

друг другу руки в знак согласія, дружби, мира и взаимного уваження. В центре композиції імператор Франц, к нему повернуты вполоборота два других монарха. Выше, в сияющем лавровом венце художник изобразил три короны, символизирующие каждую из монархий-победительниц. Под каждой короной поставлены инициалы королей латинскими буквами – AL I, F I, FW III. На дальнем плане величественный венский городской пейзаж.

Четыре упомянутые нами книжные гравюры, относящиеся к наполеоновской эпохе, не только отразили свое время, но и влияли на сознание румынской читающей публики. Обладавшие большим или меньшим дарованием художники (как известные нам мастера Эренрейх и Прикснер, так и оставшиеся анонимными граверы) доносили до румынского читателя знание о важнейших исторических событиях на европейском континенте и ключевых действующих лицах этих событий. Довольно значительный тираж книжной продукции, выпускавшейся будайской университетской типографией на румынском языке, делал возможным их распространение во всех землях, где проживали румыны, и в разных социальных слоях.

Перевод с румынского А. Колин

Источники и литература

1. Duțu A. Cărțile de înțelepciune în cultura română. București, 1972. P. 140.
2. Bianu I., Hodoș N., Simonescu D. Bibliografia românească veche (1508 – 1830). Vol. III, IV. București, 1936, 1944.
3. Întâmplările războiului franțozilor și întoarcerea lor de la Moscova. Buda. 1814.
4. Scurtă arătare despre luare Parisului și alte întâmplări. Buda. 1814.
5. Trista întâmplare a cetății Dresda de la spargerea încoace a podului, până la apărarea cetății. Buda, 1814.
6. Napoleon Bonaparte, ce au fost și ce iaste. Buda, 1815.
7. Alexandru I. Împăratul a toată Rossia de I.D.F. Rumpf. Buda, 1815.
8. Vrednica de pomenire biruintă, ce în vremea noastră s-au făcut, sau piramida cea din tunuri înălțată în marea cetatea Moscova. Buda, 1815.
9. Râpă-Buicliu D. Bibliografia românească veche. Additamenta I(1536 – 1830). Galați, 2000.
10. Bianu I., Hodoș N., Simonescu D. Bibliografia românească veche (1508 – 1830). Vol. III, IV. București, 1936, 1944.
11. Veress A. Tipografia românească din Buda // Boabe de grâu. București, 1932. № 12. P. 602.
12. Mitric O. Din istoria cărții românești. Suceava, 2002. P. 61.
13. Oprescu Gh. Grafica românească în secolul al XIX-lea. Vol. I. București, 1942. P. 223-224.
14. Castellet André. Bonaparte Napoleon. Vol. II. București, 1970. P. 402.
15. Pataky D. A Magyar rézmetszét története. A XVI. századtól 1850-ig. Budapest. 1951. P. 106-116
16. Rózsa Gy. Ehrenreich Ádám forrásai // Művészettörténeti értesítő. Budapest. 1959. P. 61-67.
17. Oprescu Gh. Grafica românească în secolul al XIX-lea. Vol. I. P. 224.

УДК 94(73).091

В. С. Черняев

СТВОРЕННЯ “ДРЕДНОУТА” ТА МОДЕРНІЗАЦІЯ ФЛОТУ США

У статті на основі аналізу джерел та наукової літератури висвітлено концептуальні та військово-технічні аспекти модернізації військово-морського флоту США на початку ХХ ст. Проаналізовано точки зору провідних військово-морських фахівців американського флоту. Детально розглядається проблема будівництва кораблів ВМФ США в контексті появи нового класу кораблів. Показано, що проблема концептуального розвитку американського флоту була представлена двома різними точками зору. Одну відстоювали прибічники кораблів дредноутного типу, яскравими представниками яких були капітан Бредлі Фіск та капітан-лейтенант Вільям Сімс. Іншу точку зору мав засновник теорії «морської могутності» Альфред Меген, який дотримувався консервативних поглядів у питанні концептуального розвитку американського флоту. Дредноутні перегони розпочалися у 1906 р. і були однією з ключових проблем, які зумовили розв'язання Першої світової війни.

Ключові слова: дредноут, модернізація флоту, військово-морський флот США.

