

Известия Алтайского государственного университета. 2024. № 6 (140). С. 60–65.
Izvestiya of Altai State University. 2024. No 6 (140). P. 60–65.

Научная статья

УДК 94(430)

ББК 63.3(4Гем)53

DOI: 10.14258/izvasu(2024)6-08

Разработка второго закона о флоте 1900 г. в контексте практической реализации «плана Тирпица» в Германии

Станислав Николаевич Синегубов¹, Сергей Павлович Шилов²

¹Ишимский педагогический институт – филиал, Тюменский государственный университет, Ишим, Россия, globus_75@inbox.ru

²Тюменский государственный университет, Тюмень, Россия, sshilov@mail.ru

Original article

Drafting the Second Navy Law of 1900 in the Context of Implementing the “Tirpitz Plan” in Germany

Stanislav N. Sinegubov¹, Sergei P. Shilov²

¹Ishim Pedagogical Institute – Branch, Tyumen State University, Ishim, Russia, globus_75@inbox.ru

²Tyumen State University, Tyumen, Russia, sshilov@mail.ru

Аннотация. В статье анализируются значение и место принятия второго закона о флоте в 1900 г. в системе долгосрочного планирования германским правительством усиления военно-морских вооружений перед Первой мировой войной. Действия морского ведомства Германии во главе с адмиралом А. Тирпицем в период подготовки и принятия первого закона о флоте в период 1897–1898 гг. заложили правовую основу для реализации будущего линейного флота и были сфокусированы главным образом на решении внутриполитических проблем его принятия (финансирование, законодательная форма принятия, преодоление разногласий в рейхстаге, формирование «флотского сознания» у населения и пр.). На этапе борьбы за принятие второго флотского закона (1898–1900 гг.) были сформулированы основные цели строительства флота (доклад Тирпица кайзеру в Роминтене), изменена его организационная структура. «План Тирпица» перешел из состояния стратегической и теоретической конструкции в практическую область его реализации. В отличие от предыдущего, новый флотский закон имел серьезные внешнеполитические последствия. Отныне германское правительство на фоне масштабности своих планов должно было корректировать дальнейшие шаги на международной арене, прежде всего с учетом возможного обострения отношений с крупнейшей в мире морской державой — Великобританией.

Ключевые слова: строительство флота в Германской империи, второй закон о флоте в Германии, план адмирала Тирпица, доклад в Роминтене

Abstract. The article analyzes the significance of the Second Navy Law of 1900 as well as the importance of its adoption in the German government's long-term planning system of the increasing naval armament before World War I. German admiral Alfred von Tirpitz alongside the German Imperial Naval Office laid the legal basis for implementation of the future battle fleet during the period of preparation and adoption of the First Fleet Act in 1897–1898. They were focused predominately on internal political problems concerning the act adoption e.g. funding, the issue of its legislative form, attempts to overcome differences in Reichstag, forming a sense of demand for fleet among the population, etc. Main goals for the construction of the fleet were defined in Tirpitz's report to the Kaiser in Rominten during the period of political struggles over The Second Naval Law adoption in 1898–1900, where the organizational structure had been changed. The Tripitz-Plan had finally gone from a state of strategy and planning to its practical implementation. The new Naval Law had serious foreign policy implications unlike the previous act. The German government, given the scale of its plans, had to adjust its further steps in the international arena, primarily taking into account the possible worsening of relations with Great Britain — the world's largest maritime power.

Keywords: construction of the fleet in the German Empire, Second Navy Law in Germany, Tirpitz-Plan, report in Rominten

Для цитирования: Синегубов С.Н., Шилов С.П. Разработка второго закона о флоте 1900 г. в контексте практической реализации «плана Тирпица» в Германии // Известия Алтайского государственного университета. 2024. № 6 (140). С. 60–65. DOI: 10.14258/izvasu(2024)6-08.

For citation: Sinegubov S.N., Shilov S.P. Drafting the Second Navy Law of 1900 in the Context of Implementing the “Tirpitz Plan” in Germany. *Izvestiya of Altai State University*. 2024. No 6 (140). P. 60–65. (In Russ.). DOI: 10.14258/izvasu(2024)6-08.

