

- 
3. *Gippius Z. N.* Черная книжка // Под созвездием топора. Петроград 1917 года — знакомый и незнакомый. М., 1991.
  4. История России в портретах: В 2 т. Т. 2. Смоленск: Русич; Брянск: Курсив, 1996.
  5. От Распутина до Путина. Петербург: хождение во власть. СПб.: Дело, 2003.
  6. Петроград на переломе эпох. Город и его жители в годы революции и гражданской войны. СПб., 2000. С. 33.
  7. Российский государственный архив социально-политической истории (РГАСПИ) Ф. 324. Г. Е. Зиновьев. Оп. 1. Д. 9. Л. 5.
  8. РГАСПИ. Ф. 324. Оп. 1. Д. 506.
  9. РГАСПИ Ф. 324. Оп. 1. Д. 560.
  10. РГАСПИ Ф. 324. Оп. 2. Д. 76.
  11. РГАСПИ Ф. 324. Оп. 2. Д. 94.
  12. *Соломон Г. А.* Среди красных вождей. М., 1995.
  13. Центральный государственный архив историко-партийных документов Санкт-Петербурга (ЦГАИПД СПб). Ф. 16. Оп. 1. Д. 50.

#### REFERENCES

1. *Annenkov Ju.* Dnevniky moih vstrech. Cikl tragedij. T. 1. L., 1991.
2. *Berezhkov V. I.* Pitserskie prokuratory. SPb., 1998.
3. *Gippius Z. N.* Chernaja knizhka // Pod sozvezdiem topora. Petrograd 1917 goda — znakomyj i neznamomyj. M., 1991.
4. Istorija Rossii v portretah: V 2 t. T. 2. Smolensk: Rusich. Brjansk: Kursiv, 1996.
5. Ot Rasputina do Putina. Peterburg: hozhdenie vo vlast'. SPb.: Delo, 2003.
6. Petrograd na perelome epoch. SPb., 2000. S. 33.
7. Rossijskij gosudarstvennyj arhiv social'no politicheskoy istorii (RGASPI) F. 324. G. E. Zinov'ev. Op. 1. D. 9. L. 5.
8. RGASPI. F. 324. Op. 1. D. 506.
9. RGASPI F. 324. Op. 1. D. 560.
10. RGASPI F. 324. Op. 2. D. 76.
11. RGASPI F. 324. Op. 2. D. 94.
12. *Solomon G. A.* Sredi krasnyh vozhdzej. M., 1995.
13. Tsentral'nyj gosudarstvennyj arhiv istoriko-partijnyh dokumentov Sankt-Peterburga (CGAIPD SPB). F. 16. Op. 1. D. 50.

***В. В. Горелов***

### **СУДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРОГРАММЫ 1907–1912 ГОДОВ И ИХ РОЛЬ В ЭКОНОМИКЕ РОССИИ**

*Автор исследует взаимоотношения и противоречия между Морским министерством, Министерством финансов, МИД и Военным министерством в период судостроительных программ. В работе рассматриваются изменения, происходившие в русской промышленности под влиянием кораблестроительных программ. Автор уделяет повышенное внимание наиболее важным и значимым аспектам и роли зарубежных компаний в российской судостроительной промышленности.*

**Ключевые слова:** военно-морской флот, судостроительные программы, военно-морская промышленность, судостроительные компании

## SHIPBUILDING PROGRAMS OF 1907–1912 AND THEIR ROLE IN THE ECONOMY OF RUSSIA

*The relations among the Navy ministry, the Ministry of finance, the ministry of Foreign Affairs and the Military ministry are investigated as well as their impact on the shipbuilding programs. The research also deals with the changes in the Russian industry caused by the shipbuilding process. Attention is drawn to the most important and urgent aspects and to the role of foreign companies in the Russian navy industry.*