На початку ХХ ст. завдяки технологічним інноваціям військово-промисловий комплекс розвивався стрімкими темпами. Надзвичайно високі темпи розвитку демонстрував військово-морський флот. Цьому сприяло морське суперництво між Великою Британією та Німеччиною. Події російсько-японської війни зумовили зміну точок зору на ведення морських боїв, а технологічний розвиток зробив можливим появу принципово нового типу кораблів. Було розпочато дредноутні перегони, котрі мали безпосередній вплив на розв'язання Першої світової війни. Поява «Дредноуту» викликала бурхливу дискусію у військових колах Сполучених Штатів.

На сьогодні в українській історичній науці відсутні праці, котрі б розглядали цю проблематику. У дослідженнях російського вченого Д.В.Ліхарьова [1, 2] лише побіжно згадується розвиток американського флоту, оскільки основну увагу присвячено англійсько-німецькому суперництву. В роботі використані праці видатних морських офіцерів того часу: Б. Фіска [3], А. Мегена [4], В. Сімса [5]. Завданням даної роботи є висвітлення точок зору провідних діячів американського флоту на подальший технічний розвиток військово-морських кораблів США в період появи «Дредноута»

Технічна революція, котра відбулась в останній третині ХІХ ст., зумовила модернізацію військово-морського флоту. Замість вітрил стали використовувати паровий двигун. Кораблі із паровим двигуном могли

пересуватися з постійною швидкістю в будь-якому напрямку. Подальший технічний розвиток кораблів відбувався в трьох аспектах: збільшення швидкості, бронювання та інтенсифікація артилерійського вогню. Військово-морські відомства кожної країни намагались знайти оптимальний баланс між цими трьома складовими корабля. У 1906 р. відбулась подія, що стала новою точкою відліку у військовому кораблебудуванні. Велика Британія спустила на воду «Дредноут». Це був лінійний корабель принципово нового типу, поява якого ознаменувала "другу революцію" у розвитку військово-морського мистецтва. «Дредноут» на відміну від попередніх кораблів мав значну перевагу в артилерії, а бронювання було мінімальним для того, аби корабель мав більшу швидкість.

Російсько-японська війна 1904-1905 рр. внесла зміни в морську тактику. Події цієї морської війни розвивались згідно з військово-морською тактикою того часу. У битві при Цусімі зустрілись головні морські сили Росії та Японії. Морській бій на практиці продемонстрував важливість швидкості і маневреності корабля та ефективність великокаліберних гармат. Раніше основою морської стратегії був бій, у якому противники безпосередньо зустрічались та бачили один одного. У такому бою значну увагу приділяли бронюванню та калібру гармат корабля. Швидкість також була важливою, але мала другорядне значення. Події Цусімської битви змінили пріоритети: на перше місце вийшли швидкість та маневреність корабля. З усіх провідних морських штабів світу саме британське Адміралтейство виявилось найбільш чутливим до змін тактики бою. Як результат аналізу морських битв російсько-японської війни було прийнято рішення про будівництво «Дредноута», корабля лише з великими гарматами та високою швидкістю. Корабель міг вести вогонь на безпечній для себе відстані, де гармати ворога не зможуть його дістати, а в разі необхідності втекти або уникнути бою завдяки більш високій швидкості.

Уперше ідея створення корабля, котрий на озброєнні мав би тільки гармати головного калібру, була висловлена в 1903 р. італійським військовим інженером Вітторіо Куніберті [1, с.543]. Події російсько-японської війни ще раз переконали В. Куніберті у вірності власних суджень, але першими, хто втілював цю ідею в життя, були саме англійці. Перший морський лорд Адміралтейства Джон Фішер дав згоду на будівництво нового корабля без середньої артилерії. На початку ХХ ст. будівництво корабля тривало приблизно три роки, але "Дредноут" був побудований у надзвичайно короткий термін. Усі матеріально-технічні засоби військово-промислового комплексу Великої Британії було спрямовано на його будівництво. Корабель було закладено 2 жовтня 1905 р., а 3 жовтня 1906 р. «Дредноут» вирушив на випробування і в грудні був прийнятий до лав флоту. Застосування численних технічних інновацій дозволило англійцям у корабель з водотоннажністю 17900 т поставити силову установку потужністю 23000 к.с., яка дозволяла кораблю розвинути швидкість 21 вузол, і розмістити на ньому десять 305-міліметрових гармат у п'яти баштах. Ескадренні броненосці попередніх років при водотоннажності 13-16 тис. т мали лише чотири 305-міліметрові гармати і розвивали швидкість 18 вузлів. На "Дредноуті" при незначному збільшенні водотоннажності в 2,5 рази було збільшено силу артилерійського залпу. "Дредноут" був оснащений принципово новою системою централізованого управління артилерійським вогнем. Висока швидкість корабля стала можливою завдяки використанню в якості головної силової установки парової турбіни. Перевага у швидкості дозволяла "Дредноуту" займати вигідну для нього артилерійську позицію і наві'язувати свою ініціативу в бою. Поява лінійних кораблів дредноутного типу спричинила багато проблем технічного та військово-стратегічного характеру. Дредноути нівелювали значення не тільки колишніх ескадренних броненосців, а й броненосних крейсерів. Необхідно було розробити новий тип крейсера, який би відповідав кораблю дредноутного типу. Так з'явився новий клас важких кораблів – лінійний крейсер [1, с.543].

