



Симоненко Е. С. Военно-морская политика Канады в годы Первой мировой войны (1914—1918) / Е. С. Симоненко // Научный диалог. — 2022. — Т. 11. — № 8. — С. 436—452. — DOI: 10.24224/2227-1295-2022-11-8-436-452.

Simonenko, E. S. (2022). Naval Policy of Canada during First World War (1914—1918). *Nauchnyi dialog*, 11(8): 436-452. DOI: 10.24224/2227-1295-2022-11-8-436-452. (In Russ.).



Журнал включен в Перечень ВАК

DOI: 10.24224/2227-1295-2022-11-8-436-452

## Военно-морская политика Канады в годы Первой мировой войны (1914—1918)

**Симоненко Екатерина Сергеевна**

[orcid.org/0000-0001-7329-5346](https://orcid.org/0000-0001-7329-5346)

кандидат исторических наук,  
межинститутская кафедра  
естественно-научных  
и социально-гуманитарных дисциплин  
[eka-1982.82@mail.ru](mailto:eka-1982.82@mail.ru)

Приморская государственная  
сельскохозяйственная академия  
(Уссурийск, Россия)

## Naval Policy of Canada during First World War (1914—1918)

**Ekaterina S. Simonenko**

[orcid.org/0000-0001-7329-5346](https://orcid.org/0000-0001-7329-5346)

PhD in History, Associate Professor, Inter-  
Institutional Department  
of Natural Sciences and Social  
and Humanitarian Disciplines  
[eka-1982.82@mail.ru](mailto:eka-1982.82@mail.ru)

Primorskaya State  
Agricultural Academy  
(Ussuriysk, Russia)

© Симоненко Е. С., 2022



## ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

### Аннотация:

Анализируется деятельность министерства военно-морских сил Канады в годы Первой мировой войны. Впервые в отечественной историографии формулируются основные направления морской политики Канады в рамках военного курса правительства в годы Первой мировой войны. Источниками для исследования послужили дебаты палаты общин канадского парламента, публикации в канадской прессе, военная серия историко-статистических сборников и публицистика тех лет. Характеризуется состояние канадских военно-морских баз и портов, а также особенности развития судостроительной промышленности доминиона в годы войны. Доказано, что в годы войны морская политика Канады определялась британским адмиралтейством и развивалась в двух направлениях: общеимперском и национальном. Развитие имперского направления морской политики осуществлялось в интересах Великобритании. Оно предусматривало вербовку канадских добровольцев для службы в Королевском флоте и развитие судостроительной промышленности для нужд британского флота. Национальное направление морской политики предусматривало охрану канадских побережий и территориальных вод, для чего активно использовалась инфраструктура канадских военно-морских баз и портов. Для выполнения патрульных и конвойных функций привлекались государственные и частные суда не только военного, но и гражданского назначения.

### Ключевые слова:

история Канады; Первая мировая война; морская политика; министерство военно-морских сил; канадский флот, судостроительная промышленность.

## ORIGINAL ARTICLES

### Abstract:

The activities of the Navy Ministry of Canada during the First World War are analyzed in the article. For the first time in Russian historiography, the main directions of Canada's maritime policy are formulated within the framework of the government's military course during the First World War. The sources for the study were the debates of the House of Commons of the Canadian Parliament, publications in the Canadian press, the military series of historical and statistical collections and journalism of those years. The state of Canadian naval bases and ports, as well as the features of the development of the shipbuilding industry of the dominion during the war years is characterized. It is proved that during the war years, Canada's maritime policy was determined by the British Admiralty and developed in two directions: imperial and national. The development of the imperial direction of maritime policy was carried out in the interests of Great Britain. It provided for the recruitment of Canadian volunteers for service in the Royal Navy and the development of a shipbuilding industry for the needs of the British Navy. The national direction of maritime policy provided for the protection of Canadian coasts and territorial waters, for which the infrastructure of Canadian naval bases and ports was actively used. To perform patrol and escort functions, state and private vessels were involved not only for military, but also for civilian purposes.

### Key words:

history of Canada; World War I; maritime policy; the Ministry of the Navy; Canadian navy, shipbuilding industry.



УДК 94:359(71)“1914/18”

## Военно-морская политика Канады в годы Первой мировой войны (1914—1918)

© Симоненко Е. С., 2022

### 1. Введение = Introduction

К началу войны у Канады не было полноценного военно-морского флота. В 1910 году по инициативе либерального правительства У. Лорье был принят закон «О военно-морской службе», реализация которого началась с покупки двух броненосных крейсеров «Найоби» и «Рейнбоу», отправленных британским адмиралтейством на слом. При правительстве было создано министерство военно-морской службы, важнейшими функциями которого стала организация охраны западного и восточного побережий доминиона, гаваней и портов, защиты рыболовства и патрулирования прибрежных вод. На попечении морского министра находились военно-морской резерв и военно-морской колледж, расположенный в портовом городе Галифакс [CGWW, 1918, p. 162]. Спустя год, когда к власти пришло консервативное правительство Р. Бордена, действие закона было приостановлено. Два канадских крейсера были превращены в учебные суда, деятельность министерства фактически свернута. Численность персонала канадского флота не превышала 350 человек, резерва — 250 человек, все они были родом из небольшого городка Виктория в провинции Онтарио [Лихарев и др., 2019, с. 120]. Новый премьер-министр вместо создания собственных военно-морских сил предложил содействовать развитию британского Королевского флота путем направления в адмиралтейство денежных ассигнований в размере 35 миллионов канадских долларов (или 7 миллионов фунтов стерлингов) [Debates, 1912—1913, p. 679—684]. Однако на это предложение канадский сенат ответил единодушным отказом [Borden, 1913].

