

Немецкие фирмы на судостроительном рынке России перед первой мировой войной

С. П. Шилов

Летом 1917 г. представитель германской правящей элиты баварский кронпринц Руппрехт писал барону Г. Гертлингу о том, что «последние двадцать лет вся внешняя политика рейха находилась на службе ...крупных промышленников; не благополучие Германии служило мерилом, а прибыль, которую те консорциумы получали или надеялись получить»¹. Представители разных поколений немецких историков, от Э. Кера и Г. Хальгартена до Ф. Р. Бергхана, В. Дайста и М. Эпкенханса², изучали взаимоотношения политики и экономики, государственной власти и военной промышленности. Обратившись к истории строительства германского военно-морского флота, они рассмотрели истоки формирования так называемого «военно-промышленного комплекса», его влияние на «большую политику» кайзеровского рейха.

Вопрос о планах проникновения германских фирм на судостроительный рынок России, а также целях их правительственной поддержки в борьбе за российские военно-морские заказы является частью этой большой темы. В России немецкие «корабелы» ощущали поддержку не только своего императора Вильгельма II, на что указывали неоднократно в своих работах отечественные исследователи³. Подлинным вдохновителем идеи захвата российского судостроительного рынка являлось военно-морское ведомство во главе с адмиралом А. Тирпицем. При этом преследовались цели не только экономического, но и политического, военного и даже идеологического характера. Прямо и косвенно об этом свидетельствуют российские и германские архивные материалы, некоторые из них впервые вводятся в научный оборот.

В результате Цусимского сражения в мае 1905 г., когда была разгромлена 2-я Тихоокеанская эскадра, Россия как морская держава практически утратила свое значение и вынуждена была начать мирные переговоры. Для руководителей германской военной промышленности и судостроения первостепенное значение имела правильная оценка влияния Цусимы на будущее развитие русского флота. Планы выделить на ближайшие пять лет для флота 271 млн руб., о чем было заявлено в Совете министров 27 мая, говорили о серьезных намерениях царского правительства восстановить утраченную при Цусиме морскую силу. Тем не менее, о дальнейших шагах России в области кораблестроительной политики судить было трудно. «Приведет ли к изменению флотской программы потеря второй эскадры,

сегодня сказать еще нельзя» — докладывал 2 июня 1905 г. из Петербурга германский морской атташе П. Гинце ⁴.

Германское морское ведомство немедленно предупредило крупнейшие фирмы своей страны о возможных судостроительных заказах со стороны России. В их числе были уже известные своей активностью на русском кораблестроительном рынке крупновская «Германия» в Киле, бременский «Вулкан» в Штеттине, гамбургская «Блом унд Фосс» и фирма «Ф. Шихау» в Эльбинге ⁵.

Предложения от крупнейших мировых фирм об оказании помощи России в строительстве нового флота следовали одно за другим. В начале июня Гинце сообщал в Берлин о якобы имевших место инициативах американской фирмы «Шваб» и английского синдиката «Виккерс». В первом случае речь шла о готовности США принять от России судостроительный заказ на 200 млн рублей. Американцы предлагали длительную отсрочку по платежам за предоставление им монополии в деле возрождения российского флота. Предложения «Виккерса» казались также заманчивы. Английская фирма была готова вложить в строительство военных кораблей 100 млн рублей и ждать с расчетами так долго, как только Россия пожелает. По информации Гинце российская сторона к обоим проектам отнеслась с недоверием, так как США и Великобритания считаются «более или менее естественными противниками России». Однако «по этой же причине, — писал морской атташе, — ...не имеют перспектив соответствующие германские предложения» ⁶.

Тем не менее германские верфи не теряли надежды укрепить свои позиции в России, где они всегда чувствовали поддержку своего правительства в лице военно-морского ведомства и лично кайзера Вильгельма II. Когда в 1901 г. Россия, вследствие высоких крупшовских цен, передала заказы на броню англичанам, именно германское правительство сделало попытку вернуть их назад. В этой связи русский морской агент в Берлине А. К. Полис сообщал в Петербург: «...император, канцлер, морской министр и другие лица расспрашивали меня о причинах этого и выражали опасение, чтобы мы и впредь не продолжали заказывать броню английским заводам» ⁷.

Экономическая выгода всегда являлась одним из главных мотивов для правительства Германии в поддержке немецких судостроителей. Только в период между 1895 и 1898 годами германские верфи выполнили заграничные заказы на сумму 100 млн марок. В 1904 г. российские военные заказы Германии оценивались суммой более чем в 45 млн марок. Возрождение русского флота после русско-японской войны сулило немалые прибыли. Когда в марте 1914 г. возникло так называемое «дело Полякова», речь о котором пойдет ниже, и Россия стала грозить бойкотом немецких судостроительных материалов, германский морской атташе в Петербурге Фишер-Лоссайнен рекомендовал Берлину уладить дело исходя из того, что «это нам обойдется дорого» ⁸.