Актуальность изучения истории германского военно-морского строительства тесно связана с историей Первой мировой войны как одной из первопричин ее развязывания великими державами. Определенным стимулом для обращения к теме германского военно-морского строительства перед Первой мировой войной послужило 110-летие ее начала, а также недостаточное внимание исследователей к содержательному контексту военно-морского планирования предвоенного периода — идеологии, структуре, способам достижения и реализации. Хотя в целом невозможно не заметить опубликованные в последнее время работы, в которых изучение причин возникновения Великой войны демонстрирует привлечение оригинальных источников и новые методические подходы. Речь идет в первую очередь о публикациях ученых ИВИ РАН и других российских специалистов, в том числе занимающихся изучением гонки морских вооружений в начале XX в. [1–5]. Весьма успешны и германские коллеги. Так, нельзя пройти мимо работ, вышедших в последнее время в Германии по истории Первой мировой войны М. Эпкенханса, Г. Хиршфельда и Г. Крумайша, Й. Леонгарда и др. [6–8]. Несмотря на то, что немецкие историки не видели необходимости в рамках поставленных перед собой задач анализировать «флотскую политику» Германии, ее цели, последствия и, что немаловажно, эффективность получили соответствующие оценки в контексте ее влияния на обострение отношений с «владычицей морей».

Так, М. Эпкенханс заметил, что благодаря Тирпицу и его концепции создания линейного флота сторонники «вильгельмовской мировой политики» стали наращивать упущеные возможности своих предшественников, нацеленных на ведение континентальной войны [9, S.13]. В свою очередь Д.В. Лихарев сделал вывод, что глава германского морского ведомства с помощью создания современного флота хотел заставить англичан «признать право Германии на "мировую политику"». А поскольку Великобритания уже имела самый мощный флот в мире, именно Германия в качестве «державы-ревизиониста» провоцировала Великобританию на усиление своего флота [4, с. 347]. Фактически «план Тирпица», по мнению Крумайша и Хиршфельда, был направлен на то, чтобы добиться от Англии уступок в колониальных делах, а сама «флотская политика» и усиление флота была формой «гигантского вымогательства» (*ein gigantisches Epressungsmanöver*) [7, S. 22]. В то же время, согласно мнению немецких историков, «план Тирпица» был

нежизнеспособен уже к 1906 г., когда Великобритания ответила строительством огромных кораблей типа «Дредноут», водоизмещением до 18000 тонн, на спуск которых немцы не смогли отреагировать количеством и качеством своих судов [7, S. 22].

Отмеченный в последнее время интерес исследователей к германской военно-морской политике стимулирует вновь обратиться к анализу «плана Тирпица», который, по мнению авторов, принял вполне конкретные очертания ко времени принятия второго закона о флоте. Законы о флоте 1898 и 1900 гг., а также морские «новеллы», принятые рейхстагом в период с 1906 по 1912 г., явились своеобразными ступенями, по которым правящие круги Германии взирались к вершине морского могущества с каким-то особым, присущим только немецкому характеру, упорством. Это движение было постепенным и осуществлялось в рамках долгосрочного планирования. Разработанная военно-морским ведомством стратегия, известная в научной литературе как «план Тирпица», предусматривала строительство такого флота, который имел бы значение в борьбе с Великобританией не только в северных морях, но и далеко за их пределами [9].

В этой связи выглядят вполне логичными утверждения, что именно первый закон о флоте 1898 г. являлся «материнским» по отношению к «плану Тирпица», а все последующие усиления флота, включая закон о флоте 1900 г., были предопределены выверенной стратегией морского руководства. Есть и другая точка зрения. Так, норвежский исследователь Р. Хобсон, один из самых известных специалистов по истории германской военно-морской доктрины, полагает, что корни военно-морской доктрины Тирпица залегают гораздо глубже, чем начало ее законодательного регулирования. «План Тирпица» как минимум восходит к так называемому Меморандуму IX 1894 г. В нем адмирал заявил, что поскольку превосходство над противником имеет фундаментальное значение для стратегического наступления, оно должно изменяться соотношением пять кораблей против трех [10, S. 215–223]. Тем не менее, необходимо подчеркнуть, что принятые решения по увеличению флота в рамках второго закона можно считать началом реализации «плана Тирпица» в политической и организационной военно-морской сфере.