### 2. Материал, методы и обзор = Material, Methods, Review

Цель данной работы — изучить основные направления морской политики Канады в рамках военного курса правительства в годы Первой мировой войны.

Хронологические рамки обусловлены датами начала и окончания войны для Британской империи (4 августа 1914 года — 11 ноября 1918 года). Нижняя точка отсчета связана с моментом присоединения Североамериканского доминиона к британской декларации об объявлении войны, вер-



няя точка — с заключением перемирия, прекращения боевых действий и началом всеобщей демобилизации канадских войск.

Для достижения поставленной цели автор формулирует ряд задач: исследовать основные направления деятельности министерства военно-морских сил Канады в годы войны; проследить усилия военно-морского ведомства по комплектованию флота добровольцами; охарактеризовать состояние канадских военно-морских баз и портов, а также особенности развития судостроительной промышленности доминиона в годы войны.

Историографическую основу работы составляют труды канадских авторов, где морская политика доминиона в годы Первой мировой войны изучается с разных сторон. В рамках официальной истории канадского флота Г. Таккер исследует береговую активность канадского флота на восточном и западном побережьях; историю покупки и функционирования двух подводных лодок; особенности управления министерством и военные расходы на морские цели в годы войны. Военно-морской обозреватель британских газет Х. Ферраби размышляет о феномене «имперского флота», который был создан на основе взаимодействия между метрополией, Канадой и другими доминионами в годы войны. Официальный историк канадской армии Ч. Стейси изучает стратегическую роль крупнейшей канадской военно-морской базы и порта Галифакс в годы войны. Британский военно-морской историк и журналист А. Хард анализирует состояние канадского торгового флота и гражданской судостроительной промышленности в годы войны. Дж. Несмит в своем труде определяет степень участия и значение канадских добровольцев, служивших в составе экспедиционного корпуса и на кораблях британского флота в годы войны.

В процессе подготовки статьи автор обращается к различным видам исторических источников: парламентским дебатам, периодической печати, исторической статистике, сборникам официальных документов и публицистике. Основу источниковой базы составляют дебаты палаты общин канадского парламента за 1914—1917 годы, в которых обсуждалась военно-морская политика правительства и взаимодействие с британским адмиралтейством в годы войны. Статьи из канадских столичных и провинциальных ежедневных газет, позволяют детально изучить широкий спектр вопросов: условия службы канадцев на кораблях британского флота; степень их заинтересованности в такой службе и процесс отбора кандидатов; повседневную жизнь канадских моряков на борту, политику правительства в области защиты территориальных вод Канады и функции патрульной службы в годы войны. Сборники официальных документов, изданных в годы войны (DREW), содержат приказы Тайного совета, прокламации, телеграммы, военные речи и переписку, касавшиеся военных действий в Европе. Военная серия исто-



рико-статистических сборников под редакцией Дж. Кастеля Хопкинса содержит информацию об особенностях вербовочной кампании и механизме вербовки канадских добровольцев для службы на кораблях британского флота, условиях и ставках оплаты их услуг. В работе используются публицистические произведения, в которых содержатся речи премьер-министра Р. Бордена и подводятся итоги первых двух лет войны.

### **3. Результаты и обсуждения = Results and Discussion**

#### **3.1. Первые шаги министерства ВМС после вступления в войну**

За несколько дней до официального объявления войны правительство заявило о готовности передать все имевшиеся в Канаде корабли и военно-морскую инфраструктуру в распоряжение британского адмиралтейства [Debates, 21 August 1914, p. 49]. По распоряжению премьер-министра 1 августа 1914 года министерство военно-морской службы, которое возглавлял Дж. Хазен, провело серию мероприятий, направленных на перевод имевшегося флота на военное положение. Из летних отпусков были отозваны курсанты военно-морского училища, в портах Галифакса и Эскуаймолт началась вербовка добровольцев. Морской министр приказал в кратчайшие сроки привести два броненосных крейсера «Найоби» и «Рейнбоу» в полную боевую готовность [Tucker, 1952, p. 213], а также организовать транспортировку на Британские острова офицеров и моряков-резервистов британского происхождения, которые проживали в Канаде, но после объявления войны пожелали вернуться на родину и поступить на службу в Королевский флот.

2 августа министерство взяло под свой контроль все радиостанции, расположенные на территории доминиона. Многие из них в годы войны так и оставались закрытыми [DREW 1916, № 270, p. 530—531]. В тот же день морской министр призвал на действительную службу Королевский военно-морской резерв, а также офицеров Королевского флота, находившихся в отставке и проживавших в Канаде [DREW 1916, № 1, p. 1]. За день до начала войны во все порты было разослано предупреждение о возможности вражеского нападения. Порт Эскуаймолт, расположенный на восточном побережье, был закрыт для всех судов, кроме военных. 4 августа после того, как правительство получило телеграмму о вступлении Англии в войну, «Найоби» и «Рейнбоу» в соответствии с параграфом 23 закона «О военно-морской службе» были переданы в распоряжение адмиралтейства. На обоих кораблях был поднят белый флаг, что свидетельствовало о принадлежности судов к Королевскому флоту [Debates, 21 August 1914, p. 54; DREW 1914, p. 12]. Вечером того же дня была достигнута договоренность между руководством судостроительной фирмы Сизтла и премьер-министром Британской Колумбии Р. Макбрайдом о покупке двух подводных



лодок, построенных для чилийского правительства. За обе субмарины правительство заплатило 1 млн 150 тыс. долларов, которые были выделены министром финансов без санкции парламента [DREW 1914, p. 20].

