

УДК 930.9
ББК 63.3(0)53-64

Некоторые проблемы качества в работе германской судостроительной фирмы «Шихау» при исполнении российских заказов в конце XIX — начале XX в.

С.Н. Синегубов, С.П. Шилов

Филиал Тюменского государственного университета в Ишиме
(Ишим, Россия)

Some Problems of Quality in Work of the German Shipbuilding Company «Shichau» while Executing the Russian Orders at the Turn of XIX–XXth Centuries

S.N. Sinegubov, S.P. Shilov

The Branch of Tyumen State University in Ishim (Ishim, Russia)

Анализируется вопрос, связанный с качеством работ немецкой судостроительной компании «Шихау» при выполнении российских заказов в конце XIX — начале XX в. Германское предприятие специализировалось на строительстве миноносных судов и легких крейсеров и имело высокий авторитет ответственного и качественного производителя военно-морской продукции как у себя на родине, так и за ее пределами, в том числе и в России. Изучение архивных материалов показало, что при всех несомненно заслуженно положительных оценках в работе фирмы «Шихау» у нее имелись и некоторые очевидные недостатки. Если говорить о наиболее серьезных, то они касались прежде всего миноносца «Рени» во время его перехода после своей постройки в порт приписки Севастополь летом 1886 г. Миноносные крейсера «Воевода» и «Посадский», созданные немецким предприятием в 1892 г., были «конструктивно слабы», что особенно заметно проявлялось в штормовую погоду. Исполнение заказа 1912 г. вообще получило скандальную историю. На основе изученного материала делается вывод о том, что некоторые проблемы качества в работе компании объяснялись техническими причинами, при реализации же проекта 1912 г. добавились еще и политические факторы.

Ключевые слова: военно-морское строительство в России, немецкая фирма «Шихау», вопросы качества судостроения.

The given article analyzes the question connected with the quality of work of the German shipbuilding company “Shichau” while executing the Russian orders at the turn of XIX–XXth centuries. The German enterprise specialized in the construction of torpedo boats and cruisers and had a high authority as the responsible and skilled producer of naval production both in its homeland and abroad, including Russia. The studying of archival materials showed that “Shichau” being positively estimated, nevertheless it had some obvious shortcomings. As for the most serious ones, they were connected first of all with the torpedo boat “Renny” during its transition after the construction in the port of registry Sevastopol in summer 1886. Torpedo cruisers “Voevoda” and “Posadsky”, created by the German enterprise in 1892, “were structurally weak”, that was especially and considerably shown in storm weather. The execution of the order of 1912 in general received a scandal story. On the basis of the studied material we can conclude that some problems of quality in work of the company were explained by technical reasons, while realizing the project of 1912 some political factors added.

Key words: naval construction in Russia, the German firm “Shichau”, questions of quality of shipbuilding.

DOI 10.14258/izvasu(2015)4.1-38

Развитие военно-морского флота России в последней четверти XIX в. проходило в непростой международной политической обстановке. Сохраняющиеся

противоречия, прежде всего с Великобританией и Германией, не исключали военного сценария их разрешения [1, с. 53]. Поэтому неудивительно, что, имея

наиболее «проблемные» морские границы на Балтике и Черном море, официальный Петербург стремился именно там укреплять собственный флот [2, л. 41–42об.]. Этот процесс шел по разным направлениям, в том числе и за счет модернизации миноносных флотилий. Опыт Русско-турецкой войны 1877–1878 гг. показал высокую эффективность применения этого вида боевых кораблей. Однако для реализации задуманных планов собственных производственных мощностей в России не хватало. В этой связи вполне естественным было размещение военно-морских заказов за границей.

В число возможных претендентов, которые могли бы быстро, качественно и, что самое главное, недорого справиться с поставленной задачей, попали и германские судостроительные фирмы. В российском обществе конца XIX — начала XX в., как, впрочем, и в наши дни, и не без определенных оснований, Наверное, существовало почти идеалистическое представление о том, что все немецкое, особенно в области техники, — это самое лучшее. Но всегда ли эти ожидания оправдывались? Представляется интересным рассмотреть этот вопрос на примере компании «Ф. Шихау», которая занимала одно из ведущих мест среди германских производителей миноносных и крейсерских судов и являлась значимым исполнителем российских военно-морских заказов [3, с. 110–120].

