

УДК 94(73).091

В. С. Черняєв

**ДРЕДНОУТНІ ПЕРЕГОНИ ТА ВІЙСЬКОВО-МОРСЬКА
ПОЛІТИКА США НА ПОЧАТКУ ХХ СТ.**

На початку ХХ ст. одним з ключових питань міжнародної політики стала швидка мілітаризація країн. Особливо високі темпи мілітаризації спостерігались у військово-морській сфері. Гостре морське суперництво між Великою Британією та Німеччиною було найяскравішим прикладом нового кола гонки озброєнь. Дредноутні перегони стали апогеєм у військово-морському суперництві між державами. В цих перегонах найактивнішу участь брали Сполучені Штати Америки. Перегони з морських озброєнь були одним із ключових факторів, котрий зумовив розв'язання Першої світової війни.

В українській історичній науці питання дредноутних перегонів напередодні Першої світової війни є мало вивченим. Російська історіографія представлена працями Д. В. Ліхарьова [1; 2]. У них автор більшу увагу приділяє британсько-німецькому суперництву, залишаючи позицію США без детального розгляду. Саме тому метою статті є висвітлення ролі США у дредноутних перегонах.

У кінці ХІХ – на початку ХХ ст. ключовим аспектом мілітаризації провідних країн світу стало стрімке нарощування морських озброєнь. У сучасній історичній науці цей період називається епоха «нового маринізму». Це період зародження та поширення теорій морської могутності А. Мегена та Ф. Коломба, котрі вийшли за рамки національних адміралтейств та морських штабів. Велика Британія, Німеччина та США почали втілювати на практиці теоретичні концепції морських стратегів. Морська політика стала одним із ключових векторів національної політики на міжнародній арені.

Питанням боротьби великих держав за перевагу на морях займалась значна кількість вчених, але їхні висновки та рекомендації зводились до узагальнення емпіричного досвіду морських битв. Принципово новими були праці американського адмірала і військово-морського теоретика А. Мегена та британського географа та політика Г. Дж. Маккіндера. Завдяки їхнім теоретичним працям було започатковано новий – «океанічний» – напрям геополітики.

Офіцер військово-морського флоту США А. Меген з 1885 р. викладав історію військового флоту в Морському коледжі м. Нью-Йорка. В 1890 р. він опублікував свою першу книгу «Вплив морської сили на історію (1660–1783)», яка одразу стала популярною не лише в Сполучених Штатах, а й у світі. До 1935 р. вона перевидавалась 32 рази та була перекладена майже на всі європейські мови. Через два роки

А. Меген опублікував «Вплив морської сили на Французьку революцію та імперію (1793–1812)». Через невеликий проміжок часу були видані наступні праці: «Зацікавленість Америки у морській могутності, сучасність та майбутнє», «Морська сила та війна». Всі ці дослідження присвячені одній ідеї – визначальній ролі морської могутності в житті народів та країн.

Головними факторами, які впливали на морську могутність нації, він вважав: географічне положення, розміри території та її конфігурацію, клімат, природню продуктивність, чисельність населення, особливо тієї частини, котра здатна обслуговувати флот, національний характер та здібності населення до торгівлі, здатність уряду керувати країною та завойовувати території. А. Меген переніс на світовий рівень принцип «анаконди», який застосовував під час громадянської війни 1861–1865 рр. американський генерал Мак-Клеллан. Його суть полягала в блокуванні території противника з моря та по узбережжю з метою стратегічного виснаження. На думку А. Мегена, найкоротший шлях до лідерства США на морях – знищення у морському бою головних сил противника [3, с. 51–56].

За ступенем розвиненості і залежності від морської торгівлі А. Меген виділяв «морські нації», котрі виступають як торгові цивілізації. Ключ до розуміння політики морських націй, на думку А. Мегена, слід шукати в трьох зрізах: у виробництві продуктів, з необхідністю їх обміну; в судноплаванні, для здійснення цього обміну; в колоніях, які розширюють і полегшують операції судноплавання.