5 августа министерство разрешило немецким и австрийским судам торгового флота, находившимся в портах и территориальных водах доминиона, покинуть их в течение десяти дней [DREW 1914, № 2055, p. 15]. Два дня спустя этот жест «доброй воли» был аннулирован. На следующий день последовал запрет «транспортировать через канадские порты любые товары военного назначения, которые из европейских портов могли легко попасть к врагу» [DREW 1914, p. 19—20]. 7 августа были приняты другие регулировавшие экспорт меры в интересах союзников. В этот же день две подводные лодки, купленные правительством Британской Колумбии, были переданы в распоряжение адмиралтейства [DREW 1914, № 2072, p. 20]. На следующий день военно-морское руководство доминиона получило из адмиралтейства инструкцию задерживать вражеские торговые суда, а еще через день портовые службы предоставили в министерство список кораблей, которые предположительно взяли на борт немецких резервистов для их транспортировки в Европу [Tucker, 1952, p. 218]. К середине августа все подготовительные мероприятия были полностью завершены.

В сентябре 1914 года Колониал Офис передал Р. Бордену послание, в котором русское правительство обращалось с запросом на продажу ледокола «Лорд Грей». Канадское правительство ответило согласием, и корабль отправился в Архангельск с командой на борту. Он благополучно прошел 3 тысячи км до пункта своего нового назначения за две недели. Команда возвратилась домой на пароходе, после чего часть моряков присоединилась к Королевскому флоту, часть — возвратилась в Канаду [Debates, 14 April 1916, p. 2886; Two Years of War, 1916, p. 39].

В начале октября 1914 года канадский кабинет через Верховного комиссара в Лондоне Дж. Перли осведомился о намерениях адмиралтейства в отношении долгосрочной политики ведения войны. Ответ морского ведомства гласил, что доминиону следует сконцентрировать усилия на развитии армии, а не флота, поскольку построить новые военные корабли в такие короткие сроки невозможно [Tucker, 1952, p. 218—219]. Поэтому в годы войны министерство отказалось наращивать морскую мощь и сконцентрировалось на выполнении внутренних задач.

Война серьезно расширила ответственность морского министра в сфере обеспечения безопасности территориальных вод и побережий. В мирное время контроль над судоходством в окрестностях портов и условиями стоянки в самих портах осуществляли гражданские чиновники. Во время войны контрольные функции были переданы министерству военно-мор-



ских сил, которое стало контролировать судоходство путем расчета маршрутов для торговых судов, а на последнем этапе войны осуществляло организацию военных конвоев. В годы войны возникла опасность, исходившая от «блуждающих» немецких кораблей, крейсировавших по периметру канадских побережий. Помимо этого, существовала большая вероятность того, что канадские гавани могли заминировать немецкие суда, время от времени заходившие в прибрежные воды. Министерство предприняло все возможные меры, чтобы обезопасить территориальные воды доминиона на случай, если немецкие суда приблизятся к канадским берегам. Специальные патрульные суда стали выполнять рейды вблизи гаваней с целью обнаружения плавучих мин, следили за возможным приближением вражеских кораблей. Они патрулировали территориальные воды вблизи портов Галифакса, Квебека, Эскуаймолта и были наделены полномочиями проверять все суда, которые входили и выходили из них днем и ночью. Для усиления группировки судов, следивших за порядком в территориальных водах, министерство зафрахтовало 33 корабля, принадлежавших частным лицам [CAR 1915, p. 257]. Таким образом, для обороны канадских побережий использовались как правительственные, так и частные суда. Адмиралтейство направило в Северную Атлантику несколько кораблей Королевского флота. С самого начала войны на тихоокеанском побережье находился британский корабль «Ньюкасл», крейсировавший в районе Британской Колумбии, а также два японских крейсера, которые находились в районе военной базы Эскуаймолт. На Атлантическом побережье три британских корабля «Ланкастер», «Эссекс» и «Суффолк» базировались в районе портового города Галифакс [Ferraby, 1918, p. 180].

До начала войны адмиралтейство не планировало вооружать торговые суда. В этом не было необходимости, так как вооружение «купцов» вело к потере ими статуса мирных судов со всеми вытекающими последствиями. Ситуация изменилась, когда началась подводная война, объектом которой стали не только военные, но и торговые корабли. После начала подводной войны адмиралтейство стало вооружать свой торговый флот. Корабли, зарегистрированные в Канаде, были внесены в британский реестр, и, когда им предстояло плыть в зону потенциальной опасности, на кормах устанавливали пушки. Расходы на вооружение кораблей несли собственники или канадское правительство, а адмиралтейство обеспечивало их боеприпасами и персоналом [Tucker, 1952, p. 226]. На последнем этапе войны, когда опасность со стороны «блуждающих» немецких крейсеров возросла, министерство стало организовывать из военных кораблей конвои для сопровождения торговых караванов и транспортов, перевозивших войска. Первый такой конвой покинул порт Сидней 10 июля 1917 года. Второй конвой, со-



стоявший из пяти кораблей, перевозивших войска, и семи торговых судов, вышел из Галифакса 5 сентября 1917 года. В следующем 1918 году конвои покидали Галифакс с интервалом в восемь дней. В дальнейшем для более эффективного использования доступного тоннажа корабли стали группировать в конвои по скоростным показателям. Быстрым считался конвой, в котором шли корабли со скоростью 12,5 узлов и выше. Корабли, плававшие по тихоокеанским маршрутам, не конвоировались. За день до начала конвоя устраивалось совещание, на котором присутствовали владельцы судов, офицеры и инженеры: они разрабатывали стратегию поведения судов в случае опасности. В случае отделения корабля от основного конвоя командиру предписывалось следовать инструкциям, полученным накануне от командования. В итоге конвоирование уменьшило потери кораблей от подводных атак и содействовало победе союзников [Ibid., p. 227].