К концу XIX в. у Морского министерства сложились деловые и достаточно плодотворные отношения с этой фирмой. В 1876 г. «Ф. Шихау» построила миноноску «Карабин», а в 1878 г. выиграла заказ на сооружение десяти кораблей такого типа и успешно с ним справилась. Поэтому неудивительно, что когда в 1885 г. встал вопрос о том, где лучше всего за границей создать девять современных миноносцев типа «Або» для Балтийского и Черноморского флотов, среди главных претендентов рассматривалась прежде всего «Ф. Шихау». Хотя были и другие германские предприятия, например завод «Германия», готовые взяться за строительство русских кораблей. Однако Морское министерство сделало выбор в пользу «Ф. Шихау» по причине абсолютной уверенности в своевременности и хорошем качестве исполнения заказа [4, л. 10–10об.].

Выполнение порученного «шихаусцам» дела действительно шло быстро. Об этом свидетельствовали донесения российского военно-морского агента в Германии капитана 2-го ранга А.А. Вирениуса в январе-марте 1886 г. [4, л. 1–9]. Немецкая фирма сдала боевые суда в установленный контрактом срок, и в мае-июне 1886 г., после контрольных ходовых проверок, они отправились в Балтийское и Черное моря. Естественно, что во время этого перехода и обнаружались те недостатки, которые невозможно было выявить при заводских пробах. Из шести миноносцев

(№ 11–16), которые командировались в Севастополь, наибольшие проблемы возникли у последнего судна.

Вначале между Лиссабоном и Алжиром на корабле вышла из строя помпа, качавшая забортную воду для охлаждения топливных подшипников. Ремонт собственными силами позволил до конечного пункта прибытия забыть об этой неисправности [4, л. 212]. Однако это было только начало испытаний корабля и экипажа на прочность, выдержку и профессионализм.

Более серьезные неполадки возникли на отрезки пути от Алжира до Мессины. Они касались уже рулевого управления. Согласно рапорту командира лейтенанта Линдстрема ситуация выглядела следующим образом: «...левый стальной лист, приклепанный к раме, на 2/3 своей длины сорвался с заклепок, и водою его завернуло совершенно назад. Так как оба листа, образующее перо руля, прикреплены к раме общими заклепками, то с потерей левого листа и крепление правого стало весьма ненадежно, и на крепление руля уже нельзя было рассчитывать, а потому, чтобы хотя бы отчасти заменить задний руль, в случае если он придет в совершенную негодность, я приказал спустить передний и соединить его трос с задним штурвалом. Кроме того, стали готовить деревянный руль, чтобы поставить его взамен сломанного, если бы в этом встретилась бы надобность...» [4, л. 224об.–225об.].

Благодаря своевременно принятым мерам, тихой погоде и правильным действиям командира, который вел корабль на максимально малом ходе и не перекладывал руль больше чем на 10°, миноноска благополучно добралась до Мессины. Там руль был немедленно снят и отправлен на завод в Германию для исправления. Как показал осмотр, «головки всех заклепок кругом верхней части левого листа сорваны, и что в самом листе имеются две сквозные трещины. Кроме того, у правого листа часть заклепок тоже сорвана» [4, л. 225об.]. Вне всяких сомнений, что обнаруженные дефекты являлись следствием брака в работе фирмы «Ф. Шихау». В этой связи не удивительно, что в середине июля 1886 г. Морское министерство настоятельно потребовало от военно-морского агента в Германии А.М. Доможирова обратить внимание руководства завода «Шихау» на «такую крайне небрежную выделку» [4, л. 199].

Злоключения миноносца № 16 на этом не закончились. Уже на последнем переходе до Севастополя лопнули три дымогарные трубки. Из донесения лейтенанта Линдстрема следовало, что серьезных трудностей это не могло создать, поскольку все эти три дымогарные трубки располагались внизу, «а потому пережога быть не могло». Вместе с тем командир не мог не отметить, что эта проблема возникла в результате «недоброкачества материала», который использовали немцы [4, л. 247]. В Морском министерстве

серьезно отнеслись к рапорту командира миноносца. 21 июля 1886 г. корабль прибыл в Севастополь, а через пять дней, 26 июля 1886 г., временно управляющий П.П. Тыртов приказал указать заводу «Шихау» «на небрежность работы и худое качество материала» [4, л. 247].

Справедливости ради следует отметить, что серьезных нареканий в отношении других построенных миноносцев не было, и они начали успешную службу на Балтийском и Черноморском флотах [4, л. 262–264]. Некоторые из них находились в боевом строю вплоть до 1925 г. (речь идет о корабле «Або», давшем название всей серии этих девяти судов). Миноска № 16, получившая название «Рени», была исключена из списка Черноморского флота в апреле 1911 г. Несомненно, что суда, построенные на заводе в Шихау, не только обновили корабельный состав российских военноморских сил на Черном море, но и усилили их мощь, о чем писали немецкие атташе в своих донесениях из Петербурга в Берлин в начале XX в. [5, с. 87–97].

