

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ РФ
Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего образования
«ПЕНЗЕНСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»

Историко-филологический факультет
ПИ им. В. Г. Белинского

Кафедра «История России, краеведение и
методика преподавания истории»

Направление подготовки
Профиль

44.03.01 – Педагогическое образование
История

БАКАЛАВРСКАЯ РАБОТА

на тему:

**МОРСКАЯ ПОЛИТИКА КАЙЗЕРОВСКОЙ ГЕРМАНИИ И ЕЁ ВЛИЯНИЕ НА
СИСТЕМУ МЕЖДУНАРОДНЫХ ОТНОШЕНИЙ НАЧАЛА XX в.**

Студент

(подпись, дата)

**Перевертина Мария
Вячеславовна**
(фио полностью)

Научный руководитель

(подпись, дата)

Шувалов В.И.
(фамилия, инициалы)

Нормоконтролёр

(подпись, дата)

Шувалов В.И.
(фамилия, инициалы)

Работа допущена к защите (протокол заседания кафедры ВИиО от _____ № __)

Заведующий кафедрой

(подпись, дата)

Кондрашин В.В.
(фамилия, инициалы)

Работа защищена с отметкой _____ (протокол заседания ГЭК от _____ № ____)

Секретарь ГЭК

(подпись, дата)

Кузьмина Т.Н.
(фамилия, инициалы)

Пенза, 2017

СОДЕРЖАНИЕ.

ВВЕДЕНИЕ.....	3-8
ГЛАВА I. Общая характеристика внешней политики кайзеровской Германии и место в ней флота.....	9-17
§ 1. Общая характеристика внешней политики Второго рейха.....	9-11
§ 2. Общая характеристика гонки военно-морских вооружений рубежа XIX – XX веков.....	12-17
ГЛАВА II. Морская политика кайзеровской Германии и её влияние на систему международных отношений начала XX века.....	18-40
§ 1. Военно-морское строительство в Германии.....	18-39
§ 2. Влияние морской политики Германии на систему международных отношений.....	40
ГЛАВА III. Применение результатов исследования в преподавании истории в средних общеобразовательных учреждениях.....	41-47
§ 1. Методические рекомендации.....	42
§ 2. Конспект урока.....	43-47
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	48
ИСТОЧНИКИ.....	49
ЛИТЕРАТУРА.....	50-52

ВВЕДЕНИЕ.

Выпускная квалификационная работа «Морская политика кайзеровской Германии и её влияние на систему международных отношений начала XX века» посвящена анализу морской политики кайзеровской Германии по созданию военно-морского флота и влиянию этой программы на общую политическую ситуацию конца XIX - начала XX веков. Рассматриваются приоритеты морской программы Германии (II Рейха), особенности её практического воплощения в жизнь, оценивается воздействие этого фактора международной политики на общую политическую составляющую периода, анализируются конкретные проблемы военной политики Германии, которые привлекли внимание современных исследователей проблемы.

Актуальность данной темы исследования обусловлена рядом обстоятельств.

Во-первых, проблемы устойчивости современной системы международных отношений и её связь с гонкой вооружений, соотносящиеся с рассматриваемой в работе тематикой, на рубеже веков опять привлекают к себе внимание ученых, что подчеркивает востребованность выбранной тематики.

Во-вторых, заслуживают дальнейшего осмысления принципы «морской политики» Германии накануне Первой мировой войны, поскольку этот момент оборонной политики применительно к целому ряду стран в современной политической ситуации вновь выходит на первый план.

В-третьих, целый ряд конкретных проблем оборонной программы Германии, практика воплощения в жизнь исходных теоретических установок в области вооружения, которые связаны с идеей «флота большого моря», продолжают привлекать внимание исследователей.

Все это подчеркивает актуальность выбранной нами темы.

Исходя из актуальности темы, объекта и предмета исследования, автор ставит своей **целью** проанализировать морскую политику кайзеровской Германии в части создания современного военно-морского флота и оценке влия-

ния этой программы на общую политическую ситуацию конца XIX - начала XX веков.

Объектом нашего исследования является период новейшей истории между двумя мировыми войнами, а **предметом** – проблема создания немецким государством современного военного-морского флота в промежуток времени с конца XIX века до Первой мировой войны, то есть до 1914 года, и влияние этой политики на систему международных отношений рассматриваемого периода.

Данная цель подразумевает решение следующих **задач**:

- дать общую характеристику внешней политики кайзеровской Германии на рубеже XIX и XX в. и определить какое место в ней было отведено флоту;
- рассмотреть ситуацию, которая складывалась в рассматриваемый период на международной арене и сделать это через призму военно-морской политики основных влиятельных мировых держав того времени и гонки морских вооружений;
- дать характеристику военно-морскому строительству в Германской империи в период с начала XIX в. до 1914 года;
- проанализировать воздействие, оказанное военно-морской политикой Германии на систему современных этому периоду международных отношений;
- разработать методический аспект педагогической стороны преподавания исследуемого материала в средних общеобразовательных учреждениях.

Совсем недавно, в 2014 году, человечество отмечало сотую годовщину начала Великой войны, названной позднее Первой мировой войной. Этот вооружённый конфликт, в который были вовлечены все более или менее влиятельные члены мирового сообщества во многом предопределил дальнейший ход исторических событий. Началу же войны, в свою очередь, предшествовал ряд приведших к ней событий. Одним из основных факторов, приведших

к Первой мировой войне, стала до селе невиданная гонка морских вооружений. В ней участвовали, прежде всего, те страны, для которых колониальная экспансия была одним из важнейших направлений в политике. Это Великобритания, Германия и США. Но и для многих других стран наличие флота так же играло важную роль. Для Российской империи, например, флот являлся инструментом поддержания имиджа великой державы и гарантом того, чтобы с её интересами считались другие участники гонки морских вооружений. Для таких стран как Швеция, Чили, Аргентина, Китай и т.д., не претендовавших на главные роли в мировой политике, принятие проектов морского перевооружения на рубеже XIX и XXвв. производилось, в первую очередь, для упрочнения своей позиции в регионах. В огромном количестве стран военно-морская политика в тот период во многом определяла и всю политику государства.

Во-вторых, говоря об актуальности данной проблемы нельзя не учитывать и политический аспект данного вопроса. В частности, до сих пор открытой для обсуждения является тема особой ответственности Германии за развёртывание этой страшной для всего человечества трагедии. Против позиционирования Германии как главного виновника случившейся войны высказывался, приводя ряд доказательств, небезызвестный историк ФРГ Ф. Фишер ещё в период с начала 1960 по 1970гг. В то время его работы привели к жаркой дискуссии в научном сообществе и дискуссия эта не утихает и по сей день. В преддверии столетия Первой мировой войны ряд публикаций, перекликающихся с тематикой Фишера появился в ряде федеральных изданий в Германии.

Важным является и то, что всё увеличивающаяся историческая дистанция между рассматриваемым периодом и современностью позволяет историкам более беспристрастно и, соответственно, более объективно взглянуть на происходившие тогда события.

Теоретическая основа работы. В исследовании в качестве основополагающего инструмента познания используется диалектический метод. Так-

же используются принципы историзма и научной объективности. Изучаемые явления рассматриваются в их взаимосвязи, противоречивости, в совокупности всех факторов, качественных и количественных характеристик.

Источниковая база исследования включает в себя воспоминания таких исторических деятелей как Б. Бюлов и А. Тирпиц, также журналы «Морской сборник», относящиеся к рассматриваемому в работе историческому периоду, доступные в печатном виде справочные материалы.

Кроме того, привлекаются работы ученых, исследовавших историю судостроения в Германии в период с конца XIX в. до начала Первой мировой войны, общая и специальная литература по проблеме.

Историография проблемы.

Обратим внимание на востребованность рассматриваемой нами проблемы и степень её изученности в рамках задач данной выпускной квалификационной работы.

Рассмотрим наиболее значимые академические исследования, где даётся характеристика данного вопроса и изучаются его основные аспекты.

Флотское соперничество, начавшиеся в начале XX века между ведущими мировыми державами, в особенности между Англией и Германией, во многом способствовало развязыванию одной из самых кровавых войн в человеческой истории – Первой мировой войне.

Во многом именно поэтому изучение политики Германии на море в разные периоды времени привлекало внимание учёных. За последние чуть больше ста лет она была рассмотрена с разных сторон в первую очередь в работах историков тех стран, что являлись непосредственными соперниками по гонке морских вооружений и позже в войне¹.

¹ Виноградов К.Б. Буржуазная историография Первой мировой войны. Происхождение войны и международные отношения 1904–1917 гг. М., 1962. С.11-14/ Синегубов С.Н. Особенности западногерманской историографии военно-морской политики кайзеровской Германии в конце XIX – начале XX вв. с. 124-131/ Синегубов С.Н. Фолькер Рольф Бергхан – исследователь германо-английских морских противоречий конца XIX – начала XX вв. с. 266-270

В период с двадцатых годов XX в. внешней политике Второго рейха и его военно-морской политике уделяют внимание и отечественные учёные-историки¹.

Среди них стоит выделить труды таких московских и ленинградских историков как В. М. Хвостов², Н. М. Полетика³, А. С. Ерусалимский⁴, Ф. А. Ротштейн⁵, В. А. Алтфузов⁶, К. Б. Виноградов⁷, Б. М. Туполев⁸, А. С. Аветян⁹, И. И. Астафьев¹⁰. Благодаря исследованиям этих учёных мы имеем довольно обширную историографию по военно-морской политике немецкого государства.

В современной историографии данной проблемы стоит отметить деятельность ряда западносибирских учёных, а именно С. П. Шилова, С. Н. Синегубова, В. Д. Убилава. Эти историки в своих работах освещают различные аспекты морской политики германских властей.

Таким образом, данная выпускная квалификационная работа представляет собой попытку теоретического анализа исторической составляющей создания военно-морского флота в кайзеровской Германии, что применительно к современной ситуации в сфере гуманитарного знания позволит, по нашему мнению, посмотреть на эту тему под несколько иным, характерным для современного временного периода углом зрения. Кроме того, тема освещается в контексте педагогической составляющей.

Научная новизна исследования. Дипломная выпускная квалификационная работа представляет собой опыт системного комплексного анализа «морской политики» Германии начала XX века в части планирования и строительства флота нового образца, авторской интерпретации проблемы влия-

¹ Синегубов С.Н. Российские историки о германо-английских отношениях конца XIX – начала XX вв. // Альманах современной науки и образования. 2009. № 1 (20). Ч. 1. С. 124-131/ Синегубов С.Н. Исследование идеологии европейского маринизма на рубеже XIX–XX вв. // Европа: междунар. альманах. Тюмень, 2008. С. 200-203

² Хвостов В.М. История дипломатии. 2-е изд., перераб. и доп. М., 1963. Т. 2: Дипломатия в Новое время, 1871–1914.