Однако правительственная поддержка германского судостроения за границей имела не только экономическую основу. Следует указать на внешнеполитическую мотивацию, а именно на стремление одновременно с поставкой военно-технической продукции усилить политическое влияние. С этой точки зрения политика судостроительной экспансии оправдала себя в отношении Турции и Греции. В России же Германия могла с помощью отечественных фирм ослабить английское и французское политическое влияние.

В то же время политическая мотивация в распределении заказов играла не последнюю роль и для правительства России. Нельзя было игнорировать союзную и дающую кредиты Францию. Да и сами французы угрожали серьезными последствиями для союзнических отношений, если большая часть заказов на пушки и броню будет размещена в Германии. «Мы даем России деньги, а Россия делает на них заказы немцам!», — возмущались во Франции ⁹. Боязнь разрыва напряженных русско-английских отношений, как считает немецкая исследовательница Б. Фогель, способствовала поступ-

лению заказов и английской промышленности. Об этом сообщал, например, своему правительству германской генеральный консул в Петербурге Марон. По его мнению, заказ русскими у англичан броненосного крейсера стоимостью 15 млн марок, а также пулеметов и пушек у «Викерса» находился в тесной связи с желанием русского правительства успокоить Великобританию вследствие Гулльского инцидента, связанного с обстрелом эскадры З. П. Рождественского английских рыболовных судов. Вывод Марона о политической мотивации этого заказа у англичан косвенно подтверждается и тем, что первоначально Морское министерство склонялось к проекту броненосного крейсера, предложенного американской фирмой в Камдене¹⁰.

Участие германских фирм в создании русского флота имело с точки зрения Морского министерства и военное значение. Как считал Тирпиц, «каждый военный корабль, строившийся ... вне пределов Англии, являлся для нас преимуществом, ибо укреплял равновесие сил на море». Имея в виду цель военных поставок в Россию, Гинце писал кайзеру 27 ноября 1906 г.: «если мы, немцы, это не сделаем, то это сделают англичане, французы, бельгийцы и другие, естественно с последующими бенефициями...»¹¹. Таким образом, целесообразность внедрения на русский рынок морских заказов, а по возможности и его захвата, не вызывала сомнений у германского правительства.

В процессе проникновения германских промышленников в Россию после русско-японской войны можно выделить два этапа. На первом, в 1905—1907 гг., в немецких промышленных кругах превалировало желание добиться российских заказов на полное или частичное строительство флота на своих верфях. Исходя из этого, германское морское ведомство вынашивало планы создания судостроительного синдиката с целью борьбы против английских и французских конкурентов. На втором этапе, с 1908 по 1914 гг., проникновение германских фирм осуществлялось как в форме технического и финансового кооперирования с русскими заводами, так и путем открытия «русских» филиалов. Правда, последняя форма знает лишь единственный случай — открытие отделения фирмы «Шихау». С 1914 г. можно говорить о тенденции к сворачиванию деятельности немецких судостроительных фирм в России, поводом к чему послужило «дело Полякова».

На первом этапе ключевой фигурой, отстаивавшей интересы германской судостроительной промышленности в России, был Гинце. Он был назначен морским атташе в Петербург в июле 1903 года. Перед поездкой к новому месту службы он выразил желание посетить судостроительные предприятия, в том числе заводы Круппа в Эссене. При этом руководитель отдела вооружений министерства контр-адмирал Г. Зак просил Круппа «сообщить названному штабному офицеру, в какой день встречи может состояться осмотр и оказать справочно-информационную поддержку его намерениям». Таким образом, германское морское ведомство с самого начала ориентировало Гинце на работу в интересах Круппа и германской промышленности. Следует заметить, что в инструкции для военных и морских атташе, разработанной 11 декабря 1890 г. и новой ее редакции от 2 февраля 1900 г., поддержка интересов промышленности не входила в круг ближайших задач военных представителей за границей. Однако для многих, в том числе и для Гинце, поставка вооружений, судостроение и торговля кораблями часто становились центральной темой переписки с Берлином. Его работа была небезуспешна с точки зрения интересов германской индустрии вооружений. Гинце «благодаря своей ловкости затмевал при петербургском дворе германского посла» и, пользуясь доверием царя, был вхож в административные кабинеты флота. «Высокое доверие, которое царь оказывал немецким офицерам, особенно Гинце, было ценным политическим капиталом», — вспоминал Тирпиц¹².

После цусимской катастрофы в Германии еще наделялись на получение от российского правительства прямых морских заказов. С этой целью Гинце предложил создать германский синдикат судостроителей при финансовой поддержке «жизнеспособного банка». Синдикат должен был

предложить России свои услуги по строительству большей части флота со значительной отсрочкой стоимости поставок. Идея в общих чертах была изложена морским атташе в письме кайзеру от 2 июня 1905 года. Так как объединить конкурирующие друг с другом германские верфи было непросто, стимулом для них могла служить, по мнению Гинце, «доля прибыли и влияния, которую несомненно принесет содействие в реорганизации русской морской силы». Однако вскоре стало ясно, что в России делают упор на поддержку собственной промышленности, а значит, предложение строить корабли в Германии становилось бесперспективным. Тогда Гинце предложил изменить программу судостроительной политики. Отныне она должна была служить цели экономического кооперирования с Россией в военно-морском секторе. Участие в такой операции могло заключаться, по его словам, «в новых формах поддержки русских фабрик специалистами, материалами и фабрикатами». Он резко выступил против тех представителей германской индустрии, которые, отстаивая «национально-экономические тезисы», полагали, что, способствуя развитию самостоятельности русских предприятий, они получают в их лице серьезного конкурента. С подобной аргументацией, доказывая Гинце кайзеру в ноябре 1906 г., «мы придет туда, где сейчас стоим: те же «Виккерс» и «Ля Сейн» уже имеют в России право на первых ход»¹³.