У першу чергу «морськими націями» А. Меген вважав Велику Британію і США. Під час написання своїх робіт він зазначав, що Сполучені Штати ще не володіють потужним флотом для того, щоб здобути перевагу на морях. А. Меген пророкував США світову роль через становлення як провідної морської держави ще за 10 років до теорії британського геополітика Г. Дж. Маккіндера (1861–1947), котрий вважав США «сухопутною державою», що входить до складу «зовнішнього півмісяця» лише як стратегічне продовження морської Великої Британії. Г. Маккіндер розробив глобальну геополітичну модель, згідно з якою берегові простори Євразії утворюють «внутрішній півмісяць», а острови й континенти за його межами – «зовнішній півмісяць». Європу, Азію і Африку він включив у Світовий Острів. Г. Маккіндер сформулював концепцію «Хартленда» (серця землі). Під Хартлендом розумілася Євразія, яка оцінювалася як гігантська природна фортеця, недоступна для морських імперій і багата природними ресурсами [4, с. 169]. Доводячи необхідність нарощування морської могутності Великої Британії з метою розширення її впливу в світі, Г. Маккіндер не поділяв думки А. Мегена щодо апіорної переваги морських держав над континентальними.

На думку А. Мегена, для того, аби в нових умовах відігравати активну роль у світовій політиці і успішно захищати національні

інтереси, Сполучені Штати повинні були збільшувати зони свого впливу і проводити більш експансіоністську політику. А. Мегена особливо цікавила Євразія (як район, що належить «дикунам» і «недорозвиненим державам»), зокрема простір, який простягався від Китаю до Середземного моря, що лежить між 30-ю і 40-ю паралелями. А. Меген підкреслював, що це спірний простір, в якому будуть стикатися геополітичні інтереси морських сил – США і Великої Британії, а також інтереси сухопутної, континентальної сили – Росії [5, с. 22–26]. Цей простір нікому не належить, він нічий, вважав А. Меген, і захоплення Євразії повинно було розпочатися з встановлення американського контролю над цим простором.

У книзі «Зацікавленість Америки в морській могутності» А. Меген стверджував, що для того, щоб США стали світовою державою, вони повинні виконати наступні пункти: активно співпрацювати з британською морською державою; перешкоджати німецьким морським претензіям; пильно стежити за експансією Японії в Тихому океані і протидіяти їй; координувати разом з європейцями спільні дії проти народів Азії [6, с. 276–279].

Праці А. Мегена створили ідеологічне підґрунтя для будівництва чисельного американського флоту, котрий мав би найсучасніші кораблі. У 1901 р. після вбивства Мак-Кінлі пост президента зайняв Теодор Рузвельт, який був палким прихильником ідей адмірала А. Мегена. В одному зі своїх листів до А. Мегена Т. Рузвельт назвав його «видатним вихователем громадської думки» [7, с. 23]. У своїй «Автобіографії» президент Т. Рузвельт не приховував великого впливу на нього ідей А. Мегена [8, с. 207]. Зовнішньополітична концепція Т. Рузвельта багато в чому нагадувала основні ідеї А. Мегена, особливо в тому, що США повинні мати сильний військово-морський флот. На час вступу на пост президента Т. Рузвельта склалися вигідні зовнішньополітичні умови для США. На схід і на захід від Сполучених Штатів вірогідні суперники боролись один з одним: у північній Атлантиці Велика Британія протистояла Німеччині, на Далекому Сході Росія – Японії. Карибське море і тихоокеанські підступи до американського континенту контролювалися США.

На початку ХХ ст. британський флот був найчисельнішим. Промисловий переворот, що відбувся у ХІХ ст., зумовив появу кораблів із паровим двигуном. Кораблі нового типу підвищили шанси конкурентів Великої Британії у боротьбі за першість на морях. Британський військово-морський флот в переважній більшості складався з вітрильників, що не могли протистояти новим кораблям. Броненосці мали товсту броню, яку гармати вітрильників не могли пробити. Нові кораблі не залежали від вітру або течії, були швидшими і маневренішими за своїх попередників. Велика Британія так само, як і інші країни, була змушена будувати нові кораблі. Було розпочато новий відлік морського

суперництва. До 1906 р. перевага військово-морського флоту Великої Британії була досить вагомою, проте вже не абсолютною, як у ХІХ ст.