В целом высокое качество постройки судов оценило командование Балтийского флота и сам российский император. Одна из созданных на заводе «Ф. Шихау» миноносок и вошедшая в состав балтийской эскадры под именем «Либава» была представлена в августе 1886 г. Александру III как самый современный образец миноносного боевого корабля [4, л. 278–279].

В русле реализации программы 1890 г., предусматривающей создание 50-ти миноносцев, в феврале 1891 г. Морское министерство заключило новое соглашение с немецкой компанией на постройку двух однотипных миноносных крейсеров (проект «Казарский») для Балтийского флота. Стоимость каждого судна оценивалась в 700 тыс. марок [6, л. 1–4]. Отдельная статья этого договора касалась качества исполнения заказа. В ней, в частности, говорилось, что все работы «должны быть произведены фирмой Шихау во всем согласно с требованиями науки, правильно, прочно, чисто, из возможно наилучшего материала, вполне удовлетворяющего по качеству постройки подобного типа судов, употребляя в работу материал не иначе как с одобрения наблюдающих инженеров...» [6, л. 2]. В случае же допущения «дурно исполненной работы или промахов» они должны быть исправлены по первому требованию за счет фирмы. Окончательный срок сдачи кораблей российской стороне определялся 1 маем (по ст. стилю) 1892 г., а местом приемки — Пиллау. Причем за задержку сдачи за каждую неделю из третьего платежа, который должен был производиться только после ходовых испытаний, удерживалось бы по 1 тыс. марок [6, л. 4].

Обусловленные договоренности, да и сам немецкий менталитет стимулировали фирму к качественному выполнению принятых обязательств. В конце ноября 1891 г. и в марте 1892 г. корабли были спущены на воду в Эльбинге. Как доносил российский воен-

но-морской агент в Германии капитан первого ранга Кригер, при осмотре их корпусов «течи не было обнаружено» [6, л. 17, 27]. Минные крейсера получили названия «Воевода» и «Посадник». В конце ноября 1891 г. по высочайшему повелению Александра III они были зачислены в список судов Балтийского флота — «Воевода» в 6-й, а «Посадник» соответственно в 15-й флотский экипажи [7, л. 9].

9 мая 1892 г. начались ходовые испытания «Воеводы», которые выявили ряд неисправностей. Например, компас на мостике при полном ходе не действовал [6, л. 62об.]. Более существенными оказались недостатки в машинном отделении (прорыв набивки золотника цилиндра высокого давления). В результате двигатель пришлось остановить. Ремонтные работы в целом заняли три дня (10–12 мая) [6, л. 45об.–46]. 19 мая 1892 г. прошла пяти часовая проба «Воеводы». При скорости 21 узел в локомотивных котлах была отмечена течь, которую впоследствии устранили путем их прочеканки [6, л. 53].

Примерно такие же «слабые места» были отмечены и при форсированной пробе «Посадника», проходившей 30 мая 1892 г. К ним еще добавилось повреждение части гребного вала, на который упал кусок угля [6, л. 62об.]. В июне 1892 г. российские минные крейсера, укомплектованные командами, совершили переход из Пиллау в Кронштадт. Как писал в своем рапорте командир «Посадника» капитан второго ранга П. Брехман, «переход был простым ввиду благоприятной погоды и лишен был возможности ознакомиться с морскими качествами крейсера, и не могу высказаться по этому поводу своего мнения...». При этом было отмечено, что машина «работала отменно» [6, л. 82об.].

Из числа вспомогательных механизмов во время перехода повредилась рулевая машинка. Поэтому, как писал П. Брехман, «пришлось перейти на ручной штурвал, т. е. благодаря устройству ручного привода, стоящего непосредственно перед паровую машину, всякая починка в рулевой машинке на ходу невозможна, и исправление ее пришлось отложить до прихода в Кронштадт» [6, л. 83].

«Воевода» и «Посадник», построенные по далеко не самому технически современному проекту «Казарский», имели целый ряд конструктивных «слабых мест». Одним из них являлись далекие от образца ходовые качества в шторм, ставившие под угрозу жизнь корабля и его экипажа. Так, например, в октябре 1893 г. во время конвоирования императорской яхты «Полярная Звезда», возвращавшейся из Копенгагена в Либаву, командам боевых судов пришлось пережить ряд неприятных моментов. Особенно тяжело пришлось тем, кто был на «Воеводе». Мало того, что корабль нещадно болтало и накрывало волнами, порой он походил на «полуподводное судно», так еще отказал паровой штурвал, а в трюм через систему люков

поступала вода [8]. После благополучного прибытия в Либаву командир и экипаж недобрым словом поминали немецкую фирму «Шихау», так неудачно спроектировавшую минные крейсера этой серии. После некоторых технических изменений «Воевода» и «Посадник» находились в составе российского флота вплоть до Октябрьской революции 1917 г. Затем суда оказались у финнов и были в строю до 1949 г.