Военно-морское ведомство приветствовало активную деятельность Гинце в России и призвало других офицеров за границей использовать свои контакты с руководителями зарубежной промышленности для установления торговых отношений¹⁴.

Утверждение Николаем II Малой программы судостроения в июне 1907 г. увеличило надежды многих представителей зарубежного кораблестроения на получение заказов от Морского министерства. Однако 13 ноября 1907 г. Совет министров принял решение, что все корабли должны строиться в России «из русских материалов и русскими рабочими». Расчеты получить заказы на строительство целых кораблей отпадали. И все-таки германское Морское министерство, как могло, подбадривало своих кораблестроителей. «С русским морским министерством можно договориться, если оно однажды заключило договор с определенной фирмой. Это впечатление было получено здешним представителем германской фирмы во время переговоров в министерстве: оно желает получить что-либо реально выгодное и готово дать за это хорошую цену», — писал Гинце кайзеру в феврале 1908 года. В Германии уже знали, какой ключик можно подобрать к российскому военно-морскому министерству. Позже достоинством гласности станут свидетельства о продажности чиновников этого ведомства при распределении заказов иностранным фирмам, в том числе и германским¹⁵.

Летом 1907 г. Морским министерством был объявлен конкурс на проект линейного корабля для Балтийского моря. Для участия в нем были приглашены известные иностранные фирмы и русские заводы, в том числе и 4 германские: «Вулкан», «Шихау», «Блом унд Фосс» и «Германия». Условия конкурса на первый взгляд были малопривлекательными для возможных перспектив участия завода-победителя в осуществлении своего проекта. Так, Морское министерство не гарантировало конкретных заказов на части и механизмы, правда, давало туманное обещание предоставить выигравшей фирме возможность наладить в России производство турбинных механизмов. Корабль должен был строиться на русской верфи «по желанию продающей планы фирмы под контролем ее инженеров». Как вспоминал кораблестроитель А. Н. Крылов, который принимал самое непосредственное участие в отборе проектов, «технические условия для конкурса представляли печатную тетрадь в лист на 30 страницах и были составлены весьма обстоятельно... В своем экземпляре я прежде всего сделал вполне отчетливое подразделение по статьям и для каждой статьи — по пунктам. Таких пунктов оказалось около 150»¹⁶.

Участие в конкурсе показалось малоперспективным для дирекции «Шихау». Ее представитель в Петербурге заявил Гинце об отказе участвовать в соревновании по причине «недоверия к администрации флота». К тому же

поставленная задача «будет стоить верфи лучших, столь занятых в настоящее время инженеров». Гинце побуждал германские верфи к более активному участию в конкурсе, тем более что его условия «выглядят строго лишь на бумаге и по опыту немного значат». Вскоре стало известно, что интерес к конкурсу проявили и судостроительные предприятия «Говальдверке» и «Везер». Гинце немедленно встретился с товарищем морского министра И. Ф. Бостремом и попытался расширить круг приглашенных к конкурсу германских фирм. Напористость германского атташе не понравилась русскому контр-адмиралу. Он неохотно поддерживал беседу и высказался против «Говальдверке», которая «в прошлых отношениях с русским флотом... не всегда поступала честно и, кроме того, еще не построила большого корабля»¹⁷.

Итоги открытого конкурса были подведены после длительной дискуссии на межведомственном совещании в ночь с 24 на 25 октября 1908 года. Лучшим был признан проект фирмы «Блом унд Фосс». Кайзер даже считал возможным поздравить «Блом унд Фосс» с победой, что вызвало негативную реакцию французской прессы. Масла в огонь добавило и решение так называемого добровольного флота, подведомственного военному министерству, заказать «Шихау» в Эльбинг четыре парохода водоизмещением 4500 т. и два — по 2000 тонн. Уступая давлению собственных военных промышленников, французское правительство поставило успех предстоявших переговоров по размещению русского займа в зависимость от исхода конкурса. Напрасно министр финансов В. Н. Коковцов пытался убедить союзников, что речь идет только о технической стороне дела, а совсем не о заказе судов за границей. Чтобы успокоить разгоревшиеся страсти, Коковцов поручил агентам Министерства финансов во Франции и Германии поместить соответствующие заметки в печати, указав, что «фирма, составившая премированный проект, получит вознаграждение только за техническое руководство»¹⁸.