У 1906 р. відбулась подія, котра ознаменувала новий виток гонки морських озброєнь і в той же час майже повністю нівелювала військово-морську перевагу Великої Британії. В 1906 р. на воду був спущений «Дредноут». Це був лінійний корабель принципово нового типу, поява якого ознаменувала «другу революцію» у розвитку військово-морського мистецтва. Ідея створення лінійного корабля, озброєного значним числом гармат головного калібру, вперше була висловлена італійським військовим інженером Вітторіо Куніберті у 1903 р. [1, с. 543]. Події російсько-японської війни повністю підтвердили ідеї італійця, але першими, хто втілював їх у життя, були саме англійці. «Дредноут» був побудований в надзвичайно короткий термін. Його киль було закладено 2 жовтня 1905 р., а 3 жовтня 1906 р. корабель вирушив на випробування і в грудні був прийнятий до складу флоту. Зазвичай в ті часи на будівництво лінійного корабля витрачалося не менше трьох років. Застосування численних технічних новинок дозволило англійцям у корабель з водотоннажністю 17900 т поставити силову установку потужністю 23000 к. с., яка дозволяла судну розвинути швидкість 21 вузол, і розмістити на ньому десять 305 мм гармат в п'яти баштах.

Ескадрені броненосці попередніх типів при водотоннажності 13–16 тис. т. мали тільки чотири 305 мм 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. Він став також першим великим кораблем, на якому в якості головної силової установки була використана парова турбіна. Перевага у швидкості дозволяла «Дредноуту» займати вигідну для нього артилерійську позицію і нав'язувати свою ініціативу в бою. Поява лінійних кораблів дредноутного типу спричинила масу проблем технічного та військово-стратегічного характеру. Дредноути звели до нуля не лише значення колишніх ескадрених броненосців, а й броненосних крейсерів. Необхідність розробки нових крейсерів, які б відповідали лінійним кораблям дредноутного типу, була усвідомлена з самого початку. Це призвело до появи нового класу важких кораблів – лінійних крейсерів [1, с. 543].

Лише два кораблі в світі могли зрівнятися з «Дредноутом», та й то лише за озброєнням – американські броненосці програми 1905 р. «Мічиган» і «Саус Керолайн». Ці кораблі мали по вісім гармат 12-дюймового калібру (305 мм). Наявність в американських морських планах цих двох броненосців дозволило флоту США зайняти в міжнародному морському атласі Джейна друге місце відразу після Великої Британії [9, с. 93]. Однак, наближаючись до «Дредноута» за озброєнням, американські броненосці значно поступалися йому в

броньовому захисті і швидкості. Поява «Дредноута» робила застарілими і ці кораблі.

Внаслідок вищезазначених подій відкрилася нова сторінка в гонці морських озброєнь найбільших держав. Німеччина, що не мала шансів ліквідувати розрив з Великою Британією на старій основі, негайно приєдналась до «дредноутних перегонів». У Німеччині було закладено два броненосця водотоннажністю по 19 тис. т. і артилерією з чотирнадцяти 280 мм гармат.

У 1906 р. Сполучені Штати приєднались до дредноутних перегонів прийняттям закону про будівництво броненосця «Делавер» водотоннажністю 20 тис. т. У 1907 р. Т. Рузвельт висловився за прийняття програми з двох дредноутів, але обговорення в Конгресі показало, що цього важко буде домогтися. Президент відправив в січні 1907 р. лист президії морської комісії палати представників, в якому йшлося про необхідність активно будувати кораблі дредноутного типу, оскільки Велика Британія та Німеччина вже приступили до будівництва таких кораблів [10, с. 273]. Незважаючи на лист президента, в 1907 р. було санкціоновано будівництво лише одного броненосця «Норс Дакота», що повторював «Делавер». Технічні характеристики корабля були наступними: водотоннажність 22 тис. т., швидкість – 21 вузол, десять 305 мм гармат головного калібру; бронювання: пояс – 229 мм, рубка – 305 мм, башти – 292 мм, палуба – 51 мм. Фактично «Норс Дакота» була важчою копією англійського «Дредноута». Німецька ж військово-морська програма на 1907–1908 рр. складалася з чотирьох броненосців типу «Нассау» (водотоннажність 18,9 тис. т., швидкість 19,5 вузла, дванадцять 280 мм гармат, бронювання: пояс – 290 мм, рубка – 400 мм, башти – 280 мм, палуба – 60 мм). З'явилася реальна загроза втрати Сполученими Штатами їхніх позицій на морі.