**Keywords:** navy, shipbuilding programs, navy industry, shipbuilding companies.

На протяжении всей своей истории отечественный флот неоднократно переживал периоды взлетов и падений. В такой континентальной стране, как Россия, основным орудием обороны и нападения всегда была сухопутная армия, а о флоте вспоминали, когда были удовлетворены минимальные нужды обороны и возникало желание вести более активную внешнюю политику. Последняя же неизбежно была связана с необходимостью демонстрации военно-морской силы в более или менее отдаленных водах. Естественно, что в таких условиях в обществе не могли сложиться однозначные взгляды на роль и значение флота в системе вооруженных сил страны. В сравнительно благополучные периоды нашей истории споры о роли и месте флота обычно не выходят из стен профилирующих министерств и ведомств. Однако в случае поражений или кризисов эти дискуссии переходят на страницы периодической печати и часто становятся в центре общественного внимания. В наши дни отечественный военно-морской флот вновь находится на стадии реформирования. Разрабатываются новые кораблестроительные программы, которые должны вывести отечественный ВМФ и систему судостроения на новый уровень развития. Только опираясь на исторический опыт и богатые традиции русского флота, можно определить перспективы дальнейшего развития военно-морских сил нашей страны.

После поражения в русско-японской войне 1904–1905 гг. Россия находилась в жесточайшем экономическом кризисе. Усу-

губляла его и начавшаяся в то же время первая русская революция. Как только с «внутренними врагами» было в общем и целом покончено, правительство сразу же взялось за реорганизацию своих вооруженных сил.

Учтя уроки войны и используя последние достижения науки и техники, кораблестроители создали такие военные суда, с которыми старые не шли ни в какое сравнение. Начало новой эры в судостроении было положено в Великобритании в 1906–1907 гг., когда был спущен со стапелей новый тип линейного корабля «Дредноут» («Бесстрашный»). С того времени все линейные корабли стали делиться на дредноуты и додредноуты, а сила флота стала измеряться только количеством первых, так как дредноут мог легко расправиться с несколькими кораблями старого типа.

Таким образом, Россия, в некотором роде, оказалась в более выигрышном положении, чем остальные государства Европы. Боеспособный русский флот был практически весь уничтожен на Тихом океане, и создалась такая ситуация, когда нужно было создавать новую систему судостроения.

Для российского правительства проблемы быть или не быть флоту не существовало. Государственный престиж и интересы требовали на этот счет однозначного ответа. Вопрос о строительстве флота перерастал границы только морского ведомства. Он тесно связывался с общей политикой правительства, и это обеспечивало широким планам Морского министерства поддержку как со стороны МИД России, так и со стороны Николая II.

---

Морской генеральный штаб выработал и предложил царю четыре морские программы, различные по размерам и стоимости. Исходя из тяжелейшего экономического положения, Николай II в июле 1907 г. утвердил один из вариантов «Малой судостроительной программы». По ней предусматривалось строительство для Балтийского флота четырех линейных кораблей и трех подводных лодок. На Черном море решено было заложить 14 эсминцев и три подводные лодки. Вместе с достраивающимися судами общие расходы по этой программе составляли 126,7 млн руб. [11, с. 38].

Несмотря на это, строительство кораблей началось лишь через два года. Основной причиной этого была слабая производственная оснащенность казенных заводов Морского ведомства военных судов для постройки нового типа. Например, на переоборудование одного Обуховского завода для строительства кораблей по новой судостроительной программе требовалось 19 млн 475 тыс. руб. [7, л. 2].

С помощью английской компании «Джон Браун», которая оказала техническую поддержку, 30 июля 1909 г. были заложены дредноуты «Петропавловск», «Севастополь», «Гангут» и «Полтава».

В 1910 г. Морское министерство добились выделения 150 млн руб. на строительство судов по программе усиления Черноморского флота. В начале 1911 г. Николай II получил от Морского министра проект «Закона об императорском Российском флоте» на 22 года вперед.

На первые 5 лет была составлена специальная «Программа усиленного судостроения» — в основном для Балтийского флота. Общая стоимость расходов определялась в 512,6 млн руб. Император одобрил большинство представленных документов. В феврале 1912 г. Совет министров утвердил «Программу усиленного судостроения Балтийского флота».