Наприкінці 1905 р. у військово-морських колах Сполучених Штатів існувало декілька точок зору щодо шляху подальшого розвитку флоту. Капітан морського корабля і винахідник далекоміру Бредлі Фіск пропонував будувати великий корабель водотоннажністю 20 000 т. [3]. З інженерної точки зору будівництво такого великого корабля було можливим. Б. Фіск не враховував успіхи далекобійної артилерії у російсько-японській війні і пропонував вести бій з близької та середньої дистанції. Для цього достатня максимальна швидкість, на його думку, складала 18 вузлів [3, р.550]. За такої швидкості корабель мав би достатнє бронювання, аби витримати артилерійський вогонь з відстані більше 3,5 км. На ближчій відстані в корабель можна було поцілити торпедою, що було великою загрозою для судна. Б. Фіск вважав, що кораблі такого типу матимуть успіх серед морських офіцерів і їм вдасться переконати Конгрес у будівництві саме таких кораблів, однак він побоювався того, «чия думка для Конгресу має більше значення, ніж весь військово-морський департамент разом» [3, р.551] – А. Мегена.

Альфред Меген – морський офіцер, геополітик, автор теорії «морської могутності» – мав іншу точку зору з приводу подальшого технічного розвитку кораблів. Проаналізувавши події російсько-японської війни, А. Меген вважав, що доцільніше будувати кораблі середніх розмірів, оскільки вони були більш маневреніми в бою. На його думку, морські битви на практиці довели ефективність тактики маневрування та оточення противника більшим числом кораблів.

Б. Фіск, опонуючи А. Мегену, відстоював власну точку зору: необхідно збільшити калібр гармат, що дозволить обстрілювати ворога з більшої відстані. Збільшення калібру гармат призведе і до збільшення розмірів корабля. Подальший розвиток кораблів американського флоту залежав від військово-морської тактики. Б. Фіск таким чином поставив питання: «американський флот має бути в змозі протистояти могутньому флоту суперника чи не дати втекти кораблям слабшого суперника?» [3, р.552]. Проблемою маневреності морської ескадри під час бою, на його думку, можна вирішити за рахунок збільшення кількості великих кораблів з одного-двох до восьми одиниць. Однією з переваг подібної тактики він називав простіше командування ескадрою під час бою, на відміну від командування великою кількістю середніх

кораблів. На думку Б. Фіска, 20 000-тонні кораблі – це саме те, що потрібно Сполученим Штатам для досягнення справжньої морської могутності [6, р.578].