Т. Рузвельт вирішив застосувати нову тактику стосовно Конгресу. Президент виступив у Конгресі із промовою, у якій констатував провал намагань другої гаазької конференції 1907 р. обмежити збільшення військових флотів. Т. Рузвельт у 1907 р. ініціював створення чотирьох кораблів, чим спричинив гостру дискусію в Конгресі. Депутат від демократів М. Педжет з обуренням зазначив, що військовий департамент вимагав близько 250 млн. доларів, в той час як для потреб сільськогосподарського департаменту було виділено лише 15 млн. доларів [11, с. 4580]. Після доволі жвавих обговорень Конгрес затвердив будівництво лише двох кораблів. У наступному році президент так само ініціював будівництво чотирьох дредноутів, але знову затвердили лише два. Завдяки двом кораблям, закладеним у 1908 р., у 1909 р. США вдалося залишитися на другому місці після Великої Британії за кількістю військово-морських кораблів [10, с. 275].

4 березня 1909 р. в інавгураційній промові новобраний президент В. Тафт підкреслив, що буде продовжувати морську політику свого попередника. Як і Т. Рузвельт, В. Тафт вважав, що сильний військово-

морський флот був найкращим засобом для збереження миру з іншими народами, а також «...захистом наших інтересів і здійсненням нашого впливу в міжнародних справах» [12]. Продовження політики активного будівництва військово-морського флоту було також вигідним і промисловцям, зайнятим у виробництві кораблів, оскільки значні державні асигнування на морське будівництво давали величезний прибуток. Слова В. Тафта про необхідність розглядати витрати на армію і флот, як те, за що має платити уряд, вселяли впевненість у стабільності розвитку військово-морського флоту.

На першому році президентства В. Тафта виконувалась морська програма його попередника, котра передбачала щорічне будівництво двох нових кораблів. У 1909 р. на морських верфях було закладено два дредноути – «Флорида» і «Юта» – та шість есмінців. Якщо порівнювати технічні характеристики американських, англійських та німецьких дредноутів, закладених в 1909 р., варто сказати, що за кількістю гармат головного калібру (305 мм) американські та англійські кораблі поступалися німецьким – десять проти дванадцяти одиниць. Німецькі дредноути мали дещо більше бронювання, що робило їх важчими, ніж англійські та американські кораблі, проте це не мало ніякого відображення на швидкості: всі кораблі розвивали швидкість 21 вузол. Англійці не збиралися втрачати лідируючу позицію у морських озброєннях, саме тому у 1909 р. було закладено перший наддредноут «Оріон» з десятьма 343 мм гарматами. Поява наддредноуту ще більше загострила гонку морських озброєнь. Кількість кораблів, закладених в 1909 р., сягнула в США та Німеччині по дві одиниці, у Великій Британії – три.

Відсутність відкритого морського суперництва з іншими країнами дозволяла Сполученим Штатам зберігати набраний темп будівництва кораблів. Виступаючи із щорічним посланням до Конгресу, В. Тафт зазначив, що через необхідність економії військово-морський бюджет на 1910 р. був на 38 мільйонів доларів меншим за попередній, проте він передбачав будівництво двох першокласних кораблів [13]. У 1910 р. було закладено за державний кошт два дредноути («Вайомінг» та «Арканзас») та шість есмінців. Кількість 305 мм гармат на нових дредноутах було збільшено до дванадцяти, що свідчило про наміри США і надалі брати участь у дредноутних змаганнях. У 1910 р. в Німеччині було закладено два дредноути, а у Великій Британії – три.

Тенденція до зменшення витрат на морський департамент продовжилась і в 1911 р. Фінансування морського департаменту було зменшено до 129 мільйонів доларів на рік, що на 11 мільйонів менше від попереднього року. Проте на будівництво нових кораблів було виділено аналогічну суму в розмірі 12,9 мільйонів доларів [14, с. 38]. Для зміцнення оборони узбережжя США В. Тафт запропонував створити військово-морську базу Гвантанамо у південно-східній частині Куби [15]. Ця пропозиція мала на меті також збільшення кількості морських баз у

Атлантиці для розширення сфери впливу військового та торговельних флотів. У 1911 р. було розпочато будівництво двох нових лінкорів – «Нью-Йорк» та «Техас». За своїми характеристиками це були перші американські наддредноути, котрі мали на озброєні по десять 356 мм гармат кожний. Решта технічних характеристик, окрім водотоннажності, котра була збільшена до 27 тис. т., були однаковими із звичайними американськими дредноутами. В Німеччині було закладено три дредноути типу «Кайзер» з десятьма 305 мм гарматами. Відповіддю Великої Британії було закладення двох кораблів типу «Кінг Джордж V» з десятьма 343 мм гарматами. Дредноутне суперництво було на піці свого розвитку, жодна з країн не бажала зменшувати темп.