Сам Тирпиц называл первый закон о флоте «фундаментом» для обороны страны с моря [9, S. 160], либо, согласно его мемуарам, неким «прыжком через палку», т.е. преодолением препятствия, после

которого можно было вести работу максимально эффективно и, что особенно важно, без оглядки на рейхстаг [11, с. 149].

Похоже, что ни в Великобритании, да и в самой Германии особо не верили в далеко идущие перспективы германского флотского строительства. Даже в случае выполнения утвержденной законом программы германский флот значительно уступал бы по своей боевой мощи «владычице морей». Возможно, по этой причине английская пресса тогда хранила молчание. И лишь с принятием нового законопроекта в 1900 г. лондонская «Times» призвала свое правительство к бдительности. Призыв был услышан, но лишь в 1903 г. английские моряки ответили на немецкие планы пе-реброской средиземноморской эскадры в Балтийское море [12, с. 98].

В свою очередь российский «Морской сборник» обратил внимание своих читателей на то, что при внесении проекта флотской программы в рейхстаг правительством категорически отвергались обвинения политических оппонентов в желании наращивать военно-морские вооружения до бесконечности. Журнал процитировал слова инициаторов проекта, что «правительство не имеет в виду каких-либо проектов о безграничном увеличении флота, сила которого после выполнения данной кораблестроительной программы является достаточной для охраны интересов империи на морях» [13, с. 92].

Однако официальные заявления правительства не вязались с истинными намерениями. Сразу после принятия первой программы в правящих кругах Германии господствовали настроения, которые прусский принц Генрих выразил в поздравительной телеграмме из Китая в Берлин немногословным «ура!» [14, р. 196]. А в семье графа Ф. Эйленбурга, близкого друга кайзера Вильгельма II, успех отмечали вином и шампанским, благословляя императора на дальнейшую работу по созданию мощного военного флота [15, S. 1888].

Уже с осени 1898 г. в военно-морском ведомстве началась интенсивная подготовка нового флотского закона. Его руководитель стремился проводить ее без шума, так как опасался внутренних и внешнеполитических осложнений, связанных с противодействием маринизму со стороны общества и возможным обострением отношений с Англией. В октябре 1898 г. он обязал всех служащих ведомства не только строго хранить в тайне всю работу учреждения, но и быть сдержанными даже в общении друг с другом [9, с. 160].

Сам Тирпиц «взял себе за принцип построить так организационную работу, чтобы она полностью соответствовала задаче нового увеличения флота в будущем» [11, с. 150]. Одно из направлений такой деятельности — полное предоставление преимуществ более современному, чем броненосному, линейному флоту.

Для достижения поставленной цели пренебрегали всеми другими областями организационной структуры германского флота, в том числе укреплением побережья, финансирование которого отвлекало значительные денежные средства от строительства боевого наступательного флота. В декабре 1898 г. с помощью кайзера Тирпицу удалось добиться отказа от строительства крупных прибрежных оборонительных сооружений. По предложению исполняющего тогда обязанности генерального конструктора адмирала В. Букселя, опять-таки с целью экономии, военно-морским ведомством были проведены мероприятия по сокращению резерва торпед [9, с. 161–163]. Однако эти и некоторые другие меры не могли удовлетворить запросы морского министерства. Нехватка финансовых ресурсов позволяла лишь вновь требовать выделения дополнительных ассигнований.

На возможность дальнейшего форсирования вооружений на море, не дожидаясь выполнения первой программы, Тирпиц указал Вильгельму II в конце ноября 1898 г. [16]. В докладной записке императору он обрисовывал лишь контуры нового флотского закона. Его основа должна была «как можно теснее» быть связанной с уже принятым законом о флоте с тем, чтобы обеспечить «всеобщую поддержку нации». Морской министр предлагал принять очередной флотский закон в качестве дополнения, т.е. «новеллы». Ее нужно было сконструировать так, чтобы существующие суда береговой обороны класса «Зигфрид» были заменены по истечении срока службы полноценными линейными кораблями и составили бы четвертую эскадру. Кроме того, новелла должна была предусматривать строительство «3-ей эскадры в комплексе с крейсерской группой и дивизионом миноносцев» [16, S. 155]. Увлеченный перспективами Вильгельм II не стал противиться разработке очередной программы морского ведомства.