Відповіддю А. Мегена була публікація під назвою « Історичні та інші роздуми, запропоновані битвою Японського моря» [4]. Він критикував швидкість, запроповану Б.Фіском, оскільки будівництво більш швидкісних кораблів не мало сенсу доти, поки всі старі кораблі не будуть списані. Швидкість ескадри залежить від максимальної швидкості найповільнішого корабля у її складі. У цій роботі А. Меген написав пророчу тезу: «стандарті розмірів і як наслідок швидкість залежать від того, який корабель закладає твій сусід» [4, р.452]. Майбутні американських лінкорів, на думку А. Мегена, полягає у створенні кораблів, які на озброєнні мають гармати як великого, так і середнього калібру. Таке поєднання гармат дозволить найбільш ефективно використовувати корабель у бою. Стосовно подій російсько-японської війни він вважав, що поразка російського флоту була обумовлена чисельною перевагою гармат середнього калібру на кораблях японського флоту приблизно у два рази. Російські кораблі мали перевагу у гарматах великого калібру, проте вони не могли нею скористатись, оскільки були засліплені вогнем середньої артилерії кораблів противника [4, р.466]. А. Меген не був прихильником збільшення розмірів кораблів, а також відмови від артилерії середнього калібру заради збільшення калібру головної артилерії. Збільшення розмірів корабля підвищувало вартість його будівництва, що негативно впливало на бюджет. З даної роботи можна зробити висновок про те, що А. Меген не був прихильником кораблів дредноутного типу. На його думку, суттєвим недоліком була відсутність артилерії середнього калібру та значні фінансові витрати на будівництво.

Капітан-лейтенант Вільям Сімс, інспектор із питань артилерійського вогню, призначений президентом Т. Рузвельтом, як і Б. Фіск, переконував у ефективності великокаліберних гармат і відповідно кораблів дредноутного типу. Для В. Сімса ефективність гармат великого калібру була беззаперечною. Свою точку зору він підтверджував на прикладі Цусімської битви, коли в перші хвилини бою два російських кораблі були виведені із строю вогнем великокаліберних гармат японських кораблів [7, р.601]. Перевага у швидкості японського флоту дозволила їм утримувати кораблі супротивника на вигідній японцям відстані, що безумовно сприяло успіху в битві. В. Сімс звернув увагу на конструкторський недолік російських кораблів: броньовий захист борта, через велику завантаженість корабля, знаходився під водою і був малоефективним [5, р.1341]. Ця проблема була врахована радою із будівництва при створенні наступного американського лінкору.

Проаналізувавши події російсько-японської війни, В. Сімс дійшов висновку, що більш висока швидкість, за інших рівних умов, була тактичною перевагою. Командувач більш швидкісного флоту завжди мав змогу: прийняти бій або відмовитись від нього; обрати зручну дистанцію вогню; використовувати погодні умови на свою користь [5, р.1342]. Досягти збільшення швидкості корабля, на його думку, можна було шляхом збільшення потужності силових установок, що призвело б до неминучого збільшення розмірів корабля.

В. Сімс відзначав, що всім кораблям дредноутного типу можна було завдати шкоди лише з гармат великого калібру. Башти, в котрих знаходились гармати та артилеристи, були захищені 203-міліметровою бронею, що забезпечувало їх від вогню середньої артилерії. Таким чином, гармати середнього калібру, наявність котрих відстоював А. Меген, втрачали свій сенс, оскільки вони не могли заподіяти значної шкоди кораблю чи екіпажу противника. Головним, як вважав В. Сімс, була швидкість ураження противника, а не загальний об'єм вогню, як вважав А. Меген [5, р.1347-1348]. На його думку, з фінансової точки зору було дешевше побудувати та обслуговувати десять 20 000-тонних кораблів (приблизно 100 млн. доларів), ніж двадцять невеликих кораблів (120–130 млн. доларів).

У дискусії щодо подальшого технічного розвитку кораблів американського флоту перемогу отримали прихильники кораблів дредноутного типу. 18 грудня 1906 р. був закладений перший американський дредноут «Саус Керолайн». На озброєнні він мав вісім гармат 12-дюймового калібру (305 мм), а його швидкість складала 18 вузлів. «Мічиган» і «Саус Керолайн» були єдиними кораблями в світі, котрі могли зрівнятися з «Дредноутом», але тільки за озброєнням. Наявність в американських морських планах цих двох кораблів дозволило флоту США зайняти в міжнародному морському атласі Джейна друге місце відразу після Великої Британії [8, р. 93]. Однак, наближаючись до «Дредноута» за озброєнням, американські кораблі значно поступалися йому в швидкості. Поява «Дредноута» робила застарілими і ці кораблі.