³ Полетика Н.П. Возникновение мировой войны. М. ; Л., 1935.

⁴ Ерусалимский А.С. Внешняя политика и дипломатия германского империализма в конце XIX века. М., 1951.

⁵ Ротштейн Ф.А. Международные отношения в конце XIX в. М; Л., 1960.

⁶ Алафузов В.А. Доктрины германского флота. М., 1956.

⁷ Виноградов К.Б. Боснийский кризис 1908–1909 гг. – пролог Первой мировой войны. Л., 1964

⁸ Туполев Б.М. Кайзеровский военно-морской флот рвется на океанские просторы // Новая и новейшая история. 1982. № 3, 4.

⁹ Аветян А.С. Русско-германские дипломатические отношения накануне Первой мировой войны 1910–1914. М., 1985.

¹⁰ Астафьев И.И. Русско-германские дипломатические отношения 1905–1911 гг. (от Портсмутского мира до Потсдамского соглашения). М., 1972.

ния этой политики Второго рейха на систему международных отношений рассматриваемого периода, методического аспекта педагогической стороны преподавания исследуемого материала в средних общеобразовательных учреждениях.

Актуализация собственно исторической тематики планирования и реализации немецким государством военно-морской политики в конце XIX начале XX вв. в контексте анализа системы международных отношений на основе имеющихся в свободном доступе источников и литературы и применительно к уровню выпускной квалификационной работы, по-прежнему представляет интерес.

Практическая значимость работы заключается в том, что ее материалы и выводы могут быть использованы в преподавании школьного курса всеобщей и отечественной истории, факультативов по культурологии, при написании докладов, рефератов, курсовых работ студентами и школьниками.

Кроме того, работа может привлекаться для углубленного изучения отдельных тем в курсе всеобщей истории, других гуманитарных дисциплин самого широкого профиля.

Структура работы. Выпускная квалификационная работа включает введение, три главы, заключение и список использованных источников и литературы.

ГЛАВА I. Общая характеристика внешней политики кайзеровской Германии и место в ней флота.

Первая глава данной выпускной квалификационной работы носит общетеоретический характер. В ней мы попытаемся коротко проанализировать внешнюю политику немецкого государства на рубеже XIX-XXвв.,

С этой целью остановимся на политических аспектах германской внешней политики и её военно-морского направления.

Так же в этой главе будет дана характеристика общим моментам, касающиеся международной ситуации, вырисовывающийся перед нами в данный период времени и определим какое место занимал в политике влиятельнейших мировых держав военно-морской аспект.

§ 1. Общая характеристика внешней политики Второго рейха.

Внешняя политика Пруссии, наследницей которой стала в 1871г. Германская империя, в XIXв. в немалой степени была направлена на то, чтобы стать во главе процесса объединения Германии. Эта задача была выполнена с помощью войны — «железом и кровью». После 1871г. главной целью Отто фон Бисмарка на мировой арене стало обеспечение внешнеполитических условий для внутренней консолидации и утверждения в системе нового государства. «Сытая Германия» Бисмарка выступала в качестве державы, удовлетворенной оформленным Франкфуртским миром статус-кво.

Однако основание Германской империи привело к возникновению новых интересов и конфликтов, следствием которых стала рокировка сил и возникновение долгосрочных военно-политических союзов - Тройственного и франко-русского. Сложившаяся ситуация обладала одновременно и стабилизирующим, и дестабилизирующим потенциалом. С одной стороны, заключение и существование военно-политических блоков содержало в себе перспективу общеевропейской войны. С другой - в условиях конца XIX в. они рас-

смагивались как средство взаимного сдерживания и обеспечения безопасности для их членов, способствуя установлению и сохранению относительного равновесия на континенте.

Конец XIX в. прошёл под флагом ухода немецкого государства от курса Бисмарка и переходом к «мировой политике». Декларации о стремлении завоевать «место под солнцем» соответствовали усилению экспансии на Дальнем и Ближнем Востоке, начало строительства Багдадской железной дороги, постройки мощного военно-морского флота, который был должен обеспечить проведение намеченного курса в жизнь.

Все усилия немецкого руководства на рубеже XIX-XX вв. были направлены на приобретение Германией статуса великой державы, выход на мировой рынок и последующее первенствующее положение её на мировой арене¹. Для достижения этих целей немецкому государству были необходимы свежие мысли и абсолютно новаторский подход. Германия стала самым молодым европейским государством, которое «потребовало для себя места на пышном вселенском пиру»².

Весьма немаловажная роль в сложившейся обстановке была отведена кайзеру. Вильгельма второго можно назвать руководителем с сильной волей, который горячо любил Родину и всячески поддерживал начинания своего отечества. Одной из самых серьёзных задач, стоявших перед руководством второго рейха, был захват колониальных земель. Другим немаловажным фактором, существенно повлиявшим на немецкое государство стал интенсивный прирост населения³, что, в свою очередь, создало определённые проблемы как в экономике, так и во всей германской политике⁴. Для того, чтобы достойно выйти из существовавшего положения немецкому государству было важно не только овладеть мировым рынком, но и освоить другие земли, в том

¹Бюлов Б. Державная Германия. Пг. – М.: Освобождение, 1915, с. 7

²Бюлов Б. Внешняя политика Германии. Одесса: Тип. «Акционерного Южно-Русского О-ва Печатного Дела», 1915, с. 5

³Бюлов Б. Державная Германия. Пг. – М.: Освобождение, 1915, с.8

⁴Бюлов Б. Внешняя политика Германии. Одесса: Тип. «Акционерного Южно-Русского О-ва Печатного Дела», 1915, с 7

числе и те, что находились в зоне интересов Великобритании¹. В свете возникших задач морская политика приобрела для немецкого государства основополагающее значение², в связи с чем появилась настоятельная потребность в строительстве подходящего для защиты интересов Германской империи мощного военно-морского флота.

¹Синегубов С. Н. Упорство против силы: германо-английское морское противостояние в 1900-1914 гг.: монография. Тюмень: Изд-во Тюменского государственного университета, 2009. , с. 100

²Бюлов Б. Державная Германия. Пг. – М.: Освобождение, 1915. с. 10-11

§ 2. Общая характеристика гонки военно-морских вооружений рубежа XIX - XX веков.

В отношениях ведущих мировых держав, таких как Великобритания, Германия, Россия, Франция, Италия, Турция, а так же США и Япония, в конце XIX, начале XX веков политика на море стала самостоятельным фактором. Этот этап в истории принято называть эпохой "нового маринизма". В это время гонка вооружений на море стала самым главным пунктом противоречий в мировом сообществе, которые в итоге привели к мировой войне. В основе эпохи «нового маринизма» лежит воплощение на практике Англией и Германией популярных на тот момент морских теорий, а так же включение в гонку морских вооружений таких стран как Россия, Франция, Италия, Турция и США. Военно-морская политика в этот период стала одним из основных рычагов для обеспечения внешнеполитических амбиций лидеров международной арены.

Наращивание вооружений на море, которое безусловно было на руку тяжелой индустрии, всё больше обостряло экономические, политические и колониальные противоречия между странами. Так, Великобритания, Франция, и Россия не могли допустить создания Германией мощного флота, к строительству которого она преступила не прекращая наращивать свои наземные вооружения¹.

Немецкий флот в конце XIXв. должен был лишь обеспечить безопасность берегов страны и занимал лишь пятое место среди флотов Европы после английского, французского и российского. Британский же флот являлся флотом «открытого моря»². План А. Тирпица, разработанный в 1897 году, стал первым шагом к усилению немецкого флота и нарастанию международного морского соперничества. Он предусматривал строительство в семилет-

¹ Ерусалимский А.С. Германский империализм: история и современность (Исследования, публицистика). – М., 1964. – С. 139; Лихарев Д.В. Гонка морских вооружений как причина и следствие Великой войны. – Первая мировая война. Пролог XX века. – М., 1998. – С. 537 – 554.

² Н. Полетика. Возникновение мировой войны. – М., 1935. – С. 137

ний срок семнадцати линейных кораблей, восьми броненосцев второго класса, девяти больших и двадцати шести малых крейсеров, и, к тому же, создание двух линейных кораблей, трёх больших и четырёх малых крейсеров в качестве резерва. Вместе с тем оговаривалась необходимость наличия двадцати трёх военных кораблей в заграничном плавании для обеспечения интересов торговли. В марте 1898 года законопроект был одобрен большинством голосов рейхстаге¹.

Британский же флот, контролируя ряд стратегически важных территорий, обеспечивал тем самым безопасность передвижений по морю и одновременно гарантировал процветание колониальной империи Британии.² Английским парламентом в 1889г. был одобрен закон об интенсивных финансовых вливаний в сооружение морского флота. Его можно считать первым из современных нацеленных на развитие военно-морских сооружений законов.

Такое мощное финансирование в данной сфере объяснялось необходимостью превосходства британского военного флота над объединёнными флотами двух следующих за Великобританией ведущих морских держав³. Несмотря на мощный рост экономики в конце XIXв. Германия не имела существенных колониальных владений, при этом их наличие почти полностью зависело от главенствующей на море Великобритании, которая имела выход ко всем немецким колониям. На ряду с колониями, от английского флота во многом зависела и внешняя торговля Германии, которая могла встать в любой момент, если флот Британии вдруг вознамерился бы блокировать германские берега. Это в свою очередь катастрофически пагубно отразилось на немецкой промышленности, которая нуждалась в заграничном сырье и рынках сбыта. Поэтому строительство мощного флота стало ядром германской международной политики и самым ярким проявлением немецкого империа-

¹ Шацилло К.Ф. Русский империализм и развитие флота. Накануне Первой мировой войны (1906 —1914 гг.). — М.: Изд. Наука, 1968. — С. 30.

² Ерофеев Н.А. Английская колониальная политика и закон о флоте 1889 г. — Проблемы британской истории. 1972. — М., 1972. — С. 143.

³ Ерофеев Н.А. Английская колониальная политика и закон о флоте 1889 г. — Проблемы британской истории. 1972. — М., 1972. — С. 169.

лизма. Политика эта имела во многом и антианглийскую направленность¹. Решался вопрос о разделе мира. Позже А. Тирпиц писал в своих воспоминаниях о том, что передел мира уже практически окончен и чтобы успеть участвовать в нём Германии необходимо производить сооружение флота стремительными темпами².