Через некоторое время Дума большинством голосов утвердила расходы на

строительство Балтийского флота. 23 июня 1912 г. программа без изменений была утверждена царем и обрела силу закона.

Всего же по судостроительным программам 1907–1912 гг. государство должно было потратить 698 млн 600 тыс. руб. Однако в связи с началом строительства кораблей выяснилось, что большинство казенных заводов не имеет достаточных производственных мощностей для строительства таких судов. Отсюда возникали трудности финансового характера в связи с необходимостью изготовления и установки нового оборудования и как следствие — начинался рост денежных затрат из бюджета на дополнительное ассигнование по этим морским программам. Например, на 34 млн руб. была увеличена стоимость производства морской артиллерии и минной части для кораблей Черноморского флота [6, с. 148]. На 2,1 млн руб. выросла сумма кораблестроительной программы 1907 г. Полное переоборудование Ижорского завода обошлось в 8 млн 924 тыс. руб., Адмиралтейского — в 1 млн 87 тыс. руб., и все это при том, что заводы еще не могли гарантировать своевременной и качественной поставки изготавливаемой продукции [7, л. 2].

Когда выяснилось, что казенные заводы ставят под угрозу выполнение этих кораблестроительных программ, было решено прибегнуть к помощи частных компаний и передать им часть заказов. Вокруг этих заказов начался бешеный ажиотаж. Крупные частные заводы стремились монополизировать ряд отраслей судостроения и диктовать морскому ведомству свои цены. После ознакомления с планами судостроения стоимость постройки одного броненосного крейсера поднялась до 51 млн руб. Выяснилось, что за ту же цену на иностранных верфях можно было построить в два раза больше [10, с. 237].

И действительно, стоимость постройки кораблей в России была самой высокой по сравнению с европейскими государствами. Так, например, строительство одной тонны

---

водоизмещения линейного корабля в Германии обходилось в 846 руб., в США — 876, в Британии — 913 руб., в Италии — 1090, а в России — 1532 руб. Одна тонна броненосного корабля обходилась германской казне в 817 руб., британской — в 943, а российской — в 1720 руб. [6, с. 145]. Такая же ситуация была и с другими типами судов.

Причины этого следует искать, в том числе, и в монополистических объединениях производителей стали. Как пишет в своих воспоминаниях А. Н. Крылов, который в то время был главой Морского технического комитета и курировал вопросы строительства кораблей по судостроительной программе 1907 г., представитель синдиката «Продамет» заявил следующие цены на сталь за один пуд: «сталь обыкновенная — 3 р. 25 к.; сталь повышенного сопротивления — 4 р. 75 к. — 5 р. 10 к.; сталь высокого сопротивления — 7 р. 50 к. — 7 р. 75 к.» [4, с. 146]. В это время другие заводы, не входившие в этот синдикат, предлагали цены гораздо ниже, чем «Продамет». Например, Кулебакские заводы Нижегородской губернии обещали поставить «сталь обыкновенную — 2 р. 15 к. за пуд; сталь повышенного сопротивления — 3 р. 50 к. и сталь высокого сопротивления — 4 р. 25 к.» [4, с. 148]. Однако мощности таких заводов было недостаточно для поставки нужного количества стали и других материалов, поэтому государство было вынуждено соглашаться на завышенные цены синдикатов, чтобы защитить себя от перебоев в снабжении.

Зная о сложившемся положении, Морское министерство тем не менее решило разместить за границей заказы только на два легких крейсера «Муравьев-Амурский» и «Невельский».

Все остальные корабли должны были строиться «на территории России, из русских материалов и руками русских рабочих», как сказал на заседании Государственной думы морской министр И. К. Григорович. Однако это благое начинание поддержать отечественного производителя

оказалось сложно выполнить. Из-за слабо развитой промышленной базы многие компоненты кораблей государство было вынуждено заказывать за границей.