Чтобы добиться поддержки кайзера на всех этапах подготовки новой морской программы, Тирпиц в течение 1899 г. подготовил ряд докладов монарху, в которых были изложены его взгляды на морское будущее империи. Но прежде нужно было преодолеть сопротивление, исходящее от рейхстага, а также некоторых руководящих организационных структур флота. Опасаясь преждевременной огласки своих планов, Тирпиц в январе 1899 г., выступая в бюджетной комиссии рейхстага, заявил, что «ни с какой стороны, ни в какой форме нет намерения предлагать новый план военно-морского строительства; напротив, во всех инстанциях существует твердое намерение выполнить существующий план и держаться в пределах, им предусмотренных» [17, с. 629].

Внутри флота оппозиция военно-морскому ведомству исходила, прежде всего, со стороны верховного командования флотом во главе с адмиралом Э. Кнорром. Разногласия этих двух инстанций были

принципиальными, носили тактический и военно-стратегический характер и в первую очередь касались качественных и количественных характеристик будущей «морской силы». Планы верховного командования предусматривали строительство заграничного флота [11, с. 171] и укрепление обороны побережья, что противоречило концепции создания наступательного линейного флота. Поэтому глава военно-морского ведомства под флагом «борьбы против параллелизма» в управлении флотом добивался полноты власти в решении всех вопросов. А в скором времени наступил благоприятный период для нанесения решающего удара по оппонентам во время очередной встречи с кайзером. Тирпиц обрисовал императору указанную проблему с позиции видения долгосрочных результатов реформирования флота. При этом была затронута юридическая сторона вопроса. Проявляя незаурядные способности тактика, играя на честолюбии Вильгельма II, Тирпиц убедил его, что только он сам, как главнокомандующий, должен осуществлять функции верховного командования флота [18, S. 82].

20 февраля 1899 г. Вильгельм II согласился на изменение структуры учреждений флота, а 14 марта издал указ о перестройке в высших инстанциях флота. Верховное командование ликвидировалось. Часть полномочий этого органа передавалось морскому министерству, другая была поделена между морскими базами в Киле и Вильгельмсгафене, а также вновь созданным «рудимитарным» и недоукомплектованным штабом Адмиралтейства с функциями военно-морского планирования [10, S. 263]. Таким образом, ликвидация верховного командования означала не только расширение полномочий Тирпица в решении вопросов флотской политики, но и победу его стратегической концепции строительства линейного флота, предназначенного для борьбы с Англией за колонии и мировое господство.

В связи с этими и другими событиями морской агент в Берлине А.К. Полис докладывал в мае 1899 г. в Петербург: «С новой реформой, с уничтожением “Ober Commando” он (Тирпиц. — С.С., С.Ш.) получил первенствующее положение во флоте» [17, л. 78].

Несмотря на проводимые реформы управления флотом, Тирпиц продолжал всячески скрывать от общественности новые планы строительства кораблей, которые, как выяснилось позже, превышали в два раза количественный состав флота, предусмотренный законом 1898 г.

Впрочем, осторожность Тирпица не осталась незамеченной А.К. Полисом. 14 мая 1899 г. он рапортовал из Берлина в Петербург о том, что во время спуска на воду броненосца «Кениг Вильгельм» Тирпиц «отнесся к агентам морским и военным весьма подозрительно, держал их в отдалении, никого у себя не принимает и так как он в обществе почти никогда не бывает, то его никто из агентов и не зна-

ет» [19, л. 77–78]. В это же время другой представитель Петербурга в германской столице, на этот раз от финансового ведомства, В.И. Тимирязев сообщал о появлении в германской прессе соответствующей информации. Он писал, в частности: «Возможно, что приобретение Микронезии послужит правительству желанным поводом к дальнейшему увеличению германского флота. В близких правительственные сферам кругах печати появляются уже намеки на это» [20, л. 126].

Заключительным этапом прорисовки «плана Тирпица» стал доклад кайзеру в Роминтене 28 сентября 1899 г., где в охотничьем доме, по воспоминаниям адмирала, «лесной воздух и относительное отсутствие тревог шли кайзеру на пользу. Он спокойнее и внимательнее, чем это было возможно для него в суматохе большого света или в путешествиях» [11, с. 185]. Тирпиц обозначил императору как долгосрочные, так и краткосрочные перспективы военно-морского развития.