В то время как В Германии был принят первый закон о флоте, на вооружении Великобритании были тридцать восемь линкоров первого класса и тридцать четыре крейсера первого класса. Германский закон о флоте предусматривал строительство девятнадцати линейных кораблей. Тирпиц решил воспользоваться занятостью Великобритании войной с бурами и добился от рейхстага решения об увеличении количества линейных кораблей вдвое в сравнении с законом 1889г. (соответственно, до тридцати восьми линкоров). Однако и это не было пределом его стремлений. Ещё в начале осени в 1899г. Тирпиц докладывал кайзеру о планах на счёт строительства флота состоящего из сорока пяти линкоров с тяжёлыми крейсерами сопровождения³. Б.М. Туполев обращает наше внимание на существование очевидной взаимосвязи колониальной политики с инициативами Германии на море, которая проявляется в поиске надёжных опорных баз и угольных станций в таких стратегически важных местах как Аравийский полуостров, Красное море и др. Целью гонки морских вооружений для Германии было заставить Британию считаться со вторым рейхом как с равным в вопросах колониальной политики. Главный же рычаг германской международной политики по мнению Тирпица находился в Северном море, а влияние его должно было ощущаться повсеместно. Флот немецкого государства должен был быть значительным в количественном отношении и достаточно оснащённым в техническом плане. До

¹ Хвостов В.М. Предисловие. Бюлов Б. Воспоминания. – М. – Л., 1935. С. 11.

² Тирпиц А. Воспоминания. – М., 1957. – С. 99

³ Туполев Б.М. Кайзеровский военно-морской флот рвется на океанские просторы (конец XIX – начало XX в.). – Новая и новейшая история. № 3, 1982. – С. 126.

такой степени, чтобы быть способным в случае столкновения с британским флотом по крайней мере нанести ему ощутимый ущерб¹.

Лондон отреагировал на второй немецкий флотский закон 1900г. весьма раздражительно и тревожно, в отличие от первого закона, принятого в 1889г., реакция на который была вполне спокойной. В результате Англия из всех сил увеличила финансирование в области морских вооружений и направила все свои усилия на то, чтобы британский флот превосходил уже не только силы флотов двух мировых держав, а именно Франции и России, а трёх – Германии, России и Франции².

Теперь стало возможным говорить не только о конфликте интересов немецкого государства с Францией и Россией, но и о противостоянии на море Германии и Британии. Конфликт между этими странами оказался более масштабным и имел серьёзные международные последствия.

В 1904-05гг. лордом адмиралтейства Д. Фишером был проведён ряд реформ, направленных на сосредоточение самой мощной группировки военно-морских сил в Северном море. Достижение этой цели допускалось даже за счёт потери влияния в других регионах. Самые большие корабли располагались у берегов метрополии и составляли четыре эскадры. Это было достигнуто в том числе и за счёт упразднения южноатлантической и тихоокеанской эскадр³.

Но главным достижением Фишера было сооружение линейного корабля типа "Дредноут". Этот корабль был быстроходным и сверхтяжёлым и, к тому же, был оснащён крупнокалиберной артиллерией. Строительство дредноутов было значительным шагом вперёд для британского флота. Вместе с тем в Германии в 1906г. был принят ещё один закон о флоте, который так же предусматривал строительство боевых кораблей типа «дредноут» в количе-

¹ Туполев Б.М. Кайзеровский военно-морской флот рвется на океанские просторы (конец XIX – начало XX в.). – Новая и новейшая история. № 3, 1982. – С. 134 – 135.

² Туполев Б.М. Кайзеровский военно-морской флот рвется на океанские просторы (конец XIX – начало XX в.). – Новая и новейшая история. № 3, 1982. – С. 134 – 135

³ Лихарев Д.В. Гонка морских вооружений как причина и следствие Великой войны. – Первая мировая война. Пролог XX века. – М., 1998. – С. 541.

стве шести единиц. К 1908 году на вооружении у второго рейха было девять dreadnoughtов, в то время как у Великобритании было двенадцать. Отсюда можно сделать вывод о значительном увеличении мощи немецких морских вооружений¹.

На воплощение программы Тирпица отреагировали помимо Великобритании так же и США, Россия, Франция, Япония и другие страны. Ведущие европейские державы старались использовать имеющиеся на стыке XIX и XX веков политические противоречия в своих целях тем больше, чем сильнее увеличивалась вероятность военного конфликта с немецким государством. Например, Англия использовала в нужных ей целях с одной стороны противоречия между Германией и Россией, с другой стороны – противоречия между Францией и Германией. Однако на войну за возвращение Эльзас-Лотарингии и овладение Рурской областью Франция могла решиться только в том случае, если бы такой союзник, как Великобритания, не допустил нападения германского военно-морского флота на французское побережье.

Но начать войну с целью овладеть Рурской областью и вернуть себе Эльзас и Лотарингию Франция решилась бы лишь при условии, что находящаяся в союзе с ней Великобритания не допустит вторжения немецкого флота в пределы французского побережья. В борьбе же с немецкой армией Франция рассчитывала на помощь России. Постройка железной дороги, соединившей Персидский залив с Босфором, а так же усиление Германии на Босфоре задевали интересы и России и Англии, что послужило поводом к объединению усилий этих двух стран в противостоянии австро-германскому союзу не смотря на спорные вопросы в Персии и Средней Азии. Германское государство же в свою очередь старалась с помощью проводимой внешней политики всячески расстроить отношения Российской империи с Францией и Британией, а так же спровоцировать военное столкновение её с Японией. В планах немецкого руководства было столкновение России с Великобритани-

¹ Туполев Б.М. Происхождение Первой мировой войны // Новая и новейшая история. № 4, 2002. С. 124

ей на Дальнем Востоке и дальнейшее вступление её в военные действия с Японией¹.

К тому же в 1907г. Англия и Россия подписали между собой соглашение, которое стало, по сути, завершающим шагом к формированию Антанты², что ещё больше усилило напряжённость вокруг второго рейха.

Таким образом можно сделать вывод о том, что одним из важнейших рычагов внешней политики ведущих мировых держав в конце XIX – начале XXвв. стал флот. Считалось, что без его наличия достижение статуса великой державы становилось невозможным. Национальные интересы ведущих мировых держав так же во многом отстаивались посредством морской политики. Однако можно утверждать, что политика на море в большей мере являлась фактором, влияющим на ситуацию в мире в целом, чем способом обеспечения национальных интересов отдельных государств. В наращивании морских вооружений, гонку которых начали Англия и Германия, включился и ряд других государств (Россия, Франция, Италия, США, Япония). Гонка вооружений на море явилась основой противоречий в мире и привела в итоге к масштабному вооружённому конфликту.

¹ Туполев Б.М. Происхождение Первой мировой войны // Новая и новейшая история. № 4, 2002. С. 205

² Шилов С. П. Кайзеровский военно-морской флот и Россия: от идеи германо-русского союза к конфронтации в 1897-1914 гг.: монография. Тюмень: Издательство ТГУ, 2004. С. 78

ГЛАВА II. Морская политика кайзеровской Германии и её влияние на систему международных отношений начала XX века.

Во второй главе данной выпускной квалификационной работы мы обращаемся непосредственно к анализу военно-морской политики немецкого государства.

Затем отследим как, с какими целями и с помощью каких средств Германия осуществляла сооружение одного из самых мощных в Европе военно-морского флота.

Далее в данной главе освещается вопрос влияния, которое оказало строительство флота Вторым рейхом на обстановку в Европе и мире.

Остановимся на обозначенных моментах подробнее.

§ 1. Военно-морское строительство в Германии.

Хроника событий, связанных с историей флота кайзеровской Германии полна интересных фактов и событий, которые способствовали превращению Германии из рядовой страны в одно из важнейших игроков на мировой арене.

У истоков появления немецкого флота стоял первый прусско-немецкий адмирал принц Адальберт, так как с уверенностью можно сказать, что уже при нём существовали почти все главные составляющие немецких военно-морских сил. Обширность его политического мышления показывает, как принц-адмирал, поставленный во главу прусской комиссии с целью выработки рекомендаций по обороне побережья Балтийского моря, определил первостепенную цель: речь больше не идёт о морской обороне лишь прусских портов и побережья — надо обезопасить всё северо-германское побережье. К тому же, германский флот должен охранять все немецкие торговые корабли в открытом море и добиться уважительного отношения германскому флагу.

Так, морские силы должны были выполнить свою роль и в объединении Германии.

Прежде чем был построен военный флот, принц Адальберт стал его главнокомандующим, не только по внешнеполитическим, но и по оперативным соображениям. Он видел три пути его развития: во-первых, только для обороны побережья; во-вторых, для активной обороны, включающей в себя защиту торговли; в-третьих, в сооружении самостоятельных военно-морских сил. Оказалось, что первый путь развития военно-морского флота не соответствует остальным морским интересам Германии. Третий же путь предполагал создание такой морской силы, которую Германия и политически и технически ещё не в состоянии была создать. Оставался только второй путь развития.

План принца Адальберта был многовариантным и с некоторыми изменениями был опробован ровно 20 лет спустя тогда, когда Бисмарк увидел в прусском военно-морском флоте действенный инструмент государственной политики.

В техническом отношении принц-адмирал также обогнал своё время. За несколько лет до начала Крымской войны он предугадал полное превосходство бронированных кораблей с паровыми двигателями над деревянными парусными линейными кораблями и фрегатами. Поэтому принц требовал активной обороны германского побережья с помощью эскадры бронированных кораблей с паровыми двигателями, одновременно полагая сделать прусский военно-морской флот общегерманским¹.

После прусско-датской войны 1848-1850гг. впервые возник вопрос о строительстве собственного флота. Было принято решение создать так называемый флот второго ранга². Действительное же создание военно-морского флота страны началось в 1867г. с утверждения весьма амбициозной десяти-

¹ Тарас А.Е. Первая мировая война на море. М. АСТ. 2001г. с. 201

² Синегубов С.Н. Особенности западногерманской историографии военно-морской политики кайзеровской Германии в конце XIX — начале XX в. // Вестник ИГПИ. История. — 2013. — №2. С 85-86

летней программы сооружения флота, инициатором которой был адмирал Э. Яхман¹.

Проект кораблей разработал английский кораблестроитель Э. Рид в 1869г. За прототип он взял английский броненосец “Геркулес”, но с более развитым казематом для увеличения секторов обстрела орудий. Постройка кораблей велась в соответствии с первой программой германского судостроения, принятой в 1873г. Их заказ в Англии был обусловлен тем, что строительство броненосцев типа “Пройссен” на собственных верфях велось крайне медленно. Именно поэтому эти броненосцы, хотя и вступили в строй ранее “пройссенов”, могут справедливо рассматриваться как корабли, более поздние.

“Кайзер” заложили в 1871г., спустили на воду 19 марта 1874г., вступил корабль в строй 13 февраля 1875г. Его стоимость составила 8 226032 марки.

“Дойчланд” заложили в 1872г., спустили 12 сентября 1874г., в строй ввели 20 июля 1875г. Германской казне корабль обошёлся в 8 240450 марок.

В 1890-х гг. корабли прошли модернизацию (“Кайзер” в 1891-1895г., “Дойчланд” в 1894-1897гг.).

“Кайзер” с 25 января 1897г. переклассифицировали в крейсер и до 1899 года большая часть его службы прошла в колониях. Так, в середине 1890-х гг., во время интенсивных колониальных захватов, которые европейские державы осуществляли в ослабевшем после войны с Японией Китае, “Кайзер” являлся флагманским кораблём германского флота в китайских водах.

