkommen / hrsg. von J. Lepsius, A. Mendelsohn-Bartholdy, F. Timme. – Berlin: Dt. Verl. Ges. F. Politik u. Geschichte, 1927. – 295 s.
33. Die Große Politik der europäischen Kabinette 1871–1914: Sammlung der diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes. Bd. 24. Deutschland und die Westmächte 1907–1908 / hrsg. von J. Lepsius, A. Mendelsohn-Bartholdy, F. Timme. – Berlin: Dt. Verl. Ges. F. Politik u. Geschichte, 1927. – 500 s.
34. Die Große Politik der europäischen Kabinette 1871–1914: Sammlung der diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes. Bd. 25/I. Die Englisch-Russische Entente und der Osten / hrsg. von J. Lepsius, A. Mendelsohn-Bartholdy, F. Timme. – Berlin: Dt. Verl. Ges. F. Politik u. Geschichte, 1927. – 280 s.
35. Die Große Politik der europäischen Kabinette 1871–1914: Sammlung der diplomatischen Akten des Auswärtigen Amtes. Bd. 28. England und die deutsche Flotte 1908–1911 / hrsg. von J. Lepsius, A. Mendelsohn-Bartholdy, F. Timme. – Berlin: Dt. Verl. Ges. F. Politik u. Geschichte, 1927. – 426 s.
36. Der Kaiser... Aufzeichnungen des Chefs des Varinekabinetts Admiral Georg Alexander v. Müller über die Ara Wilhelms II / hrsg. von W Görlitz. – Berlin: Musterschmidt Verl., 1965. – 234 s.
37. *Kaulisch B.* Alfred von Tirpitz und die imperialistische deutsche Flottenrüstung. Eine politische Biographie / B. Kaulisch. – Berlin: Militärverl. Der DDR, 1982. – 247 s.
38. *Mackay R. F.* Fisher of Kilverstone / R.F. Mackay. – Oxford: Klarendon press, 1973. – 539 p.
39. *Massie R.* Die Schalen des Zorns. Grossbritannien, Deutschland und das Herausziehen des Ersten Weltkrieges / R. Massie. – Frankfurt am Main: S. Fischer, 1993. – 876 s.
40. *Marder A.* The anatomy of British seapower – A history of British naval policy in the preDreadnought era 1880–1905/ A. Marder – New York: Alfred A. Knopf, Inc., 1940. – 580 p.
41. *Salewski M.* Tirpitz: Aufstieg- Macht- Scheitern / M. Salewski. – Göttingen: Musterschmidt Wissenschaftlicher Verl., 1979. – 114 s.
42. *Steinberg J.* Der Kopengagen-Komplex //Kriegsausbruch 1914, deutsche Ausgabe des Journal of Contemporary History H. 3. Munchen, 1967. – S. 31–59.
43. *Tirpitz A.* Politische Dokumente. Bd. I: Der Aufbau der deutschen Weltmacht. – Stuttgart – Berlin: J. G. Cotta'sche Buchhandlung Nachfolger, 1924. – 460 s.
44. *Uhle-Wettler F.* Alfred Tirpitz in seiner Zeit / F. Uhle-Wettler. – Hamburg; Berlin; Bonn: Kohler Mittler, 1998. – 499 s.
45. *Vercoe G. A.* Britian's fighting fleets: the story of the development of the modern British navy from 1890 – 1935 / G.A. Vercoe. – London: P. Marshall & co ltd., 1935. – 164 p.
46. *Widenmann W.* Marine – Attasche an der kaiserlich – deutschen Botschaft in London, 1907–1912 / W. Widenmann; mit einer Einl. Von W. Hubatsch. – Göttingen: Musterschmidt Wissenschaftlicher Verl., 1952. – 325 s.
47. *Wormer K.* Grossbritannien, Russland und Deutschland-Studien zur britischen Weltreichpolitik am Vorabend des Ersten Weltkrieges / K. Wormer. – Munchen: Fink, 1980. – 397 s.
48. Zur Europäischen Politik 1897–1914. Unveröffentlichten Dokumente. Bd. 3. 1908–1911. Bosnische Krise. Agadir. Albanien / hrsg. unter Leitung von B. Schwertfeger – Berlin: Reimar Hobbing Verl., 1919. – 288 s.