Гинце был обеспокоен поздравлением кайзера, а также французским протестом против успехов германских судостроительных фирм в России. Он умоляет кайзера 25 октября 1909 г. «в интересах Шихау и вообще германской конкурентоспособности на русском рынке, поднимать как можно меньше шума о полученных немецкой промышленностью заказах». В противном случае, предупредил атташе, «русская и зарубежная пресса своими нападками на морское министерство осложнит ему возможность отстаивать свои решения». Однако французы настаивали на своем. Они достаточно умело перевели технический вопрос судостроительной политики в область экономических и политических отношений государств. Чтобы были и «волки сыты и овцы целы», от услуг «Блом унд Фосс» пришлось отказаться. Скорее, моральной компенсацией немецкой фирме можно считать сумму в 250 тыс. руб., за которую и был выкуплен ее проект¹⁹.

Таким образом, интересам германской судостроительной политики в России был нанесен серьезный удар со стороны французских конкурентов. Надежды руководства «Блом унд Фосс» принять более широкое участие в возрождении русского флота таяли с каждым днем. В 1910 г. оно было вынуждено признать, что, «принимая в расчет шовинизм русского правительства», остается возможным лишь содействовать созданию русской современной военной промышленности в виде поставок судостроительных чертежей, а также частей, которые не производятся в России. Практически свернула свою деятельность в России и фирма Круппа, тесняемая французскими и английскими конкурентами. Если в 1905—1906 гг. ее поставки в Россию оценивались суммой в 5,79 млн марок, то уже в 1907 г. они были сведены к нулю. Лишь накануне войны лидер германской индустрии вооружений вновь появился на русском рынке с заказами на сумму лишь в 0,16 млн марок²⁰.

Спад активности германских судостроительных фирм в России беспокоил не только правительство страны. Почти беспрецедентным событием выглядит обсуждение этого вопроса в рейхстаге. В январе 1910 г., во время дискуссии по морскому бюджету, представитель партии Центра попросил

Тирпица прояснить ситуацию с поставками в Россию. «Россия вообще не делает морских заказов за границей, желая, по крайней мере, большие суда строить у себя», — последовал ответ. Члены бюджетной комиссии не были удовлетворены такими разъяснениями. Среди виновников отсутствия заказов от русского Морского министерства назывались и германское правительство со своей неумелой кредитной политикой в отношении России, и немецкая печать, которая, по мнению депутата от национал-либеральной партии, «своими постоянными нападка на раздражает Россию»²¹.

С принятием в 1912 г. «Программы усиленного судостроения Балтийского флота» возрасла активность иностранной судостроительной промышленности в России. Для реализации программы Государственная дума утвердила сумму в размере 430 млн рублей. Проект же «Закона о Российском императорском флоте», представленный царю морским министром еще в апреле 1911 г., предусматривал строительство трех эскадр для Балтийского моря в течение 20 лет. До 1930 г. на строительство только военных кораблей предполагалось израсходовать более 2 млрд руб. золотом. «А на возведение гаваней и верфей, — докладывал Гинце в Берлин со ссылкой на беседу с неназванным морским офицером, — только в один Ревель за последующие 12 лет будет вложено 1000 млн руб.»²².

По решению правительства заказы на строительство легких крейсеров, эсминцев и подводных лодок передавались отечественным частным судостроительным заводам. Тем не менее немецкие верфи немедленно усмотрели в этом перспективы получения крупных заказов. Во влиянии индустрии вооружений на Вильгельма II морской министр И. К. Григорович смог убедительно, когда во время посещения Балтийского порта в 1912 г. кайзер неприятно удивил министра своей навязчивостью. В беседе с Григоровичем он заявил о «необходимости... заказать часть флота... в Германии, и что они дадут первоклассные образцы новейших типов судов и построят скоро и хорошо»²³.

На постройке эсминцев специализировалась фирма «Шихау», которая в прошлом неоднократно выполняла заказы Морского министерства. После смерти основателя фирмы Фердинанда Шихау предприятие перешло в руки его зятя, инженера Карла Цизе. Нового владельца не устраивала роль технического консультанта русских корабелов. К тому же в этой области явное лидерство принадлежало инженерам «Блом унд Фосс». И хотя фирма регулярно получала заказы на строительство гражданских судов, амбиции германского предпринимателя простирались дальше. Почему бы ни попробовать захватить большую часть, а может быть, и весь частный судостроительный рынок России? После утверждения в 1908 г. в Государственной думе Малой программы судостроения, фирма неожиданно начала проявлять повышенный интерес к лесным массивам Прибалтики. Здесь, недалеко от Риги, «Шихау» стала субсидировать предприятие по переработке древесины и его отделение — бумажную фабрику «Зуо». Видимо, уже тогда К. Цизе и его брат Р. Цизе, представитель фирмы в России, вынашивали планы создания кораблестроительного филиала в Риге. Возникнув, новое предприятие получило название Мюльграбенской верфи. Поскольку заказы на эсминцы передавались только отечественным производителям, а в управление верфи не могли входить иностранные подданные, ее подставным главой был записан отставной контр-адмирал русского флота К. Иессен. В марте 1913 г. с ним был заключен контракт на 9 эсминцев и получен аванс в сумме 3 375 тыс. рублей²⁴.