Вот как описывает сложившееся положение И. К. Григорович: «Как мне ни хочется, чтобы все было построено в России, но тем не менее много предметов, и даже крупных, придется заказывать за границей. Мы сильно отстали в технической промышленности, а если что-то и делаем, то производство стоит так дорого, что фирмы, взявшие заказ на что-нибудь цельное, много предметов заказывают за границу, а наше Министерство торговли и промышленности нисколько не старается поддержать наши специальные заводы» [2, с. 60–61].

Таким образом, отечественная судостроительная промышленность была вынуждена опираться на опыт и помощь из Европы. Например, на Путиловском заводе работала целая группа немецких инженеров. А сам завод и образовавшаяся на его основе верфь активно сотрудничали с германскими фирмами «Вулкан» и «Блом унд Фосс». Ревельский судостроительный завод сотрудничал с французской компанией «Норманн», Балтийский судостроительный завод воспользовался помощью английской фирмы «Джон Браун» и немецкой — «Турбинья» для создания турбинного производства [9, с. 56].

Только лишь в одном 1909 г. за границей было заказано предметов на общую сумму свыше 5 млн руб. Причем заказывались различные детали и приспособления для судов как строящихся, так и уже построенных. Да и сам список предметов поражает своим разнообразием. К примеру, в Великобритании было заказано несколько «звездных глобусов по 43 р. 73 к. за штуку», «дневные и ночные оптические трубы у Цейсса в Германии» на сумму в 9 тыс. 310 руб. [8]. Даже «нефтяные двигатели для канонерских лодок» на сумму 106 тыс. 845 руб. были заказаны в Стокгольме, хотя нефтеносных районов Швеция не имела.

---

Практически все основные детали для подводных лодок заказывались во Франции. Вот, например, список механизмов для подводной лодки «Акула», которые были закуплены во Франции: «электропомпы (2 шт.), электровентильторы (4 шт.), электрокомпрессоры (2 шт.), электромотор и аккумуляторная батарея» [8, л. 91, об].

Важно также отметить, что выбор иностранных партнеров во многом основывался и на внешнеполитической ситуации, а не только на экономических основаниях. Так, например, всеми участниками совещания по судостроительной программе 1907 г. технический проект немецкой фирмы «Блом унд Фосс» был признан наилучшим из представленных на конкурс. Однако «французы вообразили, что вопрос идет не о технической помощи... нашим заводам, оцениваемой в сумме около 2 млн руб., а о передаче немецкому заводу постройки всех четырех линейных кораблей на сумму около 180 млн руб. золотом» [4, с. 142]. Естественно, французские власти, не вникая до мельчайших подробностей в суть дела, выражали по этому поводу свое недовольство. В связи с тем, что Франция была одним из главных кредиторов царской России, русские власти были вынуждены переменить свое решение в пользу отечественного Балтийского завода, хотя его проект по конкурсу был вторым. Результатом такой политико-экономической деятельности явилось то, что царское правительство выплатило немецкой фирме в качестве компенсации 250 тыс. руб. Итогом этой деятельности был подрыв репутации российского правительства в глазах компаний, которым сначала заказ выдали, а потом забрали назад по политическим соображениям. Таким образом, вопросы строительства современных кораблей переводились из плоскости чисто экономической в плоскость политическую.

Нередко за границей заказывались даже специальные сплавы из металлов для заводов, на которых строились корабли, по-

скольку отечественная металлургическая промышленность просто не могла их произвести. В частности, в 1909 г. Обуховский и Ижорский заводы «...приобрели за границей: для надобностей Обуховского завода — никеля, ферромарганца и силикошпигеля на сумму 323 тыс. 700 руб. и для надобностей Ижорского завода — на сумму 175 тыс. 010 руб., а всего — на сумму 498 тыс. 710 руб.» [7, л. 311]. К предметам, которые приходилось заказывать за рубежом, относились также роторы турбин, лопаточный материал, различные насосы, измерительная аппаратура для турбин и котлов. Очень часто заказы на подобную аппаратуру делались за границей не потому, что это оборудование невозможно произвести в стране, а потому, что российские заводы не справлялись с возросшим объемом заказов или требовали дополнительных переустройств. Как следствие — увеличивался срок изготовления изделий и замедлялась скорость постройки корабля в целом.