Першим американським дредноутом, який міг повноцінно конкурувати з англійським «Дредноутом», був «Делавер», остаточний план будівництва якого був прийнятий після того, як було переглянуто двадцять інших варіантів. Комісія з військово-морського департаменту затвердила план та передала його на розгляд Конгресу, де він був затверджений 2 березня 1907 р. «Делавер» було закладено 11 листопада 1907 р., а однотипний йому «Норс Дакота» – 17 грудня 1907 р. Ці кораблі мали наступні технічні характеристики: водотоннажність 22 тис. т, швидкість – 21 вузол, десять 305-міліметрових гармат головного калібру; бронювання: пояс – 229 мм, рубка – 305 мм, башти – 292 мм, палуба – 51 мм. Фактично «Норс Дакота» була важчою копією англійського «Дредноута».

При розробці плану наступного корабля «Юта» в 1908 р. В. Сімс запропонував збільшити калібр головної артилерії до 356 мм. Ідея мати корабель могутніший за «Дредноут» сподобалась президенту Т. Рузвельту. Представники конференції в м. Ньюпорт, де В. Сімс озвучив свою думку, висловили побоювання з приводу того, чи буде завершено виробництво гармат до того часу, як завершиться будівництво корабля. В. Сімс стверджував, що в компанії «Бетлехем Стіл» його запевнили в тому, що вони встигнуть виробити гармати вчасно, проте потрібно було б внести зміну в конструкцію корабля, що відкладе його спуск на воду приблизно на п'ятнадцять місяців. Президент Т. Рузвельт побоювався розриву між США і Великою Британією у дредноутних перегонах, тому прийняв проект корабля з 305-міліметровими гарматами, аби уникнути будь-яких затримок у будівництві нових кораблів.

У 1909 р. Велика Британія випередила США у застосуванні великокаліберних гармат. На новому кораблі – наддредноуті «Оріон», вперше були встановлені десять 343-міліметрових гармат. На американських кораблях вперше були встановлені 356-міліметрові гармати лише у 1911 р. – наддредноуті «Нью-Йорк» та «Техас».

Швидкість була одним із головних критеріїв ефективності військового корабля. На всіх американських кораблях, побудованих до 1907 р., були встановлені поршневі парові двигуни. Вони були достатньо великих розмірів і відносно економними. Технологічний розвиток зумовив появу парової турбіни. На англійському «Дредноуті» були встановлені парові турбіни Парсонса. Відмінність між поршневим паровим двигуном та паровою турбіною полягала в наступному: турбіна займала менше місця у моторному відділенні та дозволяла розвинути кораблю більшу швидкість.

Уперше парову турбіну було застосовано англійцем Чарльзом Парсонсом у 1897 р. Його корабель «Турбінія» на військово-морському параді на честь діамантового ювілею королеви Вікторії розвинув неймовірну швидкість у 31 вузол [9, р.71]. У 1901 р. Адміралтейство дало згоду на застосування парових турбін на торпедних катерах «Кобра» та «Вайпер». Результати випробувань були навіть кращими, ніж очікувалось, проте жодних додаткових турбін Адміралтейство не замовляло до 1905 р. У 1900 р. американський інженер Чарльз Кертіс запропонував «Дженерал Електрик» свій варіант вдосконаленої парової турбіни. Однак будівництво парової турбіни просувалось досить повільними темпами.

У 1905 р. більшість країн розглядало парову турбіну як заміну поршневому паровому двигуну. Морський департамент США підписав контракт на будівництво трьох крейсерів: один з турбіною Парсонса, другий з турбіною ДЕ-Кертиса, третій зі звичайним поршневим двигуном для того, аби з'ясувати їх економічність [10, р.1015]. В результаті випробувань було прийнято рішення про використання парової турбіни на флагманських кораблях.

На кораблі «Норс Дакота» було встановлено парову турбіну ДЕ-Кертиса. Причина відмови від використання турбіни Парсонса була в тому, що турбіна ДЕ-Кертиса була коротшою і займала на 7,3 м менше місця в машинному відділенні [11, р.42]. Однак під час експлуатації турбіни ДЕ-Кертиса було виявлено зменшення якості роботи сопла, що негативно впливало на роботу турбіни і призвело до відмови від подальшого її застосування. Наступні чотири американських дредноути використовували турбіни Парсонса.

У 1912 р. американський наддредноут «Оклахома» використовував рідке паливо замість вугілля. Така технічна інновація дозволила збільшити запаси пального і відповідно дальність плавання корабля з 13 000 км до 15 000 км.