### **3.2. Комплектование канадского флота добровольцами**

В первые полтора года войны министерство не предпринимало серьезных попыток набрать добровольцев для службы в военном флоте. В доминионе не было ни достаточного количества кораблей, чтобы комплектовать целые корабельные команды, ни достаточного количества морских офицеров, которые могли эти команды возглавить. Тем канадцам, которые выражали желание служить во флоте, предлагали поступать на службу в пехоту, кавалерию или артиллерию. После объявления войны министерство инициировало создание Королевской военно-морской бригады, которая должна была охранять канадские побережья с суши. В состав бригады вошли 9 офицеров и 120 моряков военно-морского резерва. Но так как бригада, несмотря на свое название, была сформирована для службы на берегу, солдаты и офицеры числились в составе сухопутных сил [CGWW, 1918, p. 167—168].

Когда началась война, перед министерством остро встал вопрос о комплектовании команд двух броненосных крейсеров «Найоби» и «Рейнбоу». Корабли были законсервированы, на борту находились только команды технического обслуживания, которые поддерживали их в надлежащем состоянии. До войны они использовались в качестве учебных судов кадетами военно-морского колледжа и резервистами. После объявления войны министерство получило от правительства приказ доукомплектовать судовые команды до 100 %. В кратчайшие сроки команда «Найоби» была укомплектована профессиональными моряками, ранее служившими на двух британских шлюпах, несших службу на тихоокеанском побережье, а также несколькими сотнями ньюфаундлендских резервистов, числившихся в Королевском флоте, но постоянно проживавших в доминионе [Two Years of War, 1916, p. 37]. Корабельная команда другого канадского крейсера «Рейнбоу» была набрана в городе Виктория провинции Онтарио, где до войны бази-



ровался единственный в Канаде отряд морских добровольцев. Из членов этого отряда был укомплектован персонал обеих субмарин и нескольких патрульных судов, базировавшихся в Эскуаймолт [Ibid., p. 39].

В 1915 году адмиралтейство обратилось в министерство военно-морских сил с просьбой отобрать достойных кандидатов и направить их на Британские острова для подготовки пилотов Королевской военно-морской авиации. Из сотен заявок, пришедших из разных концов Канады, были отобраны 250 штук. К апрелю 1916 года 180 добровольцев были отправлены в британскую летную школу для прохождения обучения и получения летных сертификатов, с тем чтобы затем пополнить ряды британских пилотов. Год спустя таким же образом в Канаде были набраны моряки для британской патрульной службы [Debates, 14 April 1916, p. 2886—2887; Two Years of War, 1918, p. 39—40].

В феврале 1916 года Дж. Хазен сделал в адмиралтейство запрос о наборе канадских добровольцев для службы в Королевском флоте. Предполагалось, что они будут обучаться в Британии, так как в доминионе не было соответствующих специалистов. Адмиралтейство приветствовало эту инициативу, но, в свою очередь, поставило два условия. Во-первых, следовало набирать только рядовой состав, так как в метрополии было достаточно своих морских офицеров [Blairmore Enterprise, 1916, 22 Sept., p. 7]. Во-вторых, канадское правительство должно было оплачивать услуги добровольцев по ставкам, действовавшим в Королевском флоте. Эти условия были приняты, и в апреле в Канаду был отправлен британский капитан Р. Гиннесс с небольшим отрядом, о чем не преминули сообщить многие столичные и провинциальные издания [Debates, 18 April 1916, p. 2987; Coleman Bulletin, 1916, 16 Jun., p. 7]. По сведениям местных газет, он должен был набрать от 200 до 2 тысяч моряков для британских патрульных судов до конца текущего года. Для кандидатов был установлен возрастной ценз от 18 до 30 лет, имела значение хорошая физическая подготовка, при этом не требовалось никакого опыта службы во флоте. Все претенденты должны были иметь британское происхождение [Debates, 18 April 1916, p. 2987—2989; Blairmore Enterprise, 1916, 24 Nov., p. 6; Crossfield Chronicle, 1916, 22 Dec., p. 7]. Предложенная британскими властями ставка оплаты — треть от того жалования, которое платили канадцам в экспедиционных войсках, — не привлекла значительного количества добровольцев. Не помогло вмешательство самого морского министра, который выступил на нескольких патриотических митингах, призывая канадцев активнее поступать на службу во флот. Дж. Хазен с тревогой заметил, что, судя по количеству желающих, пришедших на призывные пункты, жители Канады не понимали, что страна участвовала в войне. Он заявил, что, если Германия



выиграет войну, она захватит территорию Канады и отправит на канадский Запад сотни тысяч немецких колонистов [CAR 1915, p. 257].