Конечной целью адмирал видел флот в составе 45 линейных кораблей и 12 больших крейсеров, из которых 40 линкоров должны были дислоцироваться в отечественных водах [21, S.161–162]. В случае выполнения такой программы, подчеркивал Тирпиц, германский флот будет уступать только английскому. Однако выгодное географическое положение рейха, стройная система обороны и мобилизации, имеющиеся в строю миноносцы, тактическая подготовка, планомерная организация и единое руководство, все вместе взятое, позволит обеспечить успех в столкновении с Великобританией [11, с. 155].

Задуманное намечалось осуществить в несколько этапов. Сначала планировалось ввести в строй 3-ю эскадру линкоров, а также крейсера для заграничного плавания; на следующем — заменить корабли класса «Зигфрид», т.е. броненосцы береговой обороны, современными линейными кораблями, которые считались более эффективными в борьбе с английским флотом.

К краткосрочным перспективам следует отнести так называемый «тройной темп», т.е. строительство трех кораблей в год. Такое количество, считал Тирпиц, было продиктовано прежде всего технико-организационными причинами. Именно так флотский закон 1898 г. обеспечивал «тройной темп» лишь до 1901 г. Далее строительная норма снижалась до одного корабля в год, что шло вразрез с интересами владельцев судо-верфей. Чтобы избежать колебания нормы, Тирпиц предложил внести законопроект в рейхстаг в виде новеллы, «чтобы норма три корабля в год сохранялась сама собой» [11, с. 151].

Антианглийская направленность плана, изложенного морским министром в Роминтене, была очевидна. Стремление создать флот, который мог бы поспорить с Англией в будущей войне за пере-

дел мира, стало ядром военно-морской стратегической концепции Тирпица. Надо заметить, что последняя не отличалась особой оригинальностью, так как была основана на идеях стратегического и военно-технического превосходства над противником американского адмирала А. Мэхэна. Впрочем, свои тезисы Тирпиц не считал заимствованными, в том числе линейный принцип построения эскадр, поскольку пришел к ним вполне самостоятельно эмpirическим путем [11, с. 76].

В целом Тирпиц стремился получить для своего флота так называемый «этернат», иными словами, добиться такого положения, когда отпуск средств на новое судостроение осуществлялся бы автоматически, т.е. без ежегодных дебатов в рейхстаге. Сделать это было крайне необходимо, так как постоянное совер-

шенствование технической части военных кораблей влекло за собой соответствующий рост цен. И тогда уже в ближайшей перспективе морской министр столкнулся бы с проблемой финансирования своего плана [22, S. 94].

Таким образом, «тройной темп» при 20-летней замене устаревших кораблей лег в основу кораблестроительной политики Тирпица и его плана. Этой формуле соответствовали и морские новеллы, принятые в Германии после 1900 г. Второй закон о флоте явился кристаллизацией основных идей и положений «плана Тирпица» по превращению Германии в великую морскую державу. В дальнейшем он неоднократно корректировался в рамках «флотских новелл», в целом сохраняя свое идейное и стратегическое ядро.