Вообще, скорость постройки была одним из самых слабых мест отечественного кораблестроения. Сроки строительства кораблей водоизмещением в 15–20 тыс. тонн в Англии колебались от 24 до 30 месяцев, в Германии на строительство подобного корабля уходило от 36 до 42 месяцев. В России же «на казенном заводе небольшую канонерскую лодку "Гиляк" водоизмещением в 858 т строили 53 месяца, с недоделками приняли в состав флота, и устранить их завод обещал только в 1911 г., т. е. через семь лет после начала строительства. Броненосцы "Андрей Первозванный", "Император Павел I", "Св. Евстафий", "Иоанн Златоуст" строились от 75 до 86 месяцев» [9, с. 35]. Такая ситуация складывалась из-за регулярно появлявшихся «усовершенствований» и «нововведений», которые постоянно применялись к уже строящимся кораблям. Все это задерживало ход работ. Тормозила строительство и постоянная бюрократическая волокита, связанная с «согласованиями» и «утверждениями» в

---

различных отделах и комитетах Морского ведомства. Вот что по этому поводу писал начальник Морского генерального штаба А. А. Ливен: «Нет ни одной отрасли этой деятельности в руках одного лица. У нас нет главного строителя флота, а есть Главное Управление Кораблестроения, нет главных техников, а есть Технический Комитет, нет интенданта, а есть Отдел Заготовления. Сплошь анонимы, нет ни одной фамилии. Я прекрасно знаю, кто строил и кто строит английские корабли, а кто построил наши собственные, этого никак не узнать» [5, с. 86].

Затратив на развитие флота по кораблестроительным программам 1907–1912 гг. колоссальные суммы в 700 млн руб., государство рассчитывало и на положительный эффект от этих денежных вливаний. В конце 1909 г. полоса длительной экономической депрессии в России сменилась промышленным подъемом. Как указывает в своих воспоминаниях министр финансов В. Н. Коковцев, «...прекрасные урожаи 1909 и 1910 годов отразились наилучшим образом на поступлении доходов и дали возможность значительно увеличить и смету расходов» [3, с. 392].

Это способствовало постоянному увеличению бюджета морского ведомства. Если в 1907 г. он равнялся 87 млн 711 тыс. руб., то к 1913 г. возрос до 244 млн 847 тыс. [1, с. 229].

Указанные обстоятельства создавали объективные предпосылки для строительства мощного современного флота и возрождения былого могущества России как великой морской державы. Однако история знает немало случаев, когда благоприятная обстановка была упущена, а финансовые возможности должным образом не использованы.

Судостроение дало новый толчок к развитию горнодобывающей, металлургической, топливной промышленности. Большое количество создаваемых для флота электрогенераторов, прожекторов, осветительных приборов, аккумуляторов и др.

способствовало развитию электротехнической промышленности России. Необходимость использовать дизельные двигатели на подводных лодках способствовала развитию отечественного дизелестроения.

Таким образом, судостроение в той или иной степени затронуло все главные отрасли промышленного производства России. Однако несмотря на бурный рост промышленного производства, развитие науки и техники, результаты этих кораблестроительных программ нельзя признать удовлетворительными в их прямом назначении.

Лишь в конце 1914 г. на Балтийском флоте вступили в строй четыре линейных корабля программы 1907 г. Дальнейшее строительство кораблей по судостроительным программам 1911–1912 гг. продолжалось в условиях войны с Германией, что, безусловно, повлияло на сроки изготовления. Нарушились технико-экономические связи с зарубежными фирмами, оказывавшими помощь в строительстве флота. Особенно остро стал ощущаться дефицит дизелей для подводных лодок, поставляемых Германией, возникли проблемы с поставкой металла и других материалов, необходимых для строительства кораблей. Топливный кризис, дезорганизация железнодорожного транспорта, призыв судостроительных рабочих в армию, массовые забастовки окончательно сорвали выполнение судостроительных планов. В результате этого строительство линейных крейсеров было прекращено. Из четырех линкоров для Черного моря было построено три, из запланированных 53 эсминцев в строй вступили только 30 кораблей, ни один легкий крейсер из восьми запланированных так и не был сдан флоту, а два из них, строившихся в Германии, были реквизированы с началом войны.

