

Министерство образования и науки Российской Федерации
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
«САРАТОВСКИЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ ИМЕНИ Н.Г.
ЧЕРНЫШЕВСКОГО»

Кафедра всеобщей истории

Фактор морской блокады на рубеже XIX-XX веков

АВТОРЕФЕРАТ БАКАЛАВРСКОЙ РАБОТЫ

студента 4 курса 411 группы

направления 46.03.01 «История»

Института истории и международных отношений

Хвалина Романа Александровича

Научный руководитель

к.и.н., доцент

Д.М. Креленко

Зав. кафедрой

д.и.н., профессор

Л.Н. Чернова

Саратов 2018

Введение. Представленная выпускная квалификационная работа посвящена применению морской блокады и противодействию ей в войнах рубежа XIX и XX веков. Начиная с античности, сила государства на море часто определяла и его мощь вообще. Для любой страны нет лучшего способа проявить собственную силу и развить свою экономику, чем построить и содержать мощный военный и коммерческий флот. И в наши дни 18 экономически сильнейших стран мира – это государства, имеющие выход к морю. Вплоть до середины XX века доставка морем была наибо́льшим способом перевозить товары или людской ресурс в самые разные точки планеты. Очевидно, что изучение этого явления чрезвычайно актуально.

Морская блокада, целью которой, прежде всего, является пресечение торговли или снабжения порта или какой-либо территории, по сути своей является формой экономических санкций. Такая стратегия фактически гарантировала успех применяющей её стороне, но требовала от неё же значительного терпения. В той или иной форме блокада применялась на протяжении почти всей истории человечества. Сам термин «морская блокада» был введен в 1850 г. для обозначения торговой блокады, проводимой без объявления войны.

Морская блокада по стратегии своей может быть ближней, или тесной, когда блокируемый, покидая базу, неизбежно вынужден вступить в бой с блокирующей эскадрой, и дальней, или широкой, при которой противник в определённой зоне осуществляет переходы и ведёт боевые действия, не входя в боевое соприкосновение с силами блокады.

В рамках выпускной квалификационной работы рассматривается «эпоха угля и пара», а конкретно период с 1898 по 1918 годы. Актуальность выбранной темы подчёркивается тем, что в этот временной отрезок, фактически, сложились «каноничные» военные механизмы проведения морской блокады и контрблокады, а так же их политико-юридического оправдания. Опыт испано-американской и русско-японских войн изучался

наиболее прогрессивными морскими теоретиками всех важнейших стран-участников Первой мировой войны и, несомненно, оказал влияние на ход борьбы на море. Стратегии Второй мировой войны базировались целиком на опыте предыдущей мировой войны. Теоретические законы войны на море, выведенные Мэхеном на основе опыта всех морских конфликтов в истории человечества, за эти двадцать лет нашли себе доказательство на практике.

Для написания работы в значительной степени использовались исследования как отечественных, как и зарубежных авторов. Прежде всего следует отметить работы Л.Ю. Слёзкина¹, К.С. Шустова², Р.В. Кондратенко³, посвящённые, собственно, самой войне и исследования А.А. Белова⁴ и белорусского историка Ю.Ю. Ненахова⁵, которые посвящены исключительно флоту противоборствующих сторон.

Кораблям русско-японской войны посвящены монографии В. Новикова и А. Сергеева⁶, С. А. Балакина⁷. Золотарев В. А. и Козлов И. А.⁸ А. Б. Широкоград целиком посвятил свой труд обороне Порт-Артура и его блокаде японцами⁹. Важнейшими в работе оказались труды А.Г. Больных, известного не только как военного историка, но и как переводчика книг по войне на море в ходе Второй мировой войны¹⁰. В своих книгах А.Г. Больных в существенной мере опирается и на зарубежные исследования.

¹ Слёзкин Л.Ю. Испано-американская война 1898 года. М., 1956.

² Шустов К.С. Освободительная война на Кубе и политика США. М., 1970.