Библиографический список

1. Россия в системе международных отношений накануне и в годы Первой мировой войны / отв. ред. А.О. Чубарьян : в 3 т. Т. 1: Россия и центральные державы. М. : Международные отношения, 2023. 368 с.
2. Россия в системе международных отношений накануне и в годы Первой мировой войны / отв. ред. А.О. Чубарьян : в 3 т. Т. 2: Россия и союзники. М. : Международные отношения, 2023. 608 с.
3. Россия в системе международных отношений накануне и в годы Первой мировой войны / отв. ред. А.О. Чубарьян: в 3 т. Т. 3: Россия и центральные страны. М. : Международные отношения, 2023. 392 с.
4. Лихарев Д.В. Флот и военно-морское ведомство Великобритании на пути к Первой мировой войне, 1900–1914. СПб. : Евразия, 2021. 365 с.
5. Синегубов С.Н., Шилов С.П. Доминанты военно-морской политики кайзеровской Германии в отношении Великобритании и России в 1900–1914 гг. Тюмень: ТюмГУ Press, 2023. 568 с.
6. Epkenhans M. Der Erste Weltkrieg. Paderborn: Ferdinand Schöningh, 2015. 282 S.
7. Hirschfeld G., Krumeich G. Deutschland im Ersten Weltkrieg. Frankfurt am Mein: S. Fischer Verlag. 331 S.
8. Leonhard Jörn. Die Büchse der Pandora. Geschichte des Ersten Weltkriegs. München: C.H. Beck. 2014. 1157 S.
9. Berghahn V.R. Der Tirpitz-Plan. Genesis und Verfall einer Innenpolitischen Krisenstrategie unter Wilhelm II. Düsseldorf: Droste, 1971. 640 S.
10. Hobson R. Maritime imperialism [лат.]. Seemachtideologie, seestrategischen Denken und der Tirpitz-Plan 1875 bis 1914. München: R. Oldenbourg, 2004. 388 S.
11. Тирпиц А. Воспоминания. М. : Воениздат, 1957. 656 с.
12. Синегубов С.Н. Упорство против силы: германо-английское морское противостояние в 1900–1914 гг. Тюмень: Изд-во Тюменского гос. ун-та, 2009. 608 с.
13. Морской сборник. 1898. №8. Неофициальный отдел. С. 90–96.
14. Steinberg J. Yesterday's Deterrent: Tirpitz and the Birth of the German Battle Fleet. London: Macdonald, 1965. 240 p.
15. Eulenburg-Heltefeld Ph. Philipp Eulenburgs Politische Korrespondenz/Hrsg. von John C.G.Rohl. Boppard am Rhein: Boldt, 1983. S. 1465–2383.
16. Berghahn V.R., Deist W. Rüstungen im Zeichen der Wilhelminischen Weltpolitik. Grundlegende Dokumente. Notizen des Staatssekretärs des Reichsmarineamts, Kontreadmiral Tirpitz, zum Immediatvortrag am 28. November 1898 über den Ausbau des Flottengesetzes mit Hilfe einer Novelle. 1890–1914. Düsseldorf: Droste, 1988. S. 154–156.
17. Ротштейн Ф. А. Международные отношения в конце XIX в. М. ; Л. : Изд-во АН СССР, 1960. 705 с.
18. Hubatsch W. Die Ära Tirpitz. Studie zur Deutschen Marinepolitik. 1890–1918. Göttingen: Musterschmidt, 1955. 239 S.
19. Российский государственный архив военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 417. Оп. 1. Д. 1507.
20. Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 560. Оп. 22. Д. 203.
21. Berghahn V. R., Deist W. Rüstung im Zeichen der Wilhelminischen Weltpolitik. Grundlegende Dokumente. 1890–1914. Notizen des Staatssekretärs des Reichsmarineamts, Kontreadmiral Tirpitz zum Immediatvortrag am 28 September 1899 über die Vorbereitung und Zielsetzung der Novelle zum Flottengesetz. Düsseldorf: Droste Verl., 1988. S. 159–162.
22. Kaulisch B. Alfred von Tirpitz und die Imperialistische deutsche Flottenrüstung. Berlin: Militärverlag, 1982. 244 S.