Військово-морський бюджет Сполучених Штатів Америки на 1912 р. складав 119 мільйонів доларів на утримання існуючої матеріально-технічної бази та 12,8 мільйонів доларів на будівництво нових кораблів [16, с. 32]. У 1912 р. було закладено принципово новий тип американського лінкору «Оклахома». Його відмінність від попередників полягала в тому, що він використовував рідке паливо замість вугілля. Така технічна інновація збільшила відстань його плавання. В цьому році також було закладено однотипний йому корабель «Невада», котрий, як і попередні наддредноути, мав на озброєні десять 356 мм гармат. Велика Британія у відповідь на два німецькі дредноути типу «Кайзер» заклала два кораблі типу «Кінг Джордж V» та два – типу «Айрон Дюк».

Американська військово-морська програма 1913 р. передбачала будівництво лише одного нового корабля, це було пов'язано із зміною політичної ситуації всередині країни. На президентських виборах 1912 р. перемогу отримав демократ Вудро Вільсон. Оскільки демократи в США не є прихильниками розбудови збройних сил, було прийнято рішення обмежитись лише одним новим кораблем. «Пенсільванія» не мала принципових відмінностей від своїх попередників. У 1913 р. Велика Британія зробила ще один крок для утвердження своєї першості в дредноутних перегонах – на англійській верфі було спущено на воду новий наддредноут «Куїн Елізабет» з вісьмома 381 мм гарматами і швидкістю 25 вузлів. Це був досить вагомий аргумент у військово-морському суперництві з Німеччиною, і дредноутному суперництві загалом. Відповіддю Німеччини був початок будівництва першого наддредноута «Байєрн», озброєного вісьмома 380 мм гарматами і швидкістю лише 22 вузла. На 1914 рік загальна кількість дредноутів (збудованих і закладених) становила: Велика Британія – 30, Німеччина – 19, США – 13.

У результаті проведеного дослідження можна зробити висновок, що дредноутні перегони були розпочаті Великою Британією для утримання військово-морської першості у суперництві з Німеччиною, але майже одразу перейшли на світовий рівень. Темпи будівництва американського військово-морського флоту та характеристики його

кораблів переконливим чином свідчать про найактивнішу участь у цих перегонах Сполучених Штатів Америки. Детальний аналіз військово-морських програм США дозволяє стверджувати що Сполучені Штати були не менш небезпечним суперником для флоту Великою Британії, ніж Німеччина.

Список використаної літератури

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. [Электронный ресурс] / Д. В. Лихарев // Корабли и сражения. – 1995. – № 1. – Режим доступа: <http://base13.glasnet.ru/text/milita/1.htm>
3. **Мэхэн А. Т.** Влияние морской силы на историю 1660–1783 / А. Т. Мэхэн. – СПб.: Terra Fantastica, 2002. – 643 с.
4. **Маккиндер Х. Дж.** Географическая ось истории / Х. Дж. Маккиндер // Полис. – 1995. – № 4. – С. 162–169.
5. **Mahan A. T.** The problem of Asia and its effect upon international policies / A. T. Mahan. – Boston: Little, Brown and Company, 1900. – 233 p.
6. **Mahan A. T.** The Interest of America in Sea Power, Present and Future / A. T. Mahan. – Boston: Little, Brown and company, 1917. – 332 p.
7. **The letters** of Theodore Roosevelt. – Harvard: at the University Press, 1951–. – Vol. III. – 1951. – 183 p.
8. **Roosevelt T.** An Autobiography / T. Roosevelt. – N.Y.: Macmillan, 1946. – 486 p.
9. **Jane's Fighting Ships**, 1906–1907. – L.: David & Charles, 1906. – 487 p.
10. **Раскин А. П.** Развитие морской мощи США / А. П. Раскин // Американский ежегодник. – М.: Наука, 1974. – С. 258–278.
11. **Congressional record**. 1908. – Washington: Government printing office, 1908. – Vol. 42. – Part 5. – 3023 p.
12. **Taft W. G.** Inaugural Address. March 4, 1909 [Electronic resource] / W. G. Taft // The American Presidency Project. – Access mode: <http://presidency.ucsb.edu/ws/index.php?pid=25830>
13. **Farquharson R. B.** List of Expeditions 1901–1929 [Electronic resource] / R. B. Farquharson // Navy department library. – Access mode: http://history.navy.mil/library/online/haiti_list_exp.htm
14. **Annual** report of the secretary of the treasury 1910. – Washington: Government printing office, 1911. – 482 p.
15. **Taft W. G.** Second annual message. December 6, 1910 [Electronic resource] / W. G. Taft // The American Presidency Project. – Access mode: <http://presidency.ucsb.edu/ws/index.php?pid=29551>
16. **Annual** report of the secretary of the treasury 1911. – Washington: Government printing office, 1912. – 470 p.