Для преодоления возникших трудностей правительство предложило записать всех добровольцев в резерв, оплачивать их услуги по ставкам, существовавшим в экспедиционных войсках, и передать их в распоряжение адмиралтейства. Средний размер дневного заработка добровольца, зачисленного в чин матроса, должен был составить 1 доллар и 10 центов плюс 20 долларов ежемесячно в качестве пособия для членов его семьи. Канадские власти снизили возрастной ценз потенциальных кандидатов до 38 лет [Blairmore Enterprise, 1917, 9 Feb., p. 6]. После одобрения такого курса правительство распорядилось набрать в резерв 5 тысяч человек [Two Years of War, 1918, p. 40]. В составе военно-морского резерва должен был быть создан специальный заграничный дивизион добровольцев. В сентябре 1916 года началась мобилизационная кампания. Территория доминиона была разделена на 9 вербовочных округов, вербовочные пункты находились в провинциальных столицах, за исключением Британской Колумбии. Там пункт располагался в Ванкувере. Вербовочная кампания, в которой участвовали видные морские офицеры, политики и общественные деятели, прошла по всей стране. Р. Гиннесс и его отряд поучаствовали в 83 патристических манифестациях. В ходе публичных выступлений капитан описывал особенности плавания на линейном корабле и простую, но рискованную жизнь моряка. Он озвучил обращение командующего Гранд Флотом Дж. Джеллико к канадцам, в котором тот приглашал их присоединиться к британским морякам [CAR 1916, p. 314—315].

В результате всех усилий для Королевского флота к началу 1917 года было набрано 1,6 тысяч добровольцев [Debates, 6 August 1917, p. 4164]. Предпочтение отдавалось членам военно-морского добровольческого резерва и тем, у кого уже имелся опыт морской службы. Помимо добровольцев, на службу в Королевский флот поступило 14 выпускников военноморского колледжа (всего в учебном заведении обучалось 30—40 человек) [Debates, 6 August 1917, p. 4164; CAR 1916, p. 372]. После набора канадцы были отправлены в Галифакс, где получили все необходимое снаряжение, а оттуда на кораблях британского флота отправились на Британские острова, где оставались до конца войны [Blairmore Enterprise, 1917, 9 Feb., p. 6]. Вербовка матросов осуществлялась до конца войны, после чего вербовочные пункты были закрыты.

Вслед за набором моряков в Королевский флот зимой 1917 года стартовала кампания по набору моряков в местный флот. Министерство военно-морской службы планировало усилить патрульную службу, главной обязанностью которой была защита побережий доминиона [Blairmore



Enterprise, 1917, 19 Jan., p. 2; 20 Apr., p. 6]. Во все столичные и провинциальные печатные издания были разосланы рекламные листки, где говорилось, что власти были заинтересованы в наборе офицеров, моряков, кочегаров и механиков для патрульной службы. Кандидаты на офицерские должности должны были иметь документы, подтверждавшие опыт службы в Королевском флоте, резерве либо торговом флоте. Для претендентов в офицеры устанавливался возрастной ценз от 18 до 45 лет, для рядовых — до 38 лет. Министерство предлагало следующие ставки оплаты: для офицеров — 2,5 долларов, для рядовых — 1,05 долларов в день. Их семьи получали право на пособие в размере 30 долларов для офицеров и 20 долларов для матросов ежемесячно [Blairmore Enterprise, 1917, 13 Apr., p. 6].

### **3.3. Военно-морские базы и судостроительная промышленность**

Особое стратегическое значение в годы войны имели канадские атлантические порты Галифакс, Квебек, Монреаль и Сидней. Порт Монреаля на протяжении семи месяцев в году, когда было открыто судоходство на реке Святого Лаврентия, обслуживал четыре железные дороги, подходившие прямо к реке. Через порт Квебека отбыл на Британские острова первый контингент, хотя все последующие партии войск отправлялись из Галифакса, так как франкоканадские порты были признаны небезопасными из-за возможности нахождения в нижнем течении Святого Лаврентия немецких подводных лодок. Порт Галифакс служил центральным выходом для транспортировки заграничных грузов и воинских контингентов в зимнее время года. Порт Сидней был базой дозагрузки торговых и военных кораблей, работавших на угле, так как в его окрестностях находились многочисленные угольные шахты. В мае 1916 года из-за перегруженности британских портов адмиралтейство распорядилось, чтобы британские корабли загружались углем в этом канадском порту [Tucker, 1952, p. 224]. В 1917 году активизация подводной войны явилась причиной создания системы морских конвоев, что еще больше повысило значение Галифакса и Сиднея. Благодаря их расположению, наличию укреплений и обширных защищенных гаваней они стали до конца войны местом сбора конвоев. В период с августа 1917 года по ноябрь 1918 года из Галифакса вышло 50 конвоев и около 500 кораблей [Stacey, 1949, p. 53].

Тихоокеанский порт Эскуаймолт находился далеко от морских театров военных действий, так как с конца 1914 года на Тихом океане безраздельно господствовал флот союзников. В порту производился текущий ремонт британских и канадских судов, иногда туда заходили военные корабли союзников. В мае 1915 года в Эскуаймолт для капитального ремонта прибыл крейсер «Кент», который участвовал в боевых операциях близ Фолклендских островов и уничтожил немецкий крейсер «Дрезден». В порту или его



окрестностях находился броненосный крейсер «Рейнбоу» и обе подводные лодки. В 1917—1918 годах из Гонконга во Францию через Эскуаймолт было отправлено большое количество кули для работы в трудовых отрядах, а когда война закончилась, многие из них возвратились домой тем же маршрутом [Tucker, 1952, p. 224—225].