Первые шаги филиала «Шихау» в России показали, что братья Цизе не собираются быть только статистами в конкурентной борьбе судозаводчиков. Попытка русских промышленников установить монопольные цены (по 2,5 млн руб. за эскадренный миноносец) провалилась, так как фирма «Цизе» не поддержала инициативу формирующегося судостроительного синдиката, снизив стоимость корабля более чем на 0,5 млн рублей. Когда во время войны специальная следственная комиссия изучала материалы по этому делу, представитель фирмы Гедике показал, что «со стороны синдиката мне, Гедике, предлагали повысить цену или взять обратно смету».

По сути, немецкая верфь применила в России свой опыт конкурентной борьбы. Как известно, германская судостроительная промышленность еще не была окончательно картелирована и конкуренция на внутреннем рынке считалась нормой. К тому же руководители «Шихау» вряд ли хотели портить отношения с Морским министерством, которое уже подвергалось нападкам прессы и выступало против синдиката. «Последнее время — сообщал по этому поводу Фишер-Лоссайнен, — в прессе говорят о судостроительном синдикате, в котором должны объединиться здешние верфи, и русские газеты недовольны тем, что военно-морская администрация отныне будет находиться во власти доброй воли этого треста. Положение военно-морского флота еще никогда не было таким скверным! Тем не менее, это факт, что причастные (к созданию синдиката. — С. Ш.) банки добиваются объединения, а военно-морское управление всеми средствами сопротивляется этому»²⁵.

В Германии продолжали самым тщательным образом следить за действиями «Шихау» в борьбе за получение военных заказов. Морское ведомство оказывало верфи посильную помощь. Когда в ознакомительных целях на суда и береговые учреждения германского морского ведомства прибыла группа офицеров из России, Тирпиц попытался создать для их работы благоприятную обстановку. Русский военно-морской агент в Берлине Беренс был немало удивлен тому обстоятельству, что по его просьбе без всяких проволочек был выдан пропуск для осмотра германских судов командированному из России капитану Кетлинскому. Беренс буквально терялся в догадках. «Возможно, это сделано с целью облегчить своему новому агенту в Петербурге осмотры и посещения», — писал он в Морской Генеральный штаб. Практика показывала, что немцы чрезвычайно редко разрешали осмотр боевых кораблей, делая исключение лишь для австрийских и итальянских союзников, а также «если есть уверенность, что такими осмотрами можно поддержать свою судостроительную промышленность...». На этот раз германское морское ведомство инспектировало в печати ряд публикаций, в которых факт выдачи разрешения «талантливому русскому морскому офицеру» рассматривался как горячее желание содействовать русскому кораблестроению. «Заказы у Шихау», — резюмировано на полях донесения Беренса. Итак, причина лояльности германского военно-морского ведомства по отношению к России была установлена с высокой степенью точности. Как и предусмотрено в таких случаях, во время встречи с германским послом Ф. Пурталесом 21 октября 1912 г. Григорович выразил благодарность за то, что «адмирал фон Тирпиц позволил показать комиссии русских моряков много поучительного»²⁶.

Далее Григорович сообщил Пурталесу о намерениях своего министерства передать самый крупный заказ на строительство эсминцев «Шихау». Посол приветствовал заключенную «делку в интересах германской судостроительной промышленности» и выразил надежду, что «на этом пути более не встретятся препятствия». Он явно намекал на случай четырехлетней давности, когда активное вмешательство французов не позволило германской «Блом унд Фосс» взять первый приз за проект линейного корабля и следующие из этого привилегии для германской промышленности. Морской министр без труда разгадал ход мыслей собеседника и выразился еще более откровенно: «Соглашение уже окончательно достигнуто, так как верфь «Шихау» сделала самое выгодное предложение». Далее Григорович не поскупился на похвалу германской индустрии, заявив, что высоко ценит названное судостроительное общество и охотно заключает сделки с германскими поставщиками, так как уверен, «что при этом не будут разворованы многие и многие сотни тысяч рублей»²⁷ (выделено германским рейхсканцлером Т. Бетман-Гольвегом. — С. Ш.).

Таким образом, после поражения «Блом унд Фосс» в 1908 г. германские верфи вновь сделали серьезную заявку на лидерство в 1912 году. Прорыв «Шихау» в Россию означал прямой вызов английским и французским конкурентам на частном рынке российских кораблестроительных заказов. Однако ориентация Морского министерства на германские су-

достроительные фирмы при раздаче даже части заказов дорого обошлась российской казне. Только Мюльграбенской верфи и фирме «Шихау» в Эльбинге было выплачено 7 млн 475 тыс. рублей. Если учитывать, что после начала войны стоимость имущества «Шихау» в России по самым завышенным оценкам не превышала 4 млн руб., то ущерб государственной казне составил как минимум 2,5 млн рублей²⁸.