³ Кондратенко Р.В. Испано-американская война 1898 года. СПб., 2001.

⁴ Белов А. А. Броненосцы Соединенных Штатов Америки : "Мэн", "Техас", "Индиана", "Массачусетс", "Орегон" и "Айова". СПб., 2004.

⁵ Ненахов Ю. Ю. Энциклопедия крейсеров 1860—1910. — М.: АСТ, 2006.

⁶ Новиков В., Сергеев А. Богини Российского флота. «Аврора», «Диана», «Паллада». М., 2009.

⁷ Балакин С.А. «Микаса» и другие. Японские броненосцы 1897—1905 // Морская коллекция. 2004. №8.

⁸ Золотарев В. А., Козлов И. А. Три столетия Российского флота, XIX — начало XX века. М.; СПб., 2004.

⁹ Широкоград А. Б. Падение Порт-Артура. М., 2003.

¹⁰ Больных А.Г. Морские битвы Первой мировой: На океанских просторах. М., 2002; Больных А.Г. Подлодки в бою. «Топи их всех!». М., 2003; Больных А.Г. XX век флота. Трагедия фатальных ошибок. XX век флота. М., 2011; . Больных А. Г. Линкоры. Иллюстрированная энциклопедия. М., 2013.

Почти все русскоязычные исследования, целиком посвящённые морской блокаде и контрблокаде, относятся к 20-50-ым годам прошлого столетия и написаны преимущественно морскими офицерами. Часто эти исследования публиковались в ежемесячном издании морского ведомства СССР – журнале «Морской сборник», а также Воениздате. Это работы А.В. Шталь¹¹; И.Н. Каверина¹², посвящённые морской блокаде в Первой мировой войне. Публикации А.А. Свечина¹³ и В. Е. Егорьева¹⁴ рассматривают морскую блокаду Порт-Артура в ходе русско-японской войны. В работах этих морских теоретиков особенно широко освещены вопросы тактики морской войны, приводится подробная статистика, в том числе, и экономическая. Также эти авторы дают оценку юридическим и политическим аспектам морской блокады и контрблокады, разумеется, с марксистских позиций.

Экономические аспекты морской блокады осветили А.Е. Снесарев, его исследование – единственное на русском языке, тщательно разбирающее именно социальные последствия морской блокады¹⁵ и Г.И. Шигалин¹⁶. Проблематику политико-правового аспекта морской блокады и контрблокады освещали З.М. Гершов¹⁷; а так же современный американец Д.В. Усатюк¹⁸.

¹¹ Шталь А. Оперативно-тактическое наследство морских сил после мировой войны // Морской сборник. 1934; Шталь А. Развитие методов операций подводных лодок в войну 1914–1918 гг. на основных морских театрах. М., 1936.

¹² Каверин И.Н. За кулисами английской блокады. М., 1955.

¹³ Свечин А.А. Глава 9: Русско-японская война 1904–05 г. // Эволюция военного искусства. М.; Л., 1928. Т. II.

¹⁴ Егорьев В. Е. Операции владивостокских крейсеров в Русско-японскую войну 1904–1905 гг. М.; Л., 1939.

¹⁵ Снесарев А.Е. Военно-экономические перспективы Германии. URL:http://www.snesarev.ru/trudi/perspektivi_germanii.html

¹⁶ Шигалин Г. И. Военная экономика в первую мировую войну. М., 1956.

¹⁷ Гершов З.М. "Нейтралитет" США в годы первой мировой войны. М., 1962; Гершов З.М. Вудро Вильсон. М., 1983.

¹⁸ Усатюк Д.В. Позиция США по вопросу английской морской блокады Германии в годы первой мировой войны // Сибирь в системе международных связей. Сборник научных статей и материалов / под. ред. профессора В.П. Зиновьева. Томск, 2000.