С 3 мая 1904г. броненосец используется как портовое судно. 12 октября 1905 г. его переименовывают в “Уранус”, исключают 21 мая 1906г. из списков флота и используют как угольный тендер для линкора-додредноута “Вюртемберг” во Фленсбурге. В 1920 г. его корпус был разобран в Гамбурге.

“Дойчланд” после модернизации 25 января 1897г. также переклассифицируют в крейсер, и с 1898-1900гг. он находился в заграничном плавании.

¹ Синегубов С.Н. Особенности западногерманской историографии военно-морской политики кайзеровской Германии в конце XIX — начале XX в. // Вестник ИГПИ. История. — 2013. — №2. С 85-86

С 3 мая 1904г. корабль используют как портовое судно и 22 ноября 1904г. переименовывают в “Юпитер”. Корабль исключают из списков флота 21 мая 1906г. и используют как цель. В 1908г. его продают за 120 тысяч марок на слом, но разбирают в Гамбурге только в 1920г¹.

В 1873г. глава Адмиралтейства Альбрехт фон Штош при поддержке Отто фон Бисмарка добился утверждения в рейхстаге проекта, предполагавшего строительство в 1873-83гг. более ста военных кораблей различного класса от канонерских лодок до броненосных фрегатов². Для Бисмарка эти корабли в первую очередь служили цели создания авторитета Германии, как значительной морской державы, что делало бы её привлекательной в качестве союзника для других стран³. Стоит отметить, что эту задачу во многом удалось решить. К 1883г., когда генерал Штош ушёл в отставку, немецкий флот занимал третье место среди флотов Европы, уступая лишь Франции и Британии⁴.

Однако, с официальной точки зрения в эпоху Бисмарка флоту не отводилась какая-либо специальная роль в возможных конфликтах с основными врагами рейха – Россией и Францией. По замыслу Штоша флоту отводилась в лучшем случае роль подстраховщика для наземной армии. Ещё в его задачи входила высадка десанта при возникновении необходимости. Сценарий, по которому немецким военным судам придётся выступить против объединённых сил врага не рассматривался. Это нашло отражение в разрабатываемых тогда возможных военных комбинациях. Показательным примером подобных не дальновидных сценариев боевых операций может служить план по «обороне государства», утверждённый в мае 1882г. и предполагавший военные действия против России⁵, в создании которого принимал активное уча-

¹ Мордвинов Р. Н., Ачкасов В. И., Соловьев И. Н. . История военно-морского искусства. — Т. 3 : Военно-морское искусство эпохи империализма. — М., 1953. С 69

² Мордвинов Р. Н., Ачкасов В. И., Соловьев И. Н. История военно-морского искусства. — Т. 3 : Военно-морское искусство эпохи империализма. — М., 1953. С 71

³ Мордвинов Р. Н., Ачкасов В. И., Соловьев И. Н. История военно-морского искусства. — Т. 3 : Военно-морское искусство эпохи империализма. — М., 1953. С 72

⁴ Синегубов С.Н. Упорство против силы: германо-английское мор-ское противостояние в 1900–1914 гг. Тюмень: Изд-во ТюмГУ, 2009 с 76-81

⁵ История военно-морского искусства. — Т. 3: Военно-морское искусство эпохи империализма. — М., 1953. С. 11

стие сам Штош. Лео фон Каприви, занявший пост Штоша после его отставки в целом придерживался прежнего курса, предполагавшего служение флота целям наземной армии. Но при этом ему был предан новый акцент, а именно ставка в боевом судостроении на миноносцы и крейсера. Упор именно на эти типы боевых судов по мнению многих историков был сделан под влиянием французской «молодой школы» адмирала Оба, утверждавшей преимущество именно этих кораблей в грядущей войне¹.

Сразу понять, какая из популярных военно-морских концепций является наиболее подходящей для Германии, французская или американская, немецкому руководству сразу не удалось. Здесь определённую роль сыграл сугубо-личный фактор. Разобраться в том, какая из модных военно-морских концепций (американская или французская) является наиболее полно отвечающей практическим, жизненным запросам Германии, в высших властных структурах сразу не смогли. Здесь, как представляется, и сыграл свою роль личностный фактор. Вильгельм II увлекался как взглядами Т. Оба, так и концепцией Альфреда Мэхэна, но, при этом, положения французской «молодой школы» требовали меньших финансовых вложений. Учитывая то, что у кайзера в девяностых годах XIXв. часто возникали противоречия с рейхстагом при утверждении морского бюджета и чтобы добиться выделения на военно-морские нужды необходимой суммы приходилось приложить немало усилий, строительство миноносцев и крейсеров было более приемлемым вариантом, так как обходилось значительно дешевле и производилось быстрее. Однако, обеспечить всё возрастающие интересы Германии на международной арене такой флот бы не смог.

Второй по значимости человек в немецкой военно-морской иерархии Ф. Гольман, который был морским министром с 1890 до 1897гг., заботился лишь о том, чтобы с наименьшими потерями добиться утверждения морского бюджета в рейхстаге. Очевидно, что он не сумел остановить начавшуюся ещё

¹ История военно-морского искусства. — Т. 3: Военно-морское искусство эпохи империализма. — М., 1953. С. 13-14

до него тенденцию отставания немецкого флота¹. К концу девяностых годов Германия в списке морских держав спустилась до шестого места².

Однако, как раз это малопrestiжное положение немецкого государства подстегнёт руководство Германии в последующем к грандиозным темпам сооружения флота, которые приведут к новой расстановке сил во всемирном масштабе³.

Альфред Тирпиц, вступив в 1892г. на пост главы штаба верховного командования, подготовил уставной проект, приведший в итоге к значительному прогрессу в боевой организации на немецких кораблях. Флот Германии формировался из военнообязанных и за счёт юнг и добровольцев. Служили во флоте три года, по окончании которых человека зачисляли в резерв разных степеней, пока ему не исполнится сорок лет. Основываясь на учениях, проводимых с 1892 по 1894гг. немецкие военные разработали линейную тактику ведения боя и новый принцип организации согласно которому в эскадру должно было входить не более восьми кораблей. В то время морское ведомство делало ставку в основном на крейсерскую войну и удовлетворялось наличием кораблей береговой охраны. В 1895г. Тирпиц с одобрения Кайзера высказал свою точку зрения на сооружение флота. Его подход был основан на «теории риска», которая заключалась в том, что сосредоточение мощного соединения броненосцев в Северном море заставит Англию Считаться с Германией, по крайней мере с той точки зрения, что боевое столкновение с ней нанесёт британскому флоту такие потери, которые даже в случае его победы сделают его уязвимым для других государств. С другой же стороны, наличие у Германии хорошо оснащенного флота сделало бы её, по мнению Тирпица, желанным союзником для всякого, кто решился бы вступить в противостояние с мощной британской силой на море.

¹ Синегубов С.Н., Шилов С.П. К проблеме герма-но-английского флотского и политического соглашения в феврале-марте 1912 г. // Вестник Тюменск. гос. ун-та. — 2009. — № 1., 91

² Романов А.М. Сравнительные таблицы военных флотов Англии, России, Франции, Германии, Италии, Австрии, С-А. С. Шт. и республик Южной Америки. — Спб., 1897.

³ Синегубов С.Н., Шилов С.П. К проблеме герма-но-английского флотского и политического соглашения в феврале-марте 1912 г. // Вестник Тюменск. гос. ун-та. — 2009. — № 1., 91-96

В июне 1897г. Тирпиц озвучил перед главой государства документ о строительстве немецкого флота. Основным противником называлась Великобритания, а местом локализации возможного развертывания вооруженного конфликта область между Темзой и Гельголандской бухтой. Кайзер оценил идеи адмирала Тирпица и тот представил перед Рейхстагом доказательства необходимости сооружения флота.

Первый немецкий морской закон был принят рейхстагом 28 марта 1898г. Он предполагал постройку принципиально по-новому оснащенного флота, который служил бы не только для защиты берегов государства на Балтике и в Северном море, но и для активных действий в Мировом океане. Первый морской закон предполагал, что в 1904г. в состав немецкого флота должны были входить семнадцать линейных кораблей, двадцать шесть лёгких и девять броненосных крейсеров плюс соответствующее число лёгких кораблей. Адмирал Тирпиц обещал кайзеру Вильгельму построить тридцать восемь броненосцев с сопроводительными кораблями, а германский флот, который уступал по своей мощи только британскому должен был стать гарантом безопасности государства. До начала XXв. в германском государстве обычным делом считалось функционирование объединённого флота лишь в тёплое время года. Летом кораблях производили манёвры, а в оставшееся время они находились в не боевой готовности и без присутствия экипажа. С 1900г. же всё изменилось и в Германии был впервые основан флот постоянной боевой готовности флот метрополии. В 1903г. в его составе были уже две эскадры и одна разведгруппа. Этот флот так же имел название «Активного боевого флота». Такое название вскоре посчитали слишком агрессивным и в 1907г. он был назван Флотом открытого моря.

В 1908г. Германия приняла флотский законопроект, согласно которому был установлен двадцатилетний срок службы всех кораблей любых классов¹. Строительство больших крейсеров с 1908 по 1911гг. должно было производиться в «четырёхкратном темпе». При чём их соотношение каждый год не

было одинаковым. Планировалось построить три линейных корабля для замены и один крейсер, как новую боевую единицу в 1908г. Эта же пропорция сохранялась и в 1909г. В 1910 же планировалось строительство двух линкоров на замену, одного как абсолютного нового дополнительного корабля и одного нового большого крейсера. И наконец в 1911 году в планах были два линейных корабля и один большой крейсер для замены и новый большой крейсер в дополнение к общему количеству военных кораблей. С 1912 по 1917гг. предполагался уже «двукратный» темп. В 1912-1916гг. в планах было обзаводиться только одним большим крейсером для замены. В 1917 предполагалось построить на замену уже два линкора. Постройка кораблей других типов должна была осуществляться согласно предыдущим законам².

«Четырёхкратный» темп строительства флота требовал значительных финансовых вложений.

Спланировав постройку флота, немцы начали активно воплощать задуманное в жизнь. Темпы строительства флота в Германии до 1906г. были несоизмеримы с темпами прироста флота ни в одной стране мира ни до, ни после этого.³

В Германии имела четкая линия развития броненосных крейсеров, которая начиналась с «Фюрста Бисмарка» (заложен в 1897 г.), продолжалась «Принцем Генрихом» (1900 г.), «Принцем Адальбертом» и «Фридрихом Карлом» (соответственно 1901 и 1902 гг.), «Рооном» и «Йорком» (соответственно 1903 и 1904 гг.) и заканчивалась «Шарнхорстом» и «Гнейзнау» (1906 г.) — знаменитыми кораблями адмирала графа Шпее.