References

1. *Russia in the System of International Relations on the Eve and During the First World War.* Ed. by A.O. Chubaryan: in 3 Vols. T. 1: *Russia and the Central Powers.* Moscow: International Relations, 2023. T. 1. 368 p. (In Russ.).
2. *Russia in the System of International Relations on the Eve and During the First World War.* Ed. by A.O. Chubaryan: in 3 Vols. T. 2: *Russia and Its Allies.* Moscow, Mezhdunarodnye otnosheniya Publ., 2023. 608 p. (In Russ.).
3. *Russia in the System of International Relations on the Eve and During the First World War.* Ed. by A.O. Chubaryan: in 3 Vols. T. 3: *Russia and the Central Countries.* Moscow, Mezhdunarodnye otnosheniya Publ., 2023. 392 p. (In Russ.).
4. Likharev D.V. *Fleet and the Naval Department of Great Britain on the Way to the First World War, 1900–1914.* St. Petersburg, Eurasia Publ., 2021, 365 p. (In Russ.).
5. Sinegubov S.N., Shilov S.P. *Dominants of the Naval Policy of the Kaiser's Germany in Relation to Great Britain and Russia in 1906–1914.* 568 p. (In Russ.).
6. Epkenhans M. *The First World War.* Paderborrn: Ferdinand Schöningh, 2015. 282 p. (In German).
7. Hirschfeld G., Krumeich G. *Germany in the First World War.* Frankfurt am Mein: S. Fischer Verlag. 331 p. (In German).
8. Leonhard Jörn. *Pandora's Box. History of the First World War.* Munich: C.H. Beck. 2014. 1157 p. (In German).
9. Berghahn V.R. *The Tirpitz Plan. Genesis and Decay of a Domestic Political Crisis Strategy under Wilhelm II.* Düsseldorf: Droste, 1971. 640 p. (In German).
10. Hobson R. *Maritime Imperialism. Naval Power Ideology, Naval Strategic Thinking and the Tirpitz Plan 1875 to 1914.* München: R Oldenbourg, 2004. 388p. (In German).
11. Tirpitz A. *Memoirs.* Moscow: Voenizdat Publ., 1957. 656 p. (In Russ.).
12. Sinegubov S.N. *Perseverance against the Force: German-English Maritime Confrontation in 1900–1914.* Tyumen: Tyumen State University Publishing House, 2009. 608 p. (In Russ.).
13. *Marine Collection.* 1898. №8. Unofficial Department. P. 90–96. (In Russ.).
14. Steinberg J. *Yesterday's Deterrent: Tirpitz and the Birth of the German Battle Fleet.* London: Macdonald, 1965. 240 p.
15. Eulenburg-Heltefeld Ph. *Philipp Eulenburg's Political Correspondence.* Ed. by John C.G. Röhl. Boppard am Rhein: Boldt, 1983. P. 1465–2383.
16. Berghahn V.R., Deist W. *Armaments in the Sign of Wilhelminian World Politics. Basic Documents.* Notes of the State Secretary of the Reich Naval Office, Rear Admiral Tirpitz, on the Immediate Lecture on 28 November 1898 on the Expansion of the Fleet Act with the Help of an Amendment. 1890–1914. Düsseldorf: Droste, 1988. P. 154–156. (In German).
17. Rothstein F. A. *International Relations in the Late 19th Century.* Moskva-Leningrad: Publ. AN SSSR, 1960. 705 p. (In Russ.).
18. Hubatsch W. *The Tirpitz era. Study on German Naval Policy. 1890–1918.* Göttingen: Musterschmidt, 1955. 239 p. (In German).
19. *Russian State Archive of the Navy.* F. 417. Op. 1. D.1507. (In Russ.).
20. *Russian State Historical Archive (RGIA).* F. 560. Op. 22. D. 203. Report of the Financial Agent V.I. Timiryazev. Berlin, May 31 (June 12), 1899 (In Russ.).
21. Berghahn V. R., Deist W. *Armament under the Sign of Wilhelm World Politics. Basic Documents.* Notes of the State Secretary of the Reich Naval Office, Rear Admiral Tirpitz, on the Immediate Lecture on 28 September 1899 on the Preparation and Objectives of the Amendment to the Fleet Act. 1890–1914. Düsseldorf: Droste Verl., 1988. P. 159–162. (In German).
22. Kaulisch B. *Alfred von Tirpitz and the Imperialist German Naval Armament.* Berlin: Militärverlag, 1982. 244 p. (In German).

Информация об авторах

С.Н. Синегубов, доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой истории, социально-экономических и общественных дисциплин Ишимского педагогического института (филиал), Тюменский государственный университет, Ишим, Россия.

С.П. Шилов, доктор исторических наук, профессор, заведующий кафедрой истории, Тюменский государственный университет, Тюмень, Россия.

About the authors

S.N. Sinegubov, Doctor of Historical Sciences, Full Professor, Head, Department of History, Socio-Economic and Social Disciplines, Ishim Pedagogical Institute, Tyumen State University, Ishim, Russia;

S.P. Shilov, Doctor of Historical Sciences, Full Professor, Head, Department of History, Tyumen State University, Tyumen, Russia.