Для написания бакалаврской работы был использован ряд зарубежных исследований, как переведённых, так и на языке оригинала. Абсолютное большинство этих публикаций впервые были изданы на английском языке. Х. Вильсон изучал развитие броненосцев в «эпоху угля и пара»¹⁹. Другая известная его работа посвящена событиям борьбы на море во время Первой мировой войны²⁰.

Монография Дж. Лиике посвящена исследования флота США, проверенный в боях испано-американской войны 1898 года²¹. Монография А.А. Нофи ярко описывает важнейшие события испано-американской войны, как на суше, так и на море²². Книга польского историка Ю.В. Дисканта подробно рассказывает об осаде Порт-Артура²³. Оценка событий в ходе борьбы на море во время Первой мировой войны иностранными историками отличается от позиции советских исследователей. Первые придают большое внимание событиям морской блокады Германии, считая её главным стратегическим действием всей войны. Отечественные исследователи не придают никакого значения факту продолжения блокады после подписания Компьенского перемирия. Зато эта проблема является основной темой монографий Ф. Блейхута²⁴ и С.Л. Бейна²⁵. Монографии Р. Гибсона и М. Прендергаста²⁶, а так же Э. Грея²⁷ посвящены германским подводным лодкам и германской контрблокаде.

¹⁹ Вильсон Х. Броненосцы в бою. М., 2003.

²⁰ Вильсон Х. Линкоры в бою. 1914-1918 гг. М., 2002.

²¹ Leeke J. Manila and Santiago: The New Steel Navy in the Spanish–American War. Naval Institute Press. 2009

²² Nofi A.A. The Spanish–American War, 1898, Pennsylvania: Combined Books, 1996

²³ Дискант Ю.В. Порт-Артур, 1904. М., 2002.

²⁴ Blahut F. Hidden Historical Fact: The Allied Attempt to Starve Germany in 1919 // The Barnes Review. 1996. URL: <https://www.wintersonnenwende.com/scriptorium/english/archives/blockade/bgy35.html> (дата обращения: 18.03.2018).

²⁵ Vane S.L. The Blockade of Germany after the Armistice (1918–1919). Stanford University Press, 1942

²⁶ Гибсон Р., Прендергаст М. Германская подводная война 1914-1918 гг. Мн., 2002.

²⁷ Грей Э. Немецкие подводные лодки в Первой мировой войне. 1914-1918 гг. М., 2003.

Объект исследования – морская блокада в войнах рубежа XIX-XX вв. и её влияние на стратегию войны в море.

Предмет исследования – влияние морской блокады на исход военной кампании, юридические, политические и экономические аспекты применения морской блокады.

Цель исследования – проанализировать основные этапы в развитии стратегии морской блокады, выявить результаты и последствия этих стратегий на международные отношения, экономику противоборствующих сторон, концепции развития военно-морского флота и ведения войны на море. Заданная цель предопределила постановку и решение следующих задач исследования:

1) Рассмотреть ключевые аспекты становления и развития теории морской блокады и контрблокады;

2) Проанализировать влияние морской блокады в политической, экономической и социальной сферах;

3) Изучить ретроспективу применения морской блокады в войнах рубежа XIX-XX вв. на примере испано-американской и русско-японской войн;

4) Охарактеризовать влияние морской блокады на исход Первой мировой войны;

5) Осветить меры противодействия морской блокаде на примере германской неограниченной подводной войны;

6) Рассмотреть влияние теорий, сформировавшихся к концу Первой мировой войны на последующие конфликты на море.

В выпускной квалификационной работе используются источники следующих видов: законодательные, периодические источники и источники личного происхождения. К числу законодательных источников относятся декларации и конвенции, регулирующие ведение морской войны. Это лондонская декларация о праве морской войны 1909 г. и Гаагская конвенция о некоторых ограничениях в пользовании правом захвата в морской войне,

опубликованные в сборнике «Международное право в избранных документах» изданного в Москве в 1957 под редакцией знаменитого советского правоведа В.Н. Дурденевского^{28;29}.