В 1901—1905гг. согласно программе 1900г. были заложены броненосцы с нормальным водоизмещением в 13 200 тонн и вооружение из 4 орудий

¹ Тирпиц А. Воспоминания. — М., 1957., 226

² Германская судостроительная программа на 1908 г. Морская хроника //Морской сборник. 1908. № 2. С. 6-9.

³ Лихарев Д.В. Гонка морских вооружений как причина и следствие великой войны // Первая мировая война. Пролог XX века. М., 1998. С. 540

главного калибра в 280 миллиметровых и 14 170 миммиметровых орудий среднего калибра — пять типа «Брауншвейг» и пять типа «Дойчланд»¹

Судна этого типа «Поммерн» и «Ганновер» были заложены в 1904г. и были спущены на воду декабре и сентябре 1905г.

Примерно в этот период в Великобритании было начато строительство «Дредноутов». Это были линейные корабли нового типа, которые настолько обгоняли предшествующие корабли по скоростным и мощностным характеристикам, что в значительной степени обесценивали их².

Пятый и четвёртый корабли «Шлезииен» и «Шлезииен-Гольштейн» были окончательно достроены в декабре и мае 1906г.³

Броненосец (в дальнейшем переклассифицирован в линкор) «Шлезииен» (по названию земли Силезия) был заложен на данцигской верфи «Шихау» в июле 1905г. Корабль был спущен на воду 28 мая 1906г. и вступил в строй в 1908г.

Линкор имел водоизмещение 13 208 т, длину корпуса — 127,7 м, ширину — 22,2 м, осадку — 7,7 м. По всей длине ватерлинии корпус был закрыт крупновской бронёй толщиной от 100 до 240 мм. Толщина палубной брони 40 — 75 мм, броня башен главного калибра — 250—280 мм, казематов орудий вспомогательного калибра — 170 мм, боевой рубки — 140—300 мм.

Три паровые машины тройного расширения с 12 котлами Шульца-Торникрофта имели суммарную мощность 23 500 л. с. Скорость полного хода не превышала 19 узлов, дальность плавания 10-узловым ходом — 5500 миль. Экипаж — 743 человека.

Вооружение линкора составляли две двухорудийные 280-мм башни главного калибра, четырнадцать казематных 170-мм орудий, двадцать 80-мм орудий и шесть торпедных аппаратов⁴.

¹ Печуконис Н. И. Дредноуты кайзера. Стальной кулак имперской политики. — М.: Военная книга, 2005 с. 25

² Виноградов С.Е. Линейный корабль «Дредноут» // Морская коллекция. 1996. № 6 с. 42

³ Печуконис Н. И. Дредноуты кайзера. Стальной кулак имперской политики. — М.: Военная книга, 2005 с. 40

⁴ Морозов. М. Удар по «Шлезииену». Журнал «Флотомастер» № 2, 2006г.

«Шлезвиг-Гоольштейн» был заложен 18 августа 1905г. в Киле¹, спущен на воду 17 декабря 1906. Корабль стал последним линкором додредноутного типа в немецком флоте.

Корабль имел длину 127,6 м, ширину 22,2 м, и осадку 8,21 м. Водоизмещение стандартное составляло 13200 метрических тонн, полное — 14218 метрических тонн. Силовая установка состояла из трех паровых машин тройного расширения, и двенадцати водотрубных котлов Шульца-Торникрофта на угольном топливе, мощность силовой установка составила 17000 л.с., что позволяло достичь максимальной скорости 19.1 уз. Таким образом, «Шлезвиг-Гоольштейн» был самым быстрым в серии, и вторым по эффективности использования топлива. На крейсерской скорости 10 уз дальность хода составляла 5720 морских миль². Экипаж составил 35 офицеров и 708 матросов³

Основное вооружение корабля было представлено четырьмя орудиями] в двух двухорудийных башнях, расположенных в носовой и кормовой частях судна. Четырнадцать орудий среднего калибра размещены в казематах, и двадцать малых пушек на поворотных опорах. В дополнение к артиллерийскому вооружению имелись 450мм торпедные аппараты, размещенные ниже ватерлинии — по одному на носу и в корме, и четыре по бортам. Броневого пояс имел толщину 240 мм в средней части судна, и дополнялся бронепалубой толщиной 40 мм. Броня башен составила 280 мм⁴.

Несмотря на то, что в это время были уже окончены досрочные работы на «Дредноуте» и он подготавливался к испытаниям в Атлантике⁵, строительство по факту уже не самых современных немецких кораблей в последние два года была приостановлена. Нерешительность германской стороны просматривалась и в том, что работа над построенным летом 1906г. линко-

¹ Кофман В. «Корабль, начавший мировую войну». Журнал «Моделист-конструктор» №10, с.27

² Кофман В. «Корабль, начавший мировую войну». Журнал «Моделист-конструктор» №10, с.27

³ Кофман В. «Корабль, начавший мировую войну». Журнал «Моделист-конструктор» №10, с.29

⁴ Тарас А.Е. Первая мировая война на море -- Мн.: Харвест; М.: АСТ, 2001 с.112

⁵ Виноградов С.Е. Линейный корабль «Дредноут» // Морская коллекция. 1996, с.21

ром «Нассау» до июля 1907г. была приостановлена¹. Германия занималась изучением деталей английского проекта. Строительство кораблей новой серии было отложено, несмотря на то, что расходы на них были окончательно заложены в бюджет. Эта задержка предположительно была связана с тем, что немцы ожидали результатов испытаний «Дредноута».²

Немецкий флот в данный период был на пятом месте после английского, американского, японского и французского флотов.³

Окончательно проект линкора «Нассау» по своей конструкции представлял собой высокобортный гладкопалубный башенно-казематный броненосный корабль с шестью бронированными вращающимися башнями артиллерии главного калибра (по одной в оконечностях корабля, и по две побортно), двенадцатью казематами в средней части корабля, лёгкой артиллерией в обеих надстройках, носовой и кормовой оконечностях, двумя бронированными боевыми рубками, непрерывным главным броневым поясом от кормовой поперечной броневой переборки до форштевня, бронированной цитаделью и казематами и броневой палубой выше и ниже ватерлинии. Носовую и кормовую оконечность защищала только броневая палуба, расположенная ниже ватерлинии.

Форма корпуса новых кораблей отличалась от корпуса линкора "Дредноут" несколько меньшей длиной и более широким миделем, а также отсутствием полубака. Подъём днища в носовой части корабля был менее крутой, а у форштевня отсутствовал характерный таранный шпирон, что свидетельствовало о полном отказе от архаичной тактики таранного удара в бою.

Особые военные условия морских сражений в районе Северного моря создали для германского флота особый тип кораблей, во многих отношениях отклоняющийся от английских. Плохая видимость в течение известного времени года делает бои на большой дистанции маловероятными. Поэтому

¹ Кеппен П. Надводные корабли и их техника в войну 1914-1918 гг. Воениздат Москва – 1937 с.120

² Печуконис Н. И. Дредноуты кайзера. Стальной кулак имперской политики. — М.: Военная книга, 2005 с. 57

³ Кеппен П. Надводные корабли и их техника в войну 1914-1918 гг. Воениздат Москва – 1937

главный калибр был снижен, а средняя артиллерия оставлена. Немного лет спустя это решение пришлось принять и Англии, чтобы противостоять эсминцам. Экономия в весе машинных установок и тяжёлой артиллерии дала возможность увеличить толщину брони, равно как и величину бронированной площади, так что она оказалась много больше, чем у английских кораблей. Эти отличительные качества также отвечают бою на средних дистанциях¹.

Торпедное вооружение линкоров рассматривали как удобное в ближнем бою или при внезапном возникновении боя применяемое при удобном случае.

Становившаяся всё более необходимой хорошая подводная защита от снарядов и торпед явилась серьёзной проблемой, которая в то время была хорошо продумана и систематически проработана только в Германии. В противоположность английским кораблям и кораблям других наций, только германские корабли обладали основательной подводной защитой, проверенной на многих предварительных испытаниях, действенность которой подтвердилась во время войны. Защитный противоминный пояс корабля от торпедных и минных попаданий требовал значительно большей ширины кораблей, чем у других наций. Он придавал им значительную остойчивость и относительную невосприимчивость к бортовому проникновению воды².

По сравнению с германскими додредноутами бронирование ещё более усилили. Броневой пояс в средней части борта "Нассау" достигал толщины 270 мм (у остальных 290 мм) вместо 225 мм и, соответственно, 240 мм у линкоров типа "Дейчланд". ("Дредноут" имел толщину броневых пояса по КВЛ 279 мм выше 203 мм. Бронирование цитадели между броневым поясом и верхней палубой отсутствовало, поскольку там не имелось артиллерии сред-

¹ Эверс Г. Военное кораблестроение. Ленинград-Москва 1935, с. 27

² Эверс Г. Военное кораблестроение. Ленинград-Москва 1935, с. 34

него калибра.) В средней части корпуса броневой пояс был значительно шире, чем у его предшественников, так что он перекрывал батарейную палубу.

В конце марта 1906г. рейхстаг дал согласие на постройку четырёх линкоров нового типа. Все четыре линкора-дредноута первой серии принадлежали к одному типу и получили предварительные названия "Эрзац Баерн"¹.

"Эрзац Саксен", "Эрзац Вюртемберг" и "Эрзац Баден", причём два (линкора) – "Эрзац Баерн" и "Эрзац Саксен" квотировались по бюджету 1906 г., а два других – "Эрзац Вюртемберг" и "Эрзац Баден" по бюджету 1907 г. Сами по себе предварительные названия говорили о том, какие корабли должны были вывести из состава флота при вступлении в строй новых кораблей. Несмотря на это, фактическое выделение средств на строительство всех четырех линкоров началось только в 1907г.

Заложенный 22 июля 1907г., головной линкор-дредноут "Нассау" через семь с половиной месяцев после закладки киля первым из кораблей серии был готов к спуску на воду. 7 марта 1908г. состоялся торжественный спуск первого германского дредноута. На церемонии спуска линкора на воду в присутствии кайзера Вильгельма II с супругой и супружеской четы Принца Генриха Нидерландского речь произнес обер-президент земли Нассау фон Хенгстенберг, а обряд крещения, разбив бутылку шампанского о форштевень, совершила Великая герцогиня Хильда фон Баден, принцесса Нассау, назвав линкор "Нассау", в честь немецкого герцогства, с 1866г. составлявшего часть прусской провинции Гессен-Нассау².

"Нассау" был первый немецкий линкор, технические характеристики которого, как и в случае "Дредноутом", держались в строгом секрете, и который начали строить в ускоренном темпе. Правда, выделенные средства не позволяли форсировать строительство настолько же быстро, как в Англии, но

¹ Кеппен П. Надводные корабли и их тактика в войну 1914-1918 гг. Госвоениздат НКО СССР Москва. 1937. с.115

² Кеппен П. Надводные корабли и их тактика в войну 1914-1918 гг. Госвоениздат НКО СССР Москва. 1937. с.202

все же время постройки было значительно сокращено, что для Германии было не совсем обычно.