На початку ХХ ст. відбувались бурхливі технологічні зміни. Військово-морський флот мав величезне значення для провідних країн світу. Усі технічні інновації одразу знаходили своє застосування при будівництві кораблів. У Сполучених Штатах наслідки російсько-японської війни для майбутнього військово-морського кораблебудування дуже енергійно обговорювались. Видатні морські діячі висловлювали власні точки зору. Капітан Б. Фіск пропонував будувати кораблі водотоннажністю в 20 000 т без артилерії середнього калібру. Авторитетний морський теоретик А. Меген виступав проти кораблів дредноутного типу, та, незважаючи на свій авторитет, йому не вдалося переконати в цьому своїх колег. США почали будувати власні дредноути. В питанні технічної модернізації власного флоту американці стежили за останніми технічними інноваціями. У певний момент, 1908 року, могли випередити Велику Британію у створенні першого наддредноута, проте через побоювання президента Т. Рузвельта значно відстали в кількості кораблів, не змогли цього зробити. Американський флот першим у світі перейшов з вугілля на рідке паливо, збільшивши дальність плавання кораблів на 2 000 км, що було досить важливим фактором. Розпочалися дредноутні перегони, які стали новою точкою відліку у військово-морському суперництві. Прискорила мілітаризація країн, що зумовило зростання напруженості міжнародних відносин.

Джерела та література

1. Лихарев Д. В. Гонка морских вооружений как причина и следствие Великой войны / Д.В. Лихарев // Первая мировая война: пролог XX века. — М.: Наука, 1998. — С. 537 — 553.
2. Лихарев Д. В. Морские вооружения и милитаризм в конце XIX – первой трети XX вв. / Д.В. Лихарев // Корабли и сражения. — 1995. — №1. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://base13.glasnet.ru/text/milita/1.htm>
3. Fiske B. A. Compromiseless Ships / B. A. Fiske // United States Naval Institute Proceedings. —1905. —Vol. 31. —P. 549—553
4. Mahan A. T. Reflections, Historic and Other, Suggested by the Battle of the Japan Sea / A. T. Mahan // United States Naval Institute Proceedings. — 1906. — Vol. 32. — P. 447 — 471.
5. Sims W. S. The Inherent Tactical Qualities of All-Big-Gun, One-Caliber Battleships of High Speed, Large Displacement and Gun-Power United States / W. S. Sims // Naval Institute Proceedings. —1906. — Vol. 32. — P.1337 — 1366.
6. Gatewood R. D. Approximate Dimensions for a «Compromiseless Ship» / R. D. Gatewood // United States Naval Institute Proceedings. —1906. — Vol. 32. — P. 571 — 583.
7. White R. D. With the Baltic Fleet at Tsushima / R. D. White // United States Naval Institute Proceedings. —1906. — Vol. 32. — P. 597 — 612.
8. Jane's Fighting Ships, 1906 – 1907. — London, David & Charles, 1906. — 487 p.
9. Edward W. Constant II The Origins of the Turbojet Revolution. — Baltimore, Johns Hopkins University Press, 1980—311 p.
10. Cone H. I. Naval Engineering Progress / H. I. Cone // Journal of the American Society for Naval Engineers. — 1910. — Vol. 22. — P. 1013—1337. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1111/j.1559-3584.1910.tb04185.x/abstract>
11. Hearings Before the Committee on Naval Affairs, United States Senate on the Bill (S.3335) to Increase the Efficiency of the Personnel of the Navy and Marine Corps of the United States — Washington, U.S. Government Printing Office, 1908. — 362 p.

Черняев В. С. Создание «Дредноута» и модернизация флота США

В статье на основе анализа источников и научных работ отображены теоретические и технические аспекты модернизации военно-морского флота США в начале XX в. Проанализированы точки зрения ведущих военно-морских специалистов американского флота. Подробно рассматривается проблема строительства кораблей военно-морского флота США в контексте появления нового класса кораблей. Показано, что проблема концептуального развития американского флота была представлена двумя разными точками зрения. Одна была представлена приверженцами кораблей дредноутного класса, яркими представителями которых были капитан Брэдли Фиск и капитан-лейтенант Уильям Симс. Другую точку зрения отстаивал основатель теории «морской мощи» Альфред Мехен, который придерживался консервативных взглядов в вопросе концептуального развития американского флота. Дредноутная гонка началась в 1906 г. и была одной из основных причин начала Первой мировой войны.