Ряд ценных источников представлен в журнале «Морской сборник», который издаётся без перерыва на войны и революции с 1848 г. В журнале представлена как аналитика, так и отчёты военных атташе. Так, мною в качестве источников были использованы материалы, опубликованные в номере от 1898 г. и номере 9 от 1916 г.

Значительную часть источниковой базы исследования составляют нарративные источники. Это мемуары военно-морских деятелей, военных атташе, участников и очевидцев описываемых событий. События испано-американской войны 1898 г., вызывали интерес у российского генштаба и освещались специальными военными наблюдателями, находившимися при противостоящих армиях. Так, при испанских войсках на Кубе состоял полковник Я. Жилинский³⁰, а Дж. Е. Грэм собрал воспоминания американских моряков и офицеров, сопровождавших коммодора Шлея³¹. Значительный интерес представляет дневник полковника С.А. Рашевского, в котором подробно описывалась ситуация в Порт-Артуре³². Важным источником являются и записки английского военного журналиста Н.С. Райт-Сеппинга, сопровождавшего адмирала Того и принимавшего участие в действиях японского флота на заключительном этапе осады Порт-Артура, автор предисловия является редактор первого издания, известный теоретик отечественного флота начала XX в. Н. Л. Кладо³³. Необходимо отметить

²⁸ Лондонская декларация о праве морской войны // Международное право в избранных документах. М., 1957. Т. 3. С. 151-161

²⁹ Гагская конвенция о некоторых ограничениях в пользовании правом захвата в морской войне // Международное право в избранных документах. М., 1957. Т. 3. С 147-148.

³⁰ Жилинский Я. Испано-американская война 1898 г. СПб., 1899.

³¹ Graham G.E. Schley and Santiago: An Historical Account of the Blockade and Final Destruction Of the Spanish Fleet Under Command of Admiral Pasquale Cervera, July 3, 1898. W.B. Conkeycompany, Chicago, 1902. Library of Cornell University

³² Рашевский С. А. Дневник (Порт-Артур, 1904). М.; Л., 1954.

³³ Райт-Сеппинг Н. С. С адмиралом Того: Описание семимесячной действительной службы под его командой / Под ред. Н. Л. Кладо. СПб., 1907.

мемуары английских адмиралов Д. Фишера³⁴, Э.Джеллико³⁵, американского адмирала У. Симса³⁶ и германских флотоводцев и военных теоретиков – А. фон Тирпица³⁷ и Р.Шеера³⁸. Книги подводников – вице-адмирала А. Михельсена³⁹ и деятеля более позднего, теоретика «волчьих стай», К.Дёница⁴⁰. В эту же группу следует отнести мемуары германского подводника И. Шписа⁴¹, помощника командира U-9 и U-29 О. Веддингена и книгу американского военного журналиста Т. Ловелла, посвящённую подводной тематике⁴².

ВКР опирается на принцип историзма, в соответствии с которым изучаемая проблема рассматривается в своем развитии с акцентом на выявление качественных изменений и исторической динамики анализируемых феноменов и процессов. Сравнительно-компаративный метод даёт возможность сравнить теории о морской блокаде и методах противодействия ей до Первой мировой войны и во время неё. В работе использовался системный метод, при помощи которого стало возможным проанализировать непосредственно применение морской блокады в ходе Первой мировой войны. При помощи ретроспективного метода, представилась возможность рассмотреть развитие теорий о морской блокаде со второй половины XIX в. и до Интербеллума.

Основная часть работы: С конца XIX века морская блокада в той или иной форме начинает сопровождать любой вооружённый конфликт в мире.

³⁴ MEMORIES BY ADMIRAL OF THE FLEET LORD FISHER. URL: https://www.naval-history.net/WW1Book-Adm_Fisher-Memories.htm (дата обращения: 29.03.2018).