Согласно справке Министерства финансов от 16/29 октября 1912 г., картина распределения судостроительных заказов Морского министерства «с точки зрения их зависимости от иностранных фирм», выглядела следующим образом. Французская группа судопромышленников «контролировала» заказы Морского министерства на сумму в 55 млн руб., английская — на 67,4 млн руб. и немецкая — на 69,5 млн рублей. Министерство признало, что преобладающая часть заказов предоставлена германской финансово-промышленной группе и, следовательно, существует прямая зависимость отечественных заводов от немецкой промышленности. Причина такой зависимости видела в том, что «на изготовление большей части судовых механизмов, как-то: турбин, двигателей внутреннего сгорания, взятые привилегии германскими заводами, к содействию которых по необходимости приходится обращаться». Французы не были в восторге от таких объяснений. Вновь последовали претензии союзников к русскому правительству и Морскому министерству, которые Коковцов охарактеризовал как шантаж, «несовместимый с политическим достоинством России»²⁹.

Германское министерство могло подводить итоги и намечать планы на будущее. Отныне «интеллектуальное управление (русским кораблестроением. — С. Ш.) находится в немецких руках», — с удовлетворением отметил Фишер-Лоссайнен. Вывод был сделан на основании распределения заказа на 36 миноносцев по Большой программе судостроения, из которых девять кораблей должна была построить Мюльграбенская верфь. Кроме того в составленной морской атташе для Тирпица таблице распределения заказов видно, что техническими советниками большинства частных российских судостроительных предприятий являлись инженеры «Блом унд Фосс», «Вулкан» и «Шихау». Если к этому добавить передачу нарядов на строительство двух малых крейсеров той же «Шихау» в Данциг, то позиция немецких судостроителей выглядит еще убедительнее³⁰.

Намечая возможный план действий германской судостроительной промышленности, Фишер-Лоссайнен обратил внимание руководства военно-морского ведомства на достаточно слабые позиции кораблестроительных заводов в Ревеле, которые в отличие от Мюльграбенской верфи вынуждены привлекать значительные иностранные капиталы. «Если даже военно-морское руководство, — писал морской атташе, — в своих понятных стремлениях иметь прямо в Ревеле работоспособные частные верфи постоянно станет снабжать их заказами, то этого еще недостаточно, чтобы удержать их на высоте. В настоящее время устройство той и другой верфи находится в начальной стадии, но, несмотря на это, уже затрачено много средств». По мнению Фишер-Лоссайнена, этим должны были воспользоваться сильные германские верфи, чтобы появиться в России по примеру «Шихау».

Этим планам германского военно-морского ведомства не суждено было сбыться. Судостроительная промышленность Германии видела все меньше перспектив для безопасного вложения своих капиталов на фоне обострения русско-германских отношений. Не желали рисковать и немецкие банки. По данным Г. Хальгартена, германские капиталы, вложенные в русское судостроение перед войной, главным образом банком «Дисконтогезельшафт», составляли 23% от французских вложений³¹.

В начале марта 1913 г. германские верфи, а вместе с ними и правительство подверглись критике в немецкой прессе. Почин принадлежал «Weserzeitung». Газета назвала «тяжелейшим проступком против интересов германской обороны» сотрудничество германских верфей с русским правительством в деле создания современного флота. Спустя год, в феврале 1914 г., социал-демократ Г. Носке вернулся к этой теме в рейхстаге. Он указал на недопустимость помощи, которую оказывают немецкие фирмы

потенциальному противнику на Балтике. Отвечая Носке, депутат от партии Центра М. Эрцбергер указал, что если немецкие верфи уйдут из России, то их место займут английские и французские, а Германия ежегодно будет терять несколько миллионов марок³².

Осознание надвигающейся войны приводило и русское Морское министерство, ранее отдававшее предпочтение сотрудничеству с германскими фирмами, к мысли о необходимости большей ориентации на Англию в своей судостроительной политике. Об этой тенденции сообщал в середине февраля 1914 г. германскому морскому ведомству Фишер-Лоссайнен. По его сведениям, казавшиеся успешными переговоры с германскими фирмами об изготовлении некоторых частей для крейсеров «Адмирал Грейг» и «Светлана» были прекращены. Было принято решение, «по которому части должны прийти из Англии или Швеции»³³. Вскоре эта тенденция переросла в открытый бойкот германских поставок. Толчком к бойкоту послужило так называемое «дело Полякова».

Военный инженер В. Г. Поляков находился на верфях «Шихау» в Германии как представитель Морского министерства. 23 февраля 1914 г., направляясь из Эльбинга в Дуйсбург, он вышел на железнодорожной станции в Кельне для того, чтобы посмотреть карнавальное шествие. Во время давки в праздничной толпе, Поляков, по показаниям свидетелей К. Маузоляфа и Б. Конрада, потянул цепочку часов, находящегося в кармане последнего, за что был арестован и препровожден в камеру. На допросе он отрицал попытку кражи, поскольку «имеет привычку держать руки за спиной во время ходьбы». После десяти дней заточения, Поляков явился к Беренсу с заявлением об аресте и жалобой на жестокое обращение кельнской полиции, тюремной администрации и судебных органов. Делу дали ход. Находившийся при свите кайзера генерал Татищев явился в полной военной форме к начальнику императорской главной квартиры Г. Плессену и заявил ему, что как русский офицер, «считает этим инцидентом задетым и себя». Плессен обещал доложить о случившемся императору, так как все прекрасно понимает и «сам возмущен поведением властей в Кельне». Несколькими днями позже немецкий генерал сообщил, что выполнил свое обещание и «все будет сделано»... А через два дня в прессе появилось известие о прибытии в Кельн специальной комиссии. Комиссия не нашла ничего особо предосудительного в действиях кельнских властей. Русским посольством в Берлине был получен ответ германского министра иностранных дел Г. Ягова, от которого, по словам посла, «большого... нельзя было ожидать»³⁴.