С 1907 по 1909 гг. в Германии началась постройка линкоров нового класса. Корабли типа «Остфрисланд» или «Гельголанд» обладали следующими характеристиками: в длину они составляли сто пятьдесят метров, а в ширину двадцать восемь. Наибольшая глубина на которую они могли погружаться – девять метров, а водоизмещение равнялось в среднем двадцати двум тысячам тонн. Скорость хода таких кораблей достигала двадцати уз, а мощность машин двадцать пять тысяч л.с.

Учитывая опыт проектировки «Нассау» германские судостроители предлагали флотскому руководству то же сценарий применять для линкоров поршневые паровые агрегаты, отапливаемые углём, а на линейных крейсерах, скорость хода для которых должна быть значительно выше, помещать турбины, отапливаемые с помощью нефти.

К тому же здесь учитывался и огромный расход топлива дредноутами в случае обязательно возникшей бы в результате войны английской блокады на море. Для этого случая у немецкого государства имелись предприятия по добыче угля, а вот нефтедобычей Германия практически не могла похвастаться.

Наибольшая длина поршневого пояса по ватерлинии составляла два сантиметра, а толщина броневой защиты крупных орудий – двадцать восемь сантиметров. Боевые орудия, имеющиеся на корабле включали в себя двенадцать трёхсотпятидесяти миллиметровых орудий, стоявших на двойных башнях, двенадцать сто пятидесяти миллиметровых пушек, двадцать малокалиберных скоростных пушек и шесть черырёхсот девятидесяти миллиметровых подводных торпедных аппаратов. Средний запас угля на линкорах типа «Гельголанд» равнялся девятистам пятидесяти тоннам, а полный двум тысячам семисот. Экипаж кораблей состоял из девятиста шестидесяти человек¹.

Одним из отличий броненосцев нового типа от кораблей типа «Нассау» было была замена двенадцати двухсот восьмидесяти миллиметровых орудий

трёхсот пяти миллиметровыми. Так же было уменьшено число лёгких пушек с шестнадцати до четырнадцати при одновременном усилении средней артиллерии двумя пушками. Минное вооружение от кораблей предыдущего класса не отличалось².

С 1909 по 1912гг. в Германии были построены пять дредноутов типа «Кайзер». Дредноуты этого типа являли собой броненосные суда с длинным баком, высокими бортами, башнями казематами, а так же: пятью покрытыми бронёй круговыми башенными установками артиллерии основного калибра, четырнадцатью орудиями среднего размера в середине судна, лёгкой артиллерией под баком, двумя бронированными боевыми рубками, броневым поясом, проходившим от кормовой поперечной переборки до форштевня, верхним броневым поясом бронирования цитадели, располагавшимся от кормового до носового барбета. Так же корабли рассматриваемого типа имели бронированные палубу и каземат, а кормовую и носовую части прикрывала ещё и броня верхней палубы³.

Когда работы над проектом дредноутов типа «Кайзер» были окончены, управление департаментом проектирования в 1909-1910гг. выработало план строительства чертвёртой серии дредноутов типа «Кёниг»⁴. В сентябре 1910г. было принято решение о строительстве четырёх судов данной серии. Согласно данному проекту в 1911-1912гг. были заказаны четыре корабля и уже скоро была начата их постройка. Это решение соответствовало принятой в 1906г. поправки по второму флотскому закону, который предполагал строительство двух-четырёх линкоров в год, дабы количество линкоров в составе немецкого флота к 1917г. возросло до сорока одной единицы.

¹ «Морской сборник» 1911 г. № 2, с. 9

² «Морской сборник» 1911 г. № 8, с. 5

³ Эверс Г. Военное кораблестроение. Ленинград-Москва 1935, с. 42

⁴ Эверс Г. Военное кораблестроение. Ленинград-Москва 1935, с. 81

В целом новый тип судов являлся более совершенной версией кораблей третьей серии класса «Кайзер» и был похож на него по многим параметрам¹.

«Кёниг» строился как флагманский корабль командующего эскадрой с учётом возможности разместить там команду штаба эскадры. Для этого на корабле был сделан адмиральский мостик.

Строение корпуса дредноутов «Кейзер» и «Кёниг» были почти полностью идентичны строению корпуса кораблей класса «Гельголанд», но их отличала большая длина и более широкий мидель. Более резкий подъём днища и отсутствие у форштевня типичного таранного шпирона говорило о том, что пришло время отойти от отжившей своё тактики таранного боя.

У кораблей класса «Кайзер» имелась палуба полубака, что отличало их от класса «Гельголанд», имевшего лишь сплошную верхнюю палубу. Палуба полубака заканчивалась в середине башенной установки, а дымовые трубы были значительно удалены друг от друга. На дредноутах класса «Кёниг» присутствовал аналогичный полубак и та же самая высота надводного борта, однако дымовые трубы были установлены ближе друг к другу².

Корпуса кораблей «Кайзер» и «Кёниг» строились, как и корпуса большинства других кораблей этого периода, из поперечных шпангоутов и продольных стрингеров. Двойное дно располагалось на 80% протяженности корпуса по конструктивной ватерлинии. По вертикали корпуса корабли были разделены шестью палубами и палубной платформой.

Внутри цельный корпус дредноутов класса «Кайзер» был поделён шестнадцатью поперечными переборками на семнадцать основных, не пропускающих воду, отсеков. Корпус кораблей класса «Кёниг», в свою очередь был разделён шестнадцатью поперечными переборками на восемнадцать отсеков³.

¹ Ролльман Г. Война на Балтийском море. Воениздат Москва – 1937, с. 103

² Эверс Г. Военное кораблестроение. Ленинград-Москва 1935, с. 141

³ Эверс Г. Военное кораблестроение. Ленинград-Москва 1935, с. 150

Переход к паровыми турбинами при разработке проекта дредноутов типа «Кайзер» весьма упростил размещение башенных установок. Из-за этого в районе миделя на кораблях типа «Кайзер» разместились только две башни, находящиеся ближе к бортам. Эти башни могли одновременно вести огонь на две стороны. На корме же впервые для немецких дредноутов располагались две линейно-возвышенные установки вместо одной.

Сокращение числа стволов артиллерии по сравнению с дредноутами «Гельголанд», которое имело место, не влекло за собой уменьшения военной мощи. Она напротив увеличилась за счёт увеличения маневренности орудий.

В целом вооружение дредноутов «Кайзер» и «Кёнег» мало отличалось между собой, исключая расположение башенных установок.

Артиллерийские боевые орудия главного калибра дредноутов третьей и четвёртой серий состояли из десяти трёхсотпяти миллиметровых скорострельных морских орудий и пяти двухорудийных башенных установках.

Суда были так же оснащены конструкциями управления и сигнализации, освещения, кренования, осушения и затопления трюмов и отсеков, ирригации погребов боезапаса, пожароохранной системы, а так же системами отопления и вентиляции. На кораблях были установлены восемь прожекторов, система аварийного освещения, разнообразное дополнительное спецоборудование и два синхронных руля.

Наибольшая часть дополнительных приборов работала на электроприводе, наименьшая – на паровом¹.

Развитие броненосных крейсеров перешло в новую стадию, когда в начале 1906 г. военно-морскому ведомству стали известны новые подробности о строящихся в Великобритании линейных крейсерах типа «Инвинсибл» и тем самым стало ясно, что в составленной в 1906–07 гг. судостроительной программе тяжелый крейсер «Блюхер» нельзя рассматривать как адекватный ответ этим боевым кораблям. В ответ на постройку Англией линейного крей-

¹ Эверс Г. Военное кораблестроение. Ленинград-Москва 1935, с. 155-161

сера «Инвинсибл» немецкий военно-морской флот получил первый линейный крейсер «Фон-дер-Танн». Хотя этот корабль, согласно закону о флоте, был классифицирован как броненосный крейсер, во всей служебной переписке флота он назывался линейным крейсером. Департамент проектирования военно-морского ведомства под управлением вице-адмирала Эйкштедта (начальник судостроительного отдела инженер Хюльман, главный конструктор инженер Конов, в разработке проекта принимал участие инженер Бюркнер, конструктор машинной установки — инженер Вейс) в период с августа 1906г. по июнь 1907г. разработал и представил проект первого немецкого линейного крейсера под индексом «F».

Первый германском линейном крейсер “Фон-дер-Танн был построен в период с марта 1908г. по сентябрь 1910. Водоизмещение корабля составляло: нормальное 19 370 т, полное 21 300 т, что на 3 500 т больше, чем у «Блюхера» и на 2 000 т больше, чем у британского «Инвинсибла». Длина корабля: полная 171,7 м, между перпендикулярами 171,5 м, что на десять метров больше, чем у «Блюхера» и на один метр меньше, чем у «Инвинсибла»¹.

Ширина составляла 26,6 м, что на 2,1 м шире, чем у «Блюхера» и на 4,5 м шире, чем у «Инвинсибла». Максимальная ширина с учетом уложенных вдоль бортов выстрелов противоторпедной сети 27,17 м. Осадка носом равнялась 8,91 м, кормой 9,17 м, высота борта в середине корпуса корабля 13,28 м, что на 0,52 м меньше, чем у «Блюхера». Высота надводного борта при нормальном водоизмещении составляла в носу 8,1 м, в середине и в корме 5,8 м. Увеличение осадки на один смантиметр соответствовало увеличению водоизмещения на 30,58 т.

Корпус корабля разделили водонепроницаемыми переборками на пятнадцать основных отсеков. Двойное дно было установлено на 75% длины корабля. Способ связей конструкции корпуса — смешанный набор поперечных шпангоутов и продольных стрингеров.

¹ Кеппен П. Надводные корабли и их тактика в войну 1914-1918 гг. Госвоениздат НКО СССР Москва. 1937. с. 136

В артиллерию главного калибра входило восемь двухсот восьмидесяти миллиметровых скорострельных орудий с длиной ствола 45 калибров (12 600 мм), весом 32 т каждое в четырех двухорудийных башнях. Двухсот восьмидесяти миллиметровые орудия стреляли снарядами весом 299 кг с начальной скоростью 820 м/с. Вес заряда составлял 110 кг¹. Стволы орудий имели угол склонения минус восемь градусов, возвышения плюс двадцать градусов. Максимальная дальность стрельбы составляла 18 900-20 400 м.

Боекомплект насчитывал шестьсот шестидесят снарядов для всех восьми орудий главного калибра или от восьмидесяти двух до восьмидесяти трёх снарядов на орудие, причем только бронебойных. Скорострельность орудий составляла два с половиной выстрела в минуту или выстрел из каждого орудия через 24 с.² Вес бортового залпа — 5 920 кг в минуту.