Итогом увлечения маринизмом стало одностороннее развитие ВМФ и систематическое недофинансирование армии, которая, в конечном счете, понесла основные потери, играя решающую роль во время войны.

---

Начавшаяся Первая мировая война обнаружила, прежде всего, неподготовленность армии в материально-техническом отношении, нехватку орудий, снарядов, пулеметов, взрывчатых и отравляющих веществ. Недостатка в линейных кораблях ни на Балтийском, ни на Черноморском флоте

никто не почувствовал. В тяжелых условиях войны Морское министерство стало расплачиваться за слишком дорогое увлечение строительством линейных кораблей. Оно было вынуждено проводить спешные программы по строительству десантных судов, подводных лодок и легких кораблей.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. *Бескровный Л. Г.* Армия и флот России в начале XX в.: Очерки военно-экономического потенциала. М., 1986.
2. *Григоревич И. К.* Воспоминания бывшего Морского министра. М.; Кронштадт, 2005.
3. *Коковцев В. Н.* Из моего прошлого: 1903–1919. Минск, 2004.
4. *Крылов А. Н.* Мои воспоминания. М., 1963.
5. *Ливен А. А.* Дух и дисциплина нашего флота. СПб., 1908.
6. *Петров М. А.* Подготовка России к мировой войне на море. М.; Л., 1926.
7. РГА ВМФ. Ф. 427. Оп. 1. Д. 1998.
8. РГА ВМФ. Ф. 427. Оп. 1. Д. 2042.
9. *Шацилло К. Ф.* Государство и монополии в военной промышленности России: конец XIX в. — 1914 г. М., 1992.
10. *Шацилло К. Ф.* От Портсмутского мира к Первой мировой войне: Генералы и политика. М., 2000.
11. *Шацилло К. Ф.* Россия перед Первой мировой войной. М., 1974.

#### REFERENCES

1. *Beskrovnyj L. G.* Armija i flot Rossii v nachale XX v.: Ocherki voenno-ekonomicheskogo potenciala. M., 1986.
2. *Grigorovich I. K.* Vospominanija byvshego Morskogo ministra. M.; Kronshtadt, 2005.
3. *Kokovtsev V. N.* Iz moego proshlogo: 1903–1919. Minsk, 2004.
4. *Krylov A. N.* Moi vospominanija. M., 1963.
5. *Liven A. A.* Duh i disciplina nashego flota. SPb., 1908.
6. *Petrov M. A.* Podgotovka Rossii k mirovoj vojne na more. M.; L., 1926.
7. RGA VMF. F. 427. Op. 1. D. 1998.
8. RGA VMF. F. 427. Op. 1. D. 2042.
9. *Shatsillo K. F.* Gosudarstvo i monopolii v voennoj promyshlennosti Rossii: konec XIX v. — 1914 g. M., 1992.
10. *Shatsillo K. F.* Ot Portsmutskogo mira k Pervoj mirovoj vojne: Generaly i politika. M., 2000.
11. *Shatsillo K. F.* Rossija pered Pervoj mirovoj vojnoj. M., 1974.

*А. В. Горобий*

#### КОМПЛЕКС СОВЕТСКИХ ИСТОЧНИКОВ ПО ИСТОРИИ ОТНОШЕНИЙ СССР И ФРГ 1985–1991 ГОДОВ

*Автор обращает внимание читателей на недостаточную разработанность источниковой базы по истории советско-западногерманских отношений СССР и ФРГ 1985–1991 годов. В связи с этим он проводит анализ комплекса советских источников: выделяет основные виды, характеризует их информативные возможности, полноту и достоверность. Особое внимание уделено тому, какие именно сферы и вопросы советско-*