В годы войны судостроительная промышленность гражданского назначения была практически свернута, поскольку правительство заморозило строительство кораблей для торгового флота. По заказу адмиралтейства в Канаде было построено или смонтировано несколько сотен вспомогательных судов. На канадских верфях были построены 36 траулеров и 100 дрейфтеров для Королевского флота, а также 12 траулеров для флота доминиона. Суда, построенные в Канаде, адмиралтейство планировало использовать против немецких подводных лодок. Весной 1915 года британское военно-морское ведомство заказало 550 моторных лодок, которые планировалось использовать для выполнения патрульных функций в американских водах. Собраны они были на верфях Монреаля и Квебека [Hurd, 1924, p. 266—267]. В марте 1916 года министерство военно-морских сил направило в адмиралтейство запрос о желании доминиона построить на своих верфях два или три эскадренных миноносца. Поначалу британское морское ведомство приняло предложение и передало чертежи местным специалистам. Вскоре стало ясно что, эсминцы, строительство которых планировалось проводить на монреальской верфи, не могли быть доставлены на Британские острова до окончания навигации 1917 года. Вдобавок выяснилось, что у канадских судостроителей отсутствовал опыт, необходимый для постройки военных кораблей такого класса. В этих обстоятельствах британские власти рекомендовали доминиону сконцентрироваться на строительстве торговых судов.

Если намерение канадского правительства строить в доминионе надводные корабли не увенчалось успехом, то программа строительства подводных лодок для Королевского флота была успешно реализована. Сразу же после начала войны представитель американской сталелитейной корпорации Ч. Шваб отправился в Великобританию с предложением производить для британского правительства необходимую военно-морскую технику и амуницию. После непродолжительных переговоров адмиралтейство согласилось заказать в компании 20 подводных лодок. Когда о сделке стало известно американскому правительству, оно направило письменный протест, поскольку такая договоренность нарушала принципы американского нейтралитета. Несмотря на официальный протест, американская компания все же согласилась построить половину из заранее обговоренного количества судов. О строительстве остальных 10 подлодок Ч. Шваб до-



говорился с канадской судостроительной компанией «Канадиен Веккерс Лтд», владевшей верфью в Монреале [Ferraby, 1918, p. 184]. Субмарины были построены в короткий срок, их испытание успешно прошло в заливе Мюррей. По адмиралтейской системе классификации они были помещены в класс «Н». Первые шесть подлодок вышли из Галифакса, взяв курс на Британские острова, 22 июля 1915 года. Оставшиеся четыре судна в скором времени отправились в Дарданеллы. Итальянское правительство, впечатленное успехами канадских судостроителей, в том же году заказало для своего флота 8 субмарин, а еще спустя некоторое время правительство царской России заключило с верфью в Монреале контракт на строительство 6 новых корпусов для своих подлодок. За годы войны на канадских верфях было построено в общей сложности 24 подлодки [Nasmish, 1919, p. 533]. Из десяти лодок, строительство которых осуществлялось в США, последние две британское правительство получило уже после окончания войны.

Незадолго до окончания войны наметился прогресс гражданской судостроительной индустрии. Отчет морского министерства от 31 марта 1918 года свидетельствовал, что в Канаде было 13 верфей, в системном реестре числилось 8 559 кораблей, общий тоннаж которых составлял 1 328 тонн. В 1918 году началась реализация национальной судостроительной программы, в соответствии с которой на верфях Монреала, Торонто, Порт-Артура и Ванкувера должны были строиться корабли различного водоизмещения (3 тысяч, 5—7 тысяч, 8—10 тысяч тонн) для нужд торгового флота. Общая стоимость судостроительной программы составляла 60 миллионов долларов, и к концу года были заключены контракты на строительство 43 кораблей общей стоимостью 51 миллионов долларов. Правительство заключило с канадскими верфями контракты на строительство 31 парохода, тоннаж которых колебался от 3,4 тысяч до 8,1 тысяч тонн. Оказалось, что в Канаде строить корабли намного дороже, чем в Англии, из-за разницы в стоимости материалов и рабочей силы. В Англии корабельный плотник получал 16,5 долларов в неделю, а в Канаде 36,3 долларов за тот же период. Сталь в Англии стоила 53,5 долларов за тонну, а в Ванкувере 102,25 долларов за то же количество [CAR 1918, p. 439—442].

В рамках судостроительной программы Канада намеревалась выполнить обязательства по строительству кораблей, предназначенных для торгового и рыболовного флота Норвегии. Соответствующие контракты были заключены еще до начала войны, однако сразу же после начала военных действий правительство, как уже было сказано, запретило судостроительным компаниям экспортировать корабли без специального на то разрешения. Все корабли, строившиеся в доминионе в годы войны, были объявлены собственностью канадского правительства. Морской министр заявил,



что после войны ожидает большой спрос на канадские корабли со стороны не только Норвегии, но и других европейских стран.