Носовая и кормовая башни располагались в диаметральной плоскости, а две бортовые эшелонированы уступом в средней его части. Расположение башен на немецких линейных крейсерах было аналогичным с английским, но бортовая башня правого борта находилась впереди левой, в противоположность линейным крейсерам типа «Инвинсибил» и «Индефатигебл». Они имели и больший сектор обстрела для бортовых башен на противоположный борт (сто двадцать пять против семидесяти пяти градусов). Внутри этого сектора при наличии четырех башен «Фон-дер-Танн» имел такой же бортовой залп, как и линкор «Нассау» с его шестью башнями. У «Фон-дер-Танна» при диагональном расположении четырех башен суммарный сектор обстрела составлял тысячу сто девять или двести одиннадцать градусов на башню.

Кроме того, на «Фон-дер-Танне» бортовые башни были ближе к диаметральной плоскости и дальше разнесены друг от друга, чем у британцев, и каждая (теоретически) имела сектор обстрела сто двадцать пять градусов на противоположный борт. Расположение башен, две в оконечностях и две по

¹ Кеппен П. Надводные корабли и их тактика в войну 1914-1918 гг. Госвоениздат НКО СССР Москва. 1937. с.144

² Морской сборник. 1910 №8 с.22

диагонали в средней части корабля, было типичным для проектов линейных крейсеров, разрабатываемых в тот период. Расположение линейно-возвышенных башен в оконечностях корабля, как это уже было применено на линкорах США типа «Мичиган», если этот вариант вообще принимался в расчет, вероятно, из-за их большого воздействия на уменьшение остойчивости, вообще не рассматривалось, поскольку на узких немецких линейных крейсерах это сказывалось больше, чем на более широких линкорах.

Калибр главной артиллерии немцев был немного меньше, чем у англичан (280 мм против 305 мм). Так было на всех крупных кораблях немецкого военно-морского флота, за исключением последних проектов («Байерн», «Макензен»).

По сравнению с «Инвинсиблом» бортовая броня «Фон-дер-Танна» имела много большую протяженность (она простиралась в середине корабля до верхней палубы, в то время как британский корабль имел только узкий пояс в районе ватерлинии) и большую толщину (250–150 мм против 150–100 мм у англичан). Она состояла из двух броневых поясов, из которых верхний броневой пояс батареи среднего калибра опирался на нижний — главный броневой пояс.

«Фон-дер-Танн» по праву вызывал восхищение благодаря своему впечатляющему виду, размерам и мощности машин. Германия гордилась им как ярким созданием отечественного судостроения. Экипаж корабля насчитывал девятьсот двадцать три человека (из них сорок один офицер)¹. Становясь флагманским кораблем, экипаж увеличивался на семьдесят шесть человек (из них черырнадцать офицеров), достигая девятисот девяноста девяти человек. В Ютландском бою экипаж состоял из тысячи ста семидесяти трёх человек².

¹ Кеппен П. Надводные корабли и их тактика в войну 1914-1918 гг. Госвоениздат НКО СССР Москва. 1937. с.145

² Кеппен П. Надводные корабли и их тактика в войну 1914-1918 гг. Госвоениздат НКО СССР Москва. 1937. с.179

К 1914г. немецкий флот уже занимал второе место в мире, уступая лишь английскому. За двадцать пять лет активнейшего строительства все остальные морские державы Германии удалось превзойти.

Перед началом Первой мировой немецкий флот состоял из тридцати пяти линкоров (в их составе были и тринадцать дредноутов), восьми броненосцев береговой обороны, четырёх миноносных крейсеров, девяти броненосных крейсеров и сорока одного бронепалубного (так же туда входили и лёгкие бронированные крейсера). К тому же, флот Германии насчитывал сто сорок три эсминца, семьдесят миноносцев, двадцать восемь подводных лодок, десять канонерок, три минных заградителя плюс второстепенные суда.

В процессе строительства находилось шесть линкоров (четыре из них были практически готовы), три линейных и шесть легких крейсеров, двадцать эсминца и тридцать четыре подводные лодки. К тому же для нужд государства были изъяты корабли, предназначавшиеся изначально для других стран. Например, два лёгких крейсера, строившихся Германией по заказу Российской империи¹.

Создание военно-морского флота Германии совпало с ускорением мирового технического прогресса, поскольку развитие техники всегда определяло ход развития вооружений. Однако возможности использования этих технических средств в тех условиях оказались довольно ограниченными. Цели германской морской политики и предпосылки к их осуществлению в эти годы не менялись.

Отличительной чертой германских кораблестроительных программ являлся медленный рост численного состава военно-морского флота. Это в значительной мере зависело от продолжительности постройки кораблей, их конструкции и состава вооружения, когда наряду с верфями, броне- и стале-прокатными, машиностроительными и оружейными заводами в этом процессе были задействованы и другие отрасли индустрии. В результате возникла

¹ Тарас А.Е. Первая мировая война на море -- Мн.: Харвест; М.: АСТ, 2001

потребность координации и планирования кораблестроения на более длительный период.

§ 2. Влияние морской политики Германии на систему международных отношений.

Формулировка и воплощение в жизнь планов военно-морского строительства не только сделали Германию крупной морской державой, но и вывели немецкое государство на международную арену в качестве одного из самых влиятельных участников происходящих в мире событий. К голосу Германии вынуждены были прислушиваться все европейские и мировые лидеры международной арены.

По сути, наличие мощного флота должно было служить одним из важнейших рычагов влияния на международную политику, и в частности на колониальный раздел мира. И действительно, военно-морской флот Германии, как можно заметить, был задействован во всех происходящих в то время мероприятиях подобного рода.

Планы военно-морского строительства, составленные Тирпицем и принятые рейхстагом в 1906, 1908 и 1912 гг. не только вывели немецкий флот на совершенно новый уровень в сжатые сроки, но и оказали большое влияние на международную политику второго рейха, придав ей больше упорства и враждебности, что повлекло за собой вполне определённые внешнеполитические последствия¹. Наиболее ощутимые трудности, ставившие Германию на шаг от развязывания войны, с 1904 по 1914 гг. были связаны именно с воплощением морских программ¹.

«Морской фактор», несомненно, оказал колоссальное влияние на формирование курса внешней политики Германии и её осуществление в начале XX в.

¹ Увеличение германского флота. Неофициальный отдел // Морской сборник. 1901. – № 8. - С. 42-45.

ГЛАВА III. Применение результатов исследования в преподавании истории в средних общеобразовательных учреждениях.

Образовательные программы средней школы предполагают изучение внешней и внутренней политики государств в ту или иную эпоху в довольно общем виде. В учебниках разных авторов тема военной-морской политики в той или иной степени затрагиваются в разных классах. Изучив учебники всеобщей истории разных программ для средней школы можно сделать вывод, что возможности для изучения военно-морской политики кайзеровской Германии есть, но методический аппарат не достаточен, задания не отличаются разнообразием и не привлекают должного внимания к проблеме влияния морской политики на государство в целом.

Тем, где изучению подвергается строительство, состав, технические характеристики и роль военно-морских сил в международной политике немного. Такой, в частности, является изучение международной ситуации в период с конца XIX до начала XX века.

По теме данного исследования был разработан план внеклассного мероприятия, посвященного военно-морскому строительству в Германии перед Первой мировой войной, а так же значению военно-морского флота для обороны и сохранения мощи государства. Обратимся к методическому обеспечению выбранной темы.

¹ Синегубов С.Н. Синдром «военной угрозы» как постоянный фактор германо-английских отношений 1904-1911 гг. // Известия Алтайского гос. ун-та. - 2009. - С. 202-210

§ 1. Методические рекомендации

Урок-семинар на тему «Государство и флот (на примере Кайзеровской Германии)» направлен на:

- Формирование более детального и наглядного представления о немецком флоте рассматриваемого периода. Расширение кругозора.
- Формирование умения анализировать факты и делать выводы на их основе;
- Формирование умения активно и последовательно отстаивать свою точку зрения;
- Развитие умения находить убедительные аргументы при доказательстве своей позиции;
- Совершенствование умения самостоятельно делать выводы;
- Демонстрацию на примере Кайзеровской Германии роли флота в жизни государства в целом, влияния его на различные сферы жизни страны, а так же на положение её в мировом сообществе.

Особенно актуальна данная тема среди десятых классов, поскольку при изучении Всеобщей истории в учебнике для школьников 10-11 классов под редакцией Н. Загладина «Всемирная история: XX век рассматривается тема «Обострение противоречий мирового развития в начале XX века».

§ 2. Конспект урока.

Автор: Перевертина М. В.

Название: «Государство и флот (На примере кайзеровской Германии)»

Класс: 10

Тип: Комбинированный

Форма: урок-семинар

Цели:

А) образовательные

1. Ознакомится с составом военно-морского флота кайзеровской Германии рубежа XIX и XXвв.

Б) развивающие

1. Подвести к выводу о важности наличия военно-морского флота для авторитета государства и влияние его на множество сфер жизни общества.
2. Закрепить умение искать информацию и критически оценивать источники и литературу;

В) воспитательные

1. Привить идею о значимости флота для государства, в том числе и Российского, и понимание его важного места во всей человеческой истории.
2. Сформировать интерес к техническому устройству военной техники, что в свою очередь может повлиять на дальнейший выбор профессии и поможет воспитать увлечённых своим делом грамотных специалистов для государства.
3. Основные понятия: флот, корабль, дредноут, линейный корабль, броненосец.

Материалы и оборудование: доска, наглядные пособия.

Ход занятия:

Этап	Действия учителя	Действия учащихся
1)	<p>Учитель приветствует учеников.</p> <p>- Добрый день, дорогие ребята! Недавно мы с вами изучали тему «Германия в период с... до...?» Как вы уже знаете, как раз в этот период в Германии производилось строительство военно-морского флота. Сегодня мы с вами изучим немецкий флот того периода более подробно и проанализируем как изменилось положение Германии на мировой арене в данный период.</p> <p>Давайте для начала вспомним, что представляет собой флот?</p> <p>Учитель пишет на доске слово «Флот». В ходе обсуждения формулируется определение «флот» и записывается на доске одним из учащихся.</p> <p>Флот:</p> <p>1. Совокупность всех видов судов страны или отдельного моря, речного бассейна. Военно-морской ф. (военно-морские силы). Черноморский ф. Речной ф. Торговый ф. Служить</p>	<p>Ученики приветствуют учителя.</p> <p>Отвечают на вопрос учителя.</p>

	<p>во флоте (в речи моряков на флоте).</p> <p>2. Крупное соединение военно-морских судов. Командир флота¹.</p>	
2)	<p>- Давайте заглянем в прошлое и вспомним, что представлял из себя флот в разные эпохи?</p> <p>- Как выглядел флот в древнем мире?</p> <p>- Как изменился флот во времена Средневековья?</p> <p>- Что представлял из себя флот в период с...до...?</p> <p>- С какими именами ассоциируется у вас история флота?</p> <p>- Ребята, вы большие молодцы. Но сегодня мне хотелось подробнее остановиться на флоте кайзеровской Германии конца XIX начала XX века.</p> <p>В период с конца XIX облик флотов мировых держав принимает новые черты. Все влиятельные мировые державы начинают строительство кораблей нового образца. Самый мощный и современным флотом в рассматриваемый нами период обладала Великобритания. Именно её пример вдохновил во многом и немецких судостроителей. И так, какие же корабли были спроектированы и построены в Германии в период перед первой мировой</p>	<p>Отвечают на вопросы учителя.</p> <p>Заранее подготовленные ученики выступают с сообщением на тему «Военные корабли кайзеровского флота»</p>

¹ Толковый словарь Ожегова. С.И. Ожегов, Н.Ю. Шведова. 1949-1992.