Ключевые слова: дредноут, модернизация флота, военно-морской флот США

Chernyaev V. S. Construction of «Dreadnought» and modernization of the U.S. Navy

The theoretical and technical aspects of the modernization of the U.S. Navy in the early twentieth century are displayed on the basis of analysis of the sources and research papers. Opinions of the leading naval experts of the American Navy were been analyzed. The problem of the construction of the ships of the U. S. Navy in the context of the appearance of a new class of ships was been studied in detail. The problem of the conceptual development of the U.S. Navy was represented by two different points of view. One was represented by supporters of dreadnought class ships, whose outstanding representatives were Captain Bradley Fiske and Lieutenant Commander William Sims. Another point of view was defended by the author of the "sea power" Alfred Mahan who had conservative point of view on the question about conceptual development of the U.S. Navy. Dreadnought race had been started in 1906 and was one of the main reasons for the outbreak of World War I.

Keywords: Dreadnought, modernization of the fleet, the U.S. Navy

УДК 94(431):329.8"1919/1933"

О. Р. Давлетов

З'їзди НСДАП ДОБИ ВЕЙМАРСЬКОЇ РЕСПУБЛІКИ ЯК ЗАСІБ ВПЛИВУ НА ПОЛІТИЧНІ СИМПАТІЇ НАСЕЛЕННЯ НІМЕЧЧИНИ (1919–1933 рр.)

Стаття присвячена дослідженню історії проведення з'їздів Націонал-соціалістичної робітничої партії Німеччини за часів існування Веймарської Республіки (1919-1933 рр.), а саме у 1923, 1926, 1927 та 1929 рр. Автор висвітлює, як трансформувалась процедура проведення цих відверто пропагандистських заходів, як поступово змінювались час їх проведення, ритуали та церемонії, що врешті-решт перетворились у масштабне та видовищне дійство, яке впливало на політичні уподобання електорального поля.

Ключові слова: З'їзд, Третій рейх, НСДАП, Веймарська республіка, націонал-соціалізм

Історичний розвиток, як і будь-які політичні процеси у суспільстві, має різні складові свого поступу. Зараз, на початку нового тисячоліття, першочерговим завданням істориків є комплексний системний аналіз визначних подій і зрушень, надбань і втрат, які були характерними для бурхливого минулого століття. Озираючись назад, у ХХ ст., усвідомлюючи грандіозний злет людського розуму, величі досягнення в галузі науки та техніки, визначні здобутки у соціально-економічній сфері, ми мусимо визнати при цьому, що ні досягнення культури та цивілізації, ні нестримний і потужний індустріальний розвиток провідних країн світу не змогли захистити людство від виникнення в його надрах низки страхітливих тоталітарних режимів. Останні намагались відійти від магістрального шляху розвитку людської цивілізації, поставити під сумнів прогресивні світові завоювання і тотально втрутитися у долю держави, громадянського суспільства, в життя чи не кожного пересічного громадянина.

94 роки пройшло з того часу, як на політичній арені Веймарської Республіки виникла Націонал-соціалістична німецька робітничка партія (НСДАП), яка згодом стала «керівною і направляючою силою» німецького суспільства в 1933-1945 рр. В наш час вже накопичено велику кількість наукових досліджень відносно генезису німецького варіанту фашизму. Так, надрукована у ФРН ще у 1995 році «Бібліографія націонал-соціалізму», зібрана доцентом Мангеймського університету Міхаелем Рюком, має обсяг у 1428 сторінок і охоплює 20 356 робіт [1]. За підрахунками російського вченого, професора Ю.В.Галактіонова (Кемеровський держуніверситет) лише за перші 5 років після виходу в світ цієї збірки, кількість наукових розвідок про нацизм зросла ще на 2000 одиниць [2, с.3]. І цей процес безумовно триває і далі. При цьому найбільшу увагу західних дослідників притягували проблеми створення масової бази нацизму, його ідеологічні витoki, механізм функціонування власне НСДАП, військово-політичні аспекти тощо. В той самий час, у вітчизняній історіографії дослідження націонал-соціалізму знаходилося немов у «безповітряному просторі», так як маловивченими залишалися історія суспільних установ, питання історії культури, суспільної свідомості і т.п. [3, с.9]. Це саме стосується і формування нацистського електорату в умовах існування Веймарської Республіки (1919-1933 рр.).