В России «дело Полякова» откликнулось бойкотом германских поставок для флота. Офицерский морской корпус чувствовал себя оскорбленным. «Случай с Поляковым будет стоить Германии не одну копейку», — заявил высокопоставленный офицер германскому морскому атташе. В адрес Морского министерства стали поступать письма как частных лиц, так и различных «патриотических» организаций с требованиями расторгнуть контракт с фирмой «Шихау» и не принимать заказанные немцам корабли. Фишер-Лоссайнен панически сообщал в Берлин, что власти Петербурга, Ревеля и других городов стали требовать у предпринимателей свидетельства о происхождении ввозимых материалов и что принято решение о возвращении обратно в Германию поставок специальной стали, литья крупных размеров, труб, договоров на сумму в четверть миллиона рублей. Следовательно, в «деле Полякова» необходимо исходить не из аргументов кельнской полиции, делает он вывод, а из того «факта, что на пороге раздача первой части заказов Большой судостроительной программы и что чудовищные суммы будут израсходованы на строительство верфей и гаваней»³⁵.

В ведомстве Тирица прекрасно понимали, что «дело Полякова» лишь официальный предлог для сворачивания поставок из Германии. Правительство Николая II испытывало растущее давление своих союзников, требующих окончательно отказаться от германских услуг в возрождении морской мощи России. При этом необходимость изменения судостроительной политики четко осознавали в Министерстве иностранных дел, но не в морском

управлении. В желании Морского министерства взять за образец технический опыт Германии и одновременно следовать установкам правительства на экономическое, политическое и военное сближение с Францией и Великобританией заключалось главное противоречие русской кораблестроительной политики.

В этой связи возникает вопрос, насколько успешной была для Германии кораблестроительная политика в России? С экономической точки зрения, помощь германских фирм в строительстве флота обошлась России в 69,5 млн рублей. Это на 14,5 млн руб. больше, чем заработала французская промышленность³⁶. Однако политический эффект от этого оказался меньшим, чем ожидался в Берлине. Германии не удалось ослабить влияние англичан и французов.

Следует особо подчеркнуть, что преобладание германских фирм на частном судостроительном рынке России в 1912—1913 гг. было заметным. Это подтверждается не только уверенностью германского военно-морского ведомства в «интеллектуальном» захвате русского кораблестроительного рынка, но и выводами русского финансового ведомства о «прямой зависимости» отечественных заводов от поставок германской промышленности. Болезненность разрыва отношений с германскими фирмами, с которыми русское Морское министерство и флот были тесно связаны как заказчиками, так и технической политикой, стала ощутимой во время войны. Это особенно проявилось с началом войны. В ряде случаев было невозможно достроить военные корабли, так как части и механизмы для них были заказаны в Германии. К примеру, на стапелях фирмы «Шихау» в Данциге находились почти в полной боевой готовности два малых крейсера, предназначенных для русского флота. Однако об абсолютном преобладании немецкой кораблестроительной индустрии говорить не приходится. «Дело Полякова» показало, насколько шатко может быть положение промышленного лидера, если он не имеет соответствующей политической поддержки. Надежды же Тирипица на использование русского флота для укрепления баланса сил на море в пользу Германии не оправдались.

Примечания

1. Цит по: KEHR E. Schlachtflottenbau und Parteipolitik 1894—1901. Versuch eines Querschnitts durch die innenpolitischen, sozialen und ideologischen Voraussetzungen des deutschen Imperialismus. Brl. 1930, S. 453.
2. KEHR E. *Op. cit.*; ХАЛЬГАРТЕН Г. Империализм до 1914 года. Социалистическое исследование германской внешней политики до первой мировой войны. М. 1961; BERGHAN V. R. Rüstung und Machtpolitik. Zur Anatomie des «kalten Krieges» vor 1914. Düsseldorf. 1973; DEIST W. Flottenpolitik und Flottenpropaganda. Das Nachrichtenbureau des Reichsmarinameintes 1897—1914. Stuttgart. 1976; EPKENHANS M. Die wilhelminische Flottenrüstung. 1908—1914: Weltmachtstreben, industrieller Fortschritt, soziale Integration. München. 1991.
3. См., напр., ШАЦИЛЛО К. Ф. Иностраный капитал и военно-морские программы России накануне первой мировой войны. — Исторические записки. Т. 69. М. 1960; ЕГО ЖЕ. Русский империализм и развитие флота накануне первой мировой войны (1906—1914 гг.). М. 1968; ЕГО ЖЕ. Государство и монополии в военной промышленности России (конец XIX в. — 1914). М. 1992; История отечественного судостроения. Т. 3. Судостроение в первой четверти XX в. / И. Ф. Цветков. СПб. 1995.
4. Bundesarchiv-Militärarchiv. Freiburg (BA-MA), RM 3/2850.
5. В 1900 г. фирма Крупна построила крейсер «Аскольд», проект которого занял первое место на международном конкурсе. В 1901 г. был спущен на воду построенный фирмой «Вулкан» бронепалубный крейсер «Богатырь», который император Вильгельм назвал лучшим построенным для русского флота кораблем. Фирма «Шихау» неоднократно выполняла заказы морского министерства на постройку миноносцев. (История отечественного судостроения. Т. 2. Паровое и металлическое судостроение во второй половине XIX в. / Р. М. Мельников. СПб. 1996, с. 387—394).
6. BA-MA, RM 3/2850.