	<p>войной. Давайте послушаем сообщения докладчиков.</p> <p>Учитель заслушивает ответы учеников, в случае необходимости задает дополнительные вопросы по теме, чтобы вывести учащихся на диспут по этому вопросу.</p> <p>Ученики задают вопросы докладчику, если они есть.</p> <p>Учитель выносит на обсуждение следующие вопросы:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Как изменилось состояние немецкого флота за изучаемый нами период времени? - Каким образом новый флот повлиял на то, какое место немецкое государство стало занимать в мировом сообществе? - Как строительство и наличие флота изменило жизнь внутри государства и в том числе жизнь его граждан? - Как сооружение германского флота повлияло на ситуацию в Европе и мире? 	<p>Отвечают на вопрос учителя. В ходе диспута находят ответ на вопрос.</p>
3)	<p>- Ребята, чтобы закрепить полученные знания, я предлагаю вам выполнить задание.</p> <p>Определите, какой тип кораблей изображён на рисунках? Что вы можете сказать об этих кораблях, об истории их создания и устрой-</p>	<p>Работают с раздаточным материалом.</p>

	стве?	
4)	<p>Совместно с учениками учитель делает вывод: наличие конкурентоспособного военно-морского флота является очень важным показателем мощности и влияния государства.</p> <p>Учитель задает дополнительный вопрос: Какие ещё исторические примеры можно привести, чтобы проследить насколько большее значение может иметь наличие или отсутствие флота у того или иного государства? (Здесь можно сделать акцент на российской истории)</p>	<p>Отвечают на вопросы, рассуждают вместе с учителем.</p>

Материалы данной выпускной квалификационной работы могут быть использованы в учебном процессе средней школы.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ.

Строительство Германией военно-морского флота нового образца и стремление Германии к статусу передовой державы в целом и мощной морской державы в частности привело к ряду далекоидущих последствий не только для самой Германии и её граждан, но и для всего мирового сообщества в целом.

Поначалу, в 1870-1880гг. флот лишь помог Германии обеспечить безопасность морских границ на Балтике и создать надёжную оборону на берегах Северного моря.

В дальнейшем же, всё разрастающийся немецкий флот становится всё более тревожным фактором для ведущих мировых держав и становится уже не просто инструментом для сохранения спокойствия своих собственных рубежей, но заявкой на лидерство.

Это, в свою очередь, приводит к ответному наращиванию военно-морской мощи прежде всего со стороны Великобритании. И хотя догнать британский флот Германии так и не удаётся, международная обстановка всё же накаляется во многом как раз благодаря гонке вооружений на море.

Из всего вышесказанного главным выводом будет следующий: строительство Германией военно-морского флота нового образца явилось одним из главных факторов, приведших в итоге к Первой мировой войне.

Однако, проектируя и строя флот, Германия, так же как и любое государство в эту или любую другую эпоху, стремилась отстоять и защитить свои интересы и повысить своё благосостояние. Что, на мой взгляд, не должно являться поводом к возложению на германское государство особой ответственности за трагедию Первой мировой войны.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ И ЛИТЕРАТУРЫ.

ИСТОЧНИКИ.

1. Бюлов Б. Внешняя политика Германии. Одесса: Тип. «Акционерного Южно-Русского О-ва Печатного Дела», 1915
2. Бюлов Б. Державная Германия. Пг. - М.: Освобождение, 1915
3. Германская судостроительная программа на 1908 г. Морская хроника // Морской сборник. 1908. № 2.
4. Морской сборник 1911 г. № 6
5. Тирпиц А. Воспоминания. – М., 1957.
6. Международная ситуация после окончания Великой войны // Военно-морское соперничество и конфликты в 1919 – 1939 гг. Справочное издание. Ред.-сост. А. Е. Тарас. Мн., 2003. – С. 5 – 54.
7. Попытки ограничения морских вооружений // Военно-морское соперничество и конфликты в 1919 – 1939 гг. Справочное издание. Ред.-сост. А. Е. Тарас. Мн., 2003. – С. 55 – 170.
8. Военно-морские конфликты в период между двумя мировыми войнами // Военно-морское соперничество и конфликты в 1919 – 1939 гг. Справочное издание. Ред.-сост. А. Е. Тарас. Мн., 2003. – С. 171 – 321.

ЛИТЕРАТУРА.

1. Аветян А.С. Русско-германские дипломатические отношения накануне первой мировой войны, 1910-1914. М. Наука, 1985г. 287 с.
2. Алафузов В.А. Доктрины германского флота. М. Военное издательство МО СССР. 1956г. 192 с.
3. Астафьев И.И. Русско-германские дипломатические отношения 1905–1911 гг. (от Портсмутского мира до Потсдамского соглашения). М. Изд-во МГУ. 1972г. 305 с.
4. Виноградов К.Б. Боснийский кризис 1908–1909 гг. – пролог Первой мировой войны. Л. Издательство ЛГУ. 1964г. 160 с.
5. Виноградов К.Б. Буржуазная историография Первой мировой войны. М.: Соцэкгиз, 1962. 402 с.
6. Виноградов С. Е. Супердредноуты Второго Рейха «Байерн» и «Баден». М. Коллекция: Яуза. ЭКСМО. 2010. 128 с
7. Виноградов С.Е. Линейный корабль «Дредноут» /Морская коллекция. Монография. 1996. 32 с.
8. Ерофеев Н.А. Английская колониальная политика и закон о флоте 1889 г. – Проблемы британской истории. М. Наука. 1972г. 381 с.
9. Ерусалимский А.С. Внешняя политика и дипломатия германского империализма в конце XIX века. М. Изд-во Академии наук СССР. 1951г. 608 с.
10. Ерусалимский А.С. Германский империализм: история и современность. М. Наука, 1964г. 664 с.
11. Зайончковский А. М. Мировая война. 1914 – 1918. М. Государственное военное издательство. 1931г. 455 с.
- 12.Кеппен П. Надводные корабли и их техника в войну. 1914-1918 гг. М. Воениздат. 1937г. 416 с.
- 13.Кофман В. Корабль, начавший мировую войну. Журнал «Моделист-Конструктор» №10 С. 27-29

14. Лихарев Д.В. Гонка морских вооружений как причина и следствие Великой войны. Первая мировая война: пролог XX века. М. Наука. 1998г. 554 с.
15. Мордвинов Р. Н., Ачкасов В. И., Соловьев И. Н. История военно-морского искусства. Т. 3. Военно-морское искусство эпохи империализма. — М. Воениздат. 1953г. 339 с.
16. Морозов М. Б. Удар по «Шлезениу». Журнал «Фломастер» №2. 2006г. С. 10-16
17. Печуконис Н. И. Дредноуты кайзера. Стальной кулак имперской политики. М. Военная книга. 2005г. 105 с.
18. Полетика Н.П. Возникновение мировой войны. М., Л. Государственное социально-экономическое издательство. 1935г. 728 с.
19. Ролльман Г. Война на Балтийском море, М. Воениздат. 1937г. 345с.
20. Ротштейн Ф.А. Международные отношения в конце XIX в. М., Л. Издательство АН СССР 1960г. 708 с.
21. Синегубов С. Н., Шилов С. П. К проблеме германо-английского флотского и политического соглашения в феврале — марте 1912 г. / Вестник Тюменского гос. ун-та. 2009. № 1. С. 91–96.
22. Синегубов С.Н. Исследование идеологии европейского маринизма на рубеже XIX–XX вв. Европа: междунар. Альманах. Вып 8. Тюмень, 2008. С. 200–203.
23. Синегубов С.Н. Особенности западногерманской историографии военно-морской политики кайзеровской Германии в конце XIX — начале XX вв. Вестник Ишимского государственного педагогического института им. П. П. Ершова. История. 2013. № 2. С. 124–131
24. Синегубов С.Н. Российские историки о германо-английских отношениях конца XIX — начала XX вв. Альманах современной науки и образования. 2009. № 1 (20). Ч. 1. С. 144–147.

25. Синегубов С.Н. Синдром «военной угрозы» как постоянный фактор германо-английских отношений 1904–1911 гг. Известия Алтайского гос. ун-та. 2009. № 4/1 (64/1). С. 202–210.

26. Синегубов С.Н. Упорство против силы: германо-английское морское противостояние в 1900–1914 гг. Тюмень: Изд-во ТюмГУ, 2009. 608 с.

27. Синегубов С.Н. Фолькер Рольф Бергхан — исследователь германо-английских морских противоречий конца XIX — начала XX вв. Историк и его эпоха: Вторые Даниловские чтения (20–22 апреля 2009 г.). Тюмень, 2009. С. 266–270.

28. Тарас А.Е. Первая мировая война на море. М. АСТ. 2001г. 592 с.

29. Туполев Б.М. Кайзеровский военно-морской флот рвется на океанские просторы. Новая и новейшая история. 1982. № 3, 4. С. 11-15, С. 18-19

30. Туполев Б.М. Происхождение Первой мировой войны // Новая и новейшая история. № 4, 2002. С. 3-5

31. Хвостов В. М. История дипломатии. 2-е изд., перераб.и доп. Т. 2. Дипломатия в Новое время, 1871–1914. М. Госполитиздат. 1963г. 820 с.

32. Хвостов В.М. Предисловие. Бюлов Б. Воспоминания. – М., Л. М.-Л.: Соцэкгиз. 1935г. 564 с.

33. Ховарт Д. Дредноуты. – М. Терра. 1997. 176 с.

34. Чаусов В. Н. Сверхдредноуты «Нью-Йорк» и «Техас». «Невероятные исполины». М. Яуза. ЭКСМО. 2012г. 160 с.

35. Шацилло К.Ф. Русский империализм и развитие флота. Накануне Первой мировой войны (1906 —1914 гг.). – М. Наука, 1968г. 368 с.

36. Шилов С. П. Кайзеровский военно-морской флот и Россия: от идеи германо-русского союза к конфронтации в 1897-1914 гг. Монография. Тюмень. Издательство ТГУ. 2004г. 144 с.

37. Эверс Г. «Военное кораблестроение». Л., М. ОНТИ НКТП. Редакция судостроительной литературы. 1935г. 552 с.