Черняев В. С. Дредноутні перегони та військово-морська політика США на початку XX ст.

У статті на основі аналізу джерел та наукових праць висвітлено військово-морську політику США на початку XX ст. Проаналізовано

основні ідеологічні засади морської політики, ключові етапи будівництва військово-морського флоту.

Детально розглядається проблема будівництва кораблів військово-морського флоту США в контексті дредноутних перегонів. Основні тактико-технічні характеристики американських кораблів, їх кількість, а також темпи будівництва дозволяють говорити про найактивніші наміри Сполучених Штатів Америки гідно конкурувати у військово-морській сфері з Великою Британією та Німеччиною. Дредноутні перегони були однією з ключових причин, які призвели до розв'язання Першої світової війни.

На основі детального аналізу військово-морських програм США доведено, що Сполучені Штати були не менш небезпечним суперником для флоту Великою Британії, ніж Німеччина.

Ключові слова: дредноут, дредноутні перегони, військово-морська політика, наддредноут, флот США.

Черняев В. С. Дредноутная гонка и военно-морская политика США в начале XX в.

В статье на основе анализа источников и научных работ отображена военно-морская политика США в начале XX в. Проанализированы основные идеологические принципы морской политики, ключевые этапы строительства военно-морского флота.

Подробно рассматривается проблема строительства кораблей военно-морского флота США в контексте дредноутной гонки. Основные тактико-технические характеристики американских кораблей, их количество, а также темпы строительства позволяют говорить о наличии у США самых активных намерений достойно конкурировать в военно-морской сфере с Великобританией и Германией. Дредноутная гонка была одной из основных причин начала Первой мировой войны.

На основе детального анализа военно-морских программ США доказано, что Соединенные Штаты были не менее опасным соперником для флота Великобритании, чем Германия.

Ключевые слова: дредноут, дредноутная гонка, военно-морская политика, сверхдредноут, флот США.

Chernyaev V. S. The Dreadnought Race and Naval Policy of the United States in the Early Twentieth Century

On the basis of documents and scientific work we show naval policy of the United States in the early twentieth century.

The main ideological principles of naval policy and the key stages of construction of the Navy are analyzed. The arrival of the dreadnoughts sparked a new arms race, principally between Great Britain and Germany, but reflected worldwide, as the new class of warships became a crucial symbol of national power.

Technical development continued rapidly through the dreadnought era, with rapid changes in armament, armor, and propulsion, meaning that ten years after Dreadnoughts commissioning much more powerful ships were being built. These more powerful vessels were known as super-dreadnoughts. General characteristics of the American ships were the same as the German and British ones.

The pace of construction of the ships showed an interest in a strong U.S. Navy. W. Taft continued the naval policy of Theodore Roosevelt, building two ships every year, despite the decrease of naval budget. Only in 1910 the German fleet overtook the U.S. Navy.

The research allows asserting that the U.S. wanted to get one of the first places in the naval sphere by participation in dreadnought race with the Great Britain and Germany. In 1914 the U.S. Navy was the third largest in the world after the British and German fleets. The naval race was one of the causes of the First World War.

On the basis of detailed analysis of the naval programmes of the USA the author comes to the conclusion that United States was such a dangerous rival for the British Navy like Germany.

Key words: dreadnought, dreadnought race, naval policy, super-dreadnought, the U.S. Navy.

Стаття надійшла до редакції 15.04.2013 р.

Прийнято до друку 23.04.13 р.

Рецензент – д. і. н., проф. Машевський О. П.