#### 4. Заключение = Conclusions

Таким образом, накануне Первой мировой войны у Канады было два варианта интеграции в систему имперской морской обороны. Либеральный вариант предусматривал строительство собственного военного флота, консервативный — внесение ежегодных денежных вкладов на содержание британского флота. Но ни один из них не был реализован на практике. Когда началась война, морская политика Канады определялась британским адмиралтейством и развивалась в двух направлениях: общеимперском и национальном. Развитие имперского направления морской политики осуществлялось в интересах Великобритании. В соответствии с ним Канада передавала все военные корабли и гражданские суда, а также военно-морскую инфраструктуру в распоряжение метрополии. Для службы на кораблях Королевского флота, в том числе в военно-морской авиации, в Канаде было набрано более 1,5 тысячи добровольцев. Активно развивалась канадская военная судостроительная промышленность: по заказу британского адмиралтейства было построено несколько сотен вспомогательных судов для Королевского флота. Главной задачей в рамках национального направления морской политики стала охрана обоих канадских побережий и территориальных вод, для чего активно использовалась инфраструктура канадских военно-морских баз и портов. Для выполнения патрульных и конвойных функций привлекались как государственные, так и частные суда не только военного, но и гражданского назначения.

#### Источники и принятые сокращения

1. *Borden R. L. Comments on the Senate's Rejection of the Naval Aid Bill* / R. L. Borden. — Ottawa : Printed Co Ltd., 1913. — 40 p.
2. *Canadians Can Serve in British Navy* // *Blairmore Enterprise* [newspaper]. — 1916. — September 22. — P. 7.
3. *Canadians Wanted for Naval Service* // *Blairmore Enterprise* [newspaper]. — 1917. — April 13. — P. 6.
4. CAR 1915 — *The Canadian Annual Review, War Series 1915* / Ed. by J. Castell Hopkins. — Toronto : Canadian Annual Review Limited, 1918. — Vol. 15. — 880 p.
5. CAR 1916 — *The Canadian Annual Review, War Series 1916* / Ed. by J. Castell Hopkins. — Toronto : Canadian Annual Review Limited, 1918. — Vol. 16. — 929 p.
6. CAR 1918 — *The Canadian Annual Review, War Series 1918* / Ed. by J. Castell Hopkins. — Toronto : Canadian Annual Review Limited, 1919. — Vol. 18. — 869 p.
7. CGWW — *Canada in the Great World War. An Authentic Account of the Military History of Canada from the Earliest Day to the Close of the War of the Nations*. In 6 vols. — Toronto : United Publishers of Canada, 1918. — Vol. 2. — 374 p.



8. *Daily Routine for Able Seamen a Pleasant Life // Blairmore Enterprise* [newspaper]. — 1917. — February 9. — P. 6.
9. *Debates of the House of Commons of the Dominion of Canada 1912—1913*. — 12th Parliament, 2nd Session. — Ottawa : Printed by J. de L. Tache, 1913. — Vol. 3 (Vol. CIX). — Pp. 4059—6301.
10. *Debates of the House of Commons of the Dominion of Canada 1914*. — 12th Parliament, 4th Session. — Ottawa : Printed by J. de L. Tache, 1914. — Vol. 1 (Vol. CXVIII). — 99 p.
11. *Debates of the House of Commons of the Dominion of Canada 1916*. — 12th Parliament, 6th Session. — Ottawa : Printed by J. de L. Tache, 1916. — Vol. 3 (Vol. CXXIV). — Pp. 1969—2971.
12. *Debates of the House of Commons of the Dominion of Canada 1916*. — 12th Parliament, 6th Session. — Ottawa : Printed by J. de L. Tache, 1916. — Vol. 4 (Vol. CXXV). — Pp. 2973—4156.
13. *Debates of the House of Commons of the Dominion of Canada 1917*. — 12th Parliament, 7th Session. — Ottawa : Printed by J. de L. Tache, 1918. — Vol. 4 (Vol. CXXIX). — Pp. 3187—4242.
14. *Defending Our Coast // Blairmore Enterprise* [newspaper]. — 1917. — April 20. — P. 6.
15. DREW 1914 — *Documents Relative to the European War Comprising Orders in Council, Cablegrams, Correspondence, and Speeches Delivered in Imperial House of Commons / Compiled by the Department of the Secretary of State of Canada*. — Ottawa : J. de L. Tache Kings Printer, 1914. — Pp. 1—167.
16. DREW 1916 — *Copies of Proclamations, Orders in Council, and Documents Relating to the European War / Compiled by the Department of the Secretary of State of Canada*. — Second Supplement. — Ottawa : Government Printing Bureau, 1916. — Pp. 527—1050.
17. *Recruiting for the Navy is Satisfactory // Blairmore Enterprise* [newspaper]. — 1916. — November 24. — P. 6.
18. *Recruiting for the Navy is Satisfactory // Crossfield Chronicle* [newspaper]. — 1916. — December 22. — P. 7.
19. *To Increase Naval Patrols // Blairmore Enterprise* [newspaper]. — 1917. — January 19. — P. 2.
20. *Two Years of War as Viewed from Ottawa : A Special Issue of «The Civilian» Giving Some Account of the War Work of the Civil Service of Canada (1914—1916)*. — Ottawa : [s. n.], 1916. — 142 p.