³⁵ Jellicoe J.R The Crisis of the Naval War. - Project Gutenberg's. Release Date: December 8, 2003 [EBook #10409]. URL: <http://www.gutenberg.org/files/10409/10409-h/10409-h.htm> (дата обращения: 21.03.2018).

³⁶ Sims W.S. The Victory at Sea, U.S.N. 1920. URL: https://archive.org/stream/victoryatsea00simsiala/victoryatsea00simsiala_djvu.txt (дата обращения: 18.04.2018).

³⁷ Тирпиц А. Воспоминания. М., 1957.

³⁸ Шеер Р. Германский флот в Мировую войну. СПб., 2002.

³⁹ Михельсен А. Подводная война 1914–1918 гг. М.; Л., 1940.

⁴⁰ Дёниц К. Десять лет и двадцать дней. Воспоминания главнокомандующего военно-морскими силами Германии. 1935-1945 гг. М., 2004

⁴¹ Шпис И. Шесть лет под водой. Л., 1929.

⁴² Ловелль Т. Корсары глубин. М.; Л., 1940.

Войны с 1898 по 1918 гг. окончательно оформили её тактику и правила, как и тактику проведения контрблокады.

Морская блокада в испано-американской войне 1898 г. представляет интерес в рамках тематики работы благодаря своей тщательной организации и влиянию на следующий конфликт, в котором была применена морская блокада – русско-японскую войну. Интересно взаимодействие морских и сухопутных сил американцев и их противников. Кроме того, именно блокада испанской эскадры адмирала Серверы в акватории Сантьяго, с последующим полным её разгромом при попытке к прорыву стала главной операцией всей войны. Влияние морской тактики испано-американской войны 1898 г. на японских теоретиков очевидно: адмирал Того, проводя малоуспешные первые попытки блокады Порт-Артура явно вдохновлялся опытом американской блокады Сантьяго-да-Куба. В итоге он отказался от неё в пользу блокады дальней, расположив основной флот у островов Эллиотт. К сожалению, русские адмиралы не придали событиям этой войны такого значения, как их японские коллеги.

Русско-японская война – лучшая иллюстрация к нетленному труду А. Т. Мэхена «Влияние морской силы на историю». Во многих отношениях морская часть Русско-японской войны абсолютно уникальна. Эта война была первой и, фактически, единственной, ход которой шёл в соответствии со строгими канонами военно-морского искусства. Русско-японская война воскресила для морской теории понятие дальней блокады. Английские адмиралы-новаторы, прежде всего, Д. Фишер, пристально следили за ходом боевых действий и исходя из его выводов строили свои стратегические планы, которые сначала хоть и были отвергнуты, но в ходе боевых действий и в последующих войнах XX в. доказали своё преимущество в осуществлении операций на море.

Накануне Первой мировой крупнейшими государствами мира осознавалась необходимость существования правовой базы для проведения морской блокады. В том, что в ходе ближайшей войны будет осуществлена

морская блокада в той или иной форме каждой из воюющих сторон уже никто не сомневался. Лондонская декларация 1909 г. регламентировала проведение морской блокады, её основной целью было спасти мирное население от ужасов войны и последствий морской блокады. Однако положения декларации, по сути, допускали проведение исключительно ближней морской блокады, что в условиях войны с Германией, обладавшей вполне конкурентноспособным флотом, означало бы для англичан и несение существенных потерь в блокирующих соединениях, а возможно и полную неудачу блокады. В связи с этим, Великобритания не подписала декларацию.

Впрочем, в ходе войны и немцы своей подводной контрблокадой, и англичане со своей морской блокадой очень быстро отказались от выполнения любых условий Лондонской декларации. Англичане, перекрыв всё Северное море, начав свою сверхдальнюю блокаду, оказали сильнейшее воздействие на экономику Кайзеровской Германии, не обладавшей ресурсами, необходимыми для ведения изнуряющей войны. Силы Антанты оказывали дипломатическое давление на нейтральные страны с целью пресечения их поставок немцам и очень преуспели в этом.