7. Российский государственный архив военно-морского флота (РГАВМФ), ф. 417, оп. 1, д. 1925, л. 316.
8. VOGEL B. Deutsche Rußlandpolitik. Das Scheitern Weltpolitik unter Bülow 1900—1906. Düsseldorf. 1973, S. 295; BA-MA, RM 5/1435.
9. BA-MA, RM 3/2853.
10. VOGEL B. Op. cit., S. 190; Об условиях постройки крейсера см.: BA-MA, RM 3/2851; История отечественного судостроения. Т. 3, с. 56.
11. ТИРПИЦ А. Воспоминания. М. 1957, с. 203; BA-MA, RM 3/2851.
12. BA-MA, RM 3/2846; GIESSLER K. V. Die Institution des Marineattachés im Kaiserreich. Inaugural-Dissertation. Freiburg i.Br. 1972, S. 257; ТИРПИЦ А. Ук. соч., с. 199, 202.
13. BA-MA, RM 3/2850; RM. 3/2851. В донесении идет речь в том числе о намерениях русского правительства заказать строительство канонерских лодок для дальневосточной речной флотилии Путиловскому заводу. Гинце призывает немецкие фирмы принять участие в реконструкции этого завода, который в будущем получит большую часть правительственных судостроительных заказов. К тому же, по его информации, Путиловским заводом с недавних пор заинтересовался зять морского министра Бирилева.
14. GIESSLER K. V. Op. cit., S. 120.
15. ШАЦИЛЛО К. Ф. Государство и монополии в военной промышленности России, с. 182; BA-MA, RM 3/2852. См. материалы следственной комиссии о заказе «Шихау» двух малых крейсеров и девяти эсминцев «Мюльграбенской верфи». (РГАВМФ, ф. 1248, оп. 1, д. 41, 43).
16. КЛЫЛОВ А. Н. Мои воспоминания. Л. 1984, с. 148.
17. BA-MA, RM 3/2852. В Германии бывший морской атташе в Лондоне Бострем считался одним из тех руководителей флота, который «предпочитал все английское». Когда в начале июля 1908 г. на его место пришел С. А. Воеводский, в штабе адмиралтейства отметили, что новый товарищ морского министра «будет, возможно, полезен германской промышленности». BA-MA, RM 5/894.
18. Российский государственный исторический архив (РГИА), ф. 560, оп. 22, д. 316, л. 45, 55; о французском давлении на русское правительство в связи с победой германской фирмы «Блом унд Фосс» в конкурсе см. также: АНАНЬИЧ Б. В. Россия и международный капитал. Л. 1970, с. 226—233.
19. BA-MA, RM 3/2853; КРЫЛОВ А. Н. Ук. соч., с. 150.
20. EРKENHANS M. Op. cit., S. 301.
21. РГИА, ф. 560, оп. 22, д. 313.
22. BA-MA, RM 5/1435.
23. ГРИГОРОВИЧ И. К. Воспоминания бывшего морского министра. СПб. 1993, с. 90.
24. РГАВМФ, ф. 1248, оп. 1, д. 43, л. 5—8; История отечественного судостроения. Т. 3, с. 200—201.
25. Цит. по: ШАЦИЛЛО К. Ф. Русский империализм и развитие флота, с. 243; BA-MA, RM 3/2856.
26. РГАВМФ, ф. 418, оп. 1, д. 3610, л. 45; BA-MA, RM 5/1441.
27. BA-MA, RM 5/1441.
28. РГАВМФ, ф. 1248, оп. 1, д. 43, л. 7.
29. РГИА, ф. 560, оп. 22, д. 346, л. 140, 144; ШАЦИЛЛО К. Ф. Иностранный капитал и военно-морские программы России, с. 74.
30. BA-MA, RM 3/2856.
31. ХАЛЬГАРТЕН Г. Ук. соч., с. 542.
32. Weserzeitung, 4.III.1913; EРKENHANS M. Op. cit., S. 297.
33. BA-MA, RM 3/2857.
34. РГАВМФ, ф. 418, оп. 1, д. 3630, л. 16—19, 21, 22; Berliner Allgemeine Zeitung, 18.III.1914.
35. См., например, выдержанное в этом духе письмо председателя отделения «Всероссийского национального союза» Я. Офросимова морскому министру Григоровичу (РГАВМФ, ф. 418, оп. 1, д. 3650); BA-MA, RM 5/1435.
36. ХАЛЬГАРТЕН Г. Ук. соч., с. 633.