### Литература

1. *Лихарев Д. В.* Состояние военно-морских сил Канады в годы Первой мировой войны / Д. В. Лихарев, Е. С. Симоненко // Ключ. — 2019. — № 1 (145). — С. 120—127.
2. *Ferraby H. C.* The Imperial British Navy. How the Colonies Began to Think Imperially upon the Future of the Navy / H. C. Ferraby. — London : H. Jenkins, 1918. — 277 p.
3. *Hurd A.* The Merchant Navy / A. Hard. — In 3 vols. — London : Longmans & Green, 1924. — Vol. 2. — 464 p.
4. *Nasmith G. G.* Canada's Sons and Great Britain in the World War. A Complete and Authentic History of the Commanding Part Played by Canada and the British Empire in the World's Greatest War / G. G. Nasmith. — In 2 vols. — Toronto : John C. Winston, 1919. — Vol. 1. — 608 p.
5. *Stacey C. P.* Halifax as an International Strategic Factor, 1749—1949 / C. P. Stacey // Report of the Annual Meeting of the Canadian Historical Association. — 1949. — Vol. 28. — № 1. — Pp. 46—56.



6. Tucker G. N. The Naval Service of Canada. Its Official History / G. N. Tucker. — In 2 vols. — Ottawa : King's Printer, 1952. — Vol. 2. — 436 p.

### Material resources

- Borden, R. L. (1913). *Comments on the Senate's Rejection of the Naval Aid Bill*. Ottawa: Printed Co Ltd. 40 p.
- Canadians Can Serve in British Navy. (1916). *Blairmore Enterprise [newspaper]*. September 22. P. 7.
- Canadians Wanted for Naval Service. (1917). *Blairmore Enterprise [newspaper]*. April 13. P. 6.
- Castell Hop-kins, J. (ed.). (1918). *The Canadian Annual Review, War Series 1915, 15*. Toronto: Canadian Annual Review Limited. 880 p.
- Castell Hop-kins, J. (ed.). (1918). *The Canadian Annual Review, War Series 1916, 16*. Toronto: Canadian Annual Review Limited. 929 p.
- Castell Hop-kins, J. (ed.). (1919). *The Canadian Annual Review, War Series 1918, 18*. Toronto: Canadian Annual Review Limited. 869 p.
- Canada in the Great World War. An Authentic Account of the Military History of Canada from the Earliest Day to the Close of the War of the Nations: In 6 vols, 2*. Toronto: United Publishers of Canada. 374 p.
- Daily Routine for Able Seamen a Pleasant Life. (1917). *Blairmore Enterprise [newspaper]*. February 9. P. 6.
- Debates of the House of Commons of the Dominion of Canada 1912—1913, 3 (Vol. CLX). 12th Parliament, 2nd Session*. (1913). Ottawa: Printed by J. de L. Tache. 4059—6301.
- Debates of the House of Commons of the Dominion of Canada 1914, 1 (Vol. CXVIII). 12th Parliament, 4th Session*. (1914). Ottawa: Printed by J. de L. Tache. 99 p.
- Debates of the House of Commons of the Dominion of Canada 1916, 3 (Vol. CXXIV). 12th Parliament, 6th Session*. (1916). Ottawa: Printed by J. de L. Tache. 1969—2971.
- Debates of the House of Commons of the Dominion of Canada 1916, 4 (Vol. CXXV). 12th Parliament, 6th Session*. (1916). Ottawa: Printed by J. de L. Tache. 2973—4156.
- Debates of the House of Commons of the Dominion of Canada 1917, 4 (Vol. CXXIX). 12th Parliament, 7th Session*. (1918). Ottawa: Printed by J. de L. Tache. 3187—4242.
- Defending Our Coast. (1917). *Blairmore Enterprise [newspaper]*. April 20. P. 6.
- Documents Relative to the European War Comprising Orders in Council, Cablegrams, Correspondence, and Speeches Delivered in Imperial House of Commons*. (1914). Ottawa: J. de L. Tache Kings Printer. 1—167.
- Copies of Proclamations, Orders in Council, and Documents Relating to the European War. Second Supplement*. (1916). Ottawa: Government Printing Bureau. 527—1050.
- Recruiting for the Navy is Satisfactory. (1916). *Blairmore Enterprise [newspaper]*. November 24. P. 6.
- Recruiting for the Navy is Satisfactory. (1916). *Crossfield Chronicle [newspaper]*. December 22. P. 7.
- To Increase Naval Patrols. (1917). *Blairmore Enterprise [newspaper]*. January 19. P. 2.
- Two Years of War as Viewed from Ottawa: A Special Issue of «The Civilian» Giving Some Account of the War Work of the Civil Service of Canada (1914—1916). (1916). Ottawa: [s. n.]. 142 p.

### References

- Ferraby, H. C. (1918). *The Imperial British Navy. How the Colonies Began to Think Imperially upon the Future of the Navy*. London: H. Jenkins. 277 p.



- Hurd, A. (1924). *The Merchant Navy: In 3 vols, 2*. London: Longmans & Green. 464 p.
- Likharev, D. V., Simonenko, E. S. (2019). The state of the Canadian Naval forces during the First World War. *Clio, 1 (145)*: 120—127. (In Russ.).
- Nasmith, G. G. (1919). *Canada's Sons and Great Britain in the World War. A Complete and Authentic History of the Commanding Part Played by Canada and the British Empire in the World's Greatest War: In 2 vols, 1*. Toronto: John C. Winston. 608 p.
- Stacey, C. P. (1949). Halifax as an International Strategic Factor, 1749—1949. *Report of the Annual Meeting of the Canadian Historical Association, 28 (1)*: 46—56.
- Tucker, G. N. (1952). *The Naval Service of Canada. Its Official History: In 2 vols, 2*. Ottawa: King's Printer. 436 p.

*Статья поступила в редакцию 30.07.2022,  
одобрена после рецензирования 02.10.2022,  
подготовлена к публикации 25.10.2022.*