В Германии в связи с блокадой началась и нехватка продовольствия, которая в некоторой степени компенсировалась ресурсами оккупированных территорий. Однако этот фактор не мог не пройти бесследно для страны. После вступления в войну США блокада становится действительно тотальной. Тот факт, что морская блокада не была прекращена даже после Компьенского перемирия подтверждает, что она – не только инструмент для ведения боевых действий, но и инструмент огромного политического и экономического давления. Блокада Германии в Первой мировой войне действительно была важнейшим стратегическим действием стран Антанты, привела к огромным проблемам в экономической и социальной сферах, её можно назвать одной из косвенных причин революции в Германии.

Германская контрблокада, так же знаменитая как неограниченная подводная война теоретически могла обеспечить немцам победу при

нейтралитете США на протяжении всего конфликта. Немцы успешно перерезали морские коммуникации Британии, которая зависела от импорта даже сильнее Германии, к весне 1917 г. всерьёз поставив вопрос о своей победе на море и даже во всей войне. Но вступление в войну США, как отмечалось выше, привело к затягиванию блокадной петли и полному социально-экономическому разгрому Германии.

В **Заключении** работы отмечается, что опыт применения блокады и контрблокады в Первой мировой войне предопределил характер огромного числа конфликтов – как малых, так и тотальных. К примеру, в 1921 г. в ходе греко-турецкой войны греческий флот организовал блокаду анатолийского побережья Турции для прекращения контрабандного провоза европейцами туркам оружия и боевых припасов. Действия японцев в Маньчжурии в начале 1930-х объясняются не только желанием дальнейшей экспансии в Дальневосточном регионе, но и стремлением создать плацдарм в Тихом океане, ведь ещё с момента окончания Первой мировой и американские, и японские военные и политики справедливо предполагали, что война между США и Японией абсолютно неизбежна. Обладание Японией обширным тыловым плацдармом на азиатском материке почти исключало возможность блокады ее, а именно на блокаде строились планы США борьбы с Японией. Гражданская война в Испании, в ходе которой и мятежники и республиканцы получали активную поддержку из-за рубежа, не могла обойтись без случаев применения морской блокады. Осуществлялась она франкистами и была вполне успешна. В период Второй мировой войны англичане вновь объявили морскую блокаду Германии, повторив ряд мер, предпринятых в 1914-1918 годах. Но быстрый захват Польши, Франции и прочих европейских стран, а также торговые договоры с Советским Союзом (а затем оккупация значительной его территории) обеспечили немцев и их промышленность всем необходимым. К счастью, Гитлер не принял предложения Дёница о строительстве мощного подводного флота, способного сокрушить Англию.

В ходе Холодной войны морская блокада применялась во время Суэцкого и Карибского кризисов. После Второй мировой войны опыт действий германских рейдеров стал интересен уже в связи с гипотетической войной США и СССР. Если бы такой конфликт разгорелся, он бы являлся битвой «слона и кита» - теллуократической и талласократической держав, выражаясь языком геополитики. Это определило развитие и наращивание именно подводных сил Советским государством и позднее Российской Федерацией. В июле 2017 г. была опубликована новая концепция развития ВМС до 2030 г. флота, где также огромная роль отводится подводным лодкам их строительству и развитию⁴³. Совершенно очевидно, что морская блокада играет и будет играть огромную роль в международной политике и военной сфере до тех пор, пока ведётся борьба за обладание морскими коммуникациями, то есть пока существуют государства в современном виде.

⁴³ Указ Президента Российской Федерации от 20.07.2017 г. № 327 (Собрание законодательства Российской Федерации от 2017 г., № 30, ст. 4655; Официальный интернет-портал правовой информации (www.pravo.gov.ru) от 20.07.2017 г.). URL: <http://pravo.gov.ru/proxy/ips/?docview&page=1&print=1&nd=102438738&rdk=0&&empire> (дата обращения: 02.06.2018).