Ряд конфликтных ситуаций по вопросам качества заказанной продукции между российской стороной и представителями завода «Шихау» произошел в 1914 г. Как известно, летом 1912 г. правительство России приняло «большую военно-морскую программу» [9, л. 41–43]. Это было обусловлено необходимостью восстановления обороноспособности страны на море, серьезно пошатнувшейся после неудачной для страны Русско-японской войны 1904–1905 гг. Кроме того, все более набирающее обороты германо-британское флотское соперничество и общее ухудшение международной политической обстановки заставляли российские власти укреплять собственные военно-морские силы [10, с. 91–96]. Утвержденная программа предусматривала строительство кораблей разных классов, в том числе и восьми легких крейсеров, два из которых в нарушение действовавшего тогда законодательства морское ведомство И.К. Григоровича передало компании «Шихау» [9, л. 9].

В последующем, после февральских событий 1917 г., это станет предметом следственного разбирательства и возникновения так называемого дела Шихау [11, с. 216–220]. Однако осенью 1912 г., когда об этом никто и думать не мог, оппонентов немецкого заказа убеждали, что только на верфях этого германского предприятия можно быстро, качественно и, что немаловажно, относительно недорого по сравнению с расценками российских заводов построить два легких крейсера, тем более, что у «шихаусцев» уже имелись готовые чертежи, а потому не надо тратить время на их разработку [9, л. 27]. Как показали дальнейшие события, заявления относительно быстроты и безупречного качества работ «Шихау» оказались некоторым преувеличением.

«Сбои» начались на этапе утверждения проекта корабля. 8 ноября 1912 г. состоялось заседание Технического совета Главного управления кораблестроения (ГУК). Главным вопросом в повестке дня значилось обсуждение чертежей заказанных у немцев боевых судов. Представители каждого из отделов высказывали свои мнения и давали оценки тому, что представили германские конструкторы. В результате было выявлено большое количество недостатков, особенно по артиллерийской и механическим частям. Окончательный вердикт Технического совета сводился к тому, что компания «Шихау» должна переделать проект, чтобы он полностью соответствовать россий-

ским требованиям [9, л. 146]. Эта информация, ставшая достоянием гласности, вызвала нелицеприятные для Морского министерства суждения и заявления в ряде газет и журналов. Так, столичное «Вечернее время», известное своим фрондерской позицией к морским чиновникам и лично И.К. Григоровичу, заявило категорично и безапелляционно: «...немецкие чертежи оказались совершенною дрянью, и строить по ним крейсеров нельзя» [9, л. 147].

В соответствии с подписанным договором предприятие «Шихау» должно было уже 15 июля 1914 г. предъявить российской приемной комиссии первый корабль к пробным испытаниям [12, л. 179 об.]. Однако этого не произошло по целому ряду причин, одна из которых заключалась в браке литейных частей для турбин крейсера, выявленном в феврале 1914 г. [9, л. 115]. Но даже при столь очевидном недостатке немецкая сторона попыталась все равно установить некачественные детали. Об этом технологическом нарушении красноречиво свидетельствует одно из донесений старшего ревизора Вестфалена, посетившего в начале 1914 г. немецкие судостроительные заводы, на которых исполнялись заказы для российского военно-морского флота. В нем, в частности, отмечалось: «... на заводах Германии постановка дела уже не стоит на такой высоте, как это принято думать. Как количество брака, так и желание сдать вещи, не соответствующие установленным техническим условиям, подтверждают это положение. В особенности много брака по изготовлению чугунных и стальных частей, корпусов главных турбин, так, в Эльбинге на верфи «Шихау» 3/10 февраля в моем присутствии ввиду больших сквозных двух раковин, была забракована половина чугунного турбинного корпуса, между прочим, несмотря на такие дефекты эта часть была расточена для поставки лопаток, т. е. заводская администрация готова была сдать эту часть для установки» [9, л. 113 об.].

Немецкие инженеры предлагали решить возникшую проблему путем «косметического ремонта» фактически бракованной детали, поскольку, как они полагали, такое исправление никак не повлияет на ухудшение ходовых качеств судна [12, л. 179 об.]. Российские эксперты требовали полностью переделать все работы, т. е. отлить корпус турбины заново. Каждая из сторон настаивала на своем. Возникший конфликт с управленцами фирмы «Шихау» пришлось улаживать самыми высокими должностными лицами Морского министерства [9, л. 47, 51]. В их числе был и начальник ГУКа П.П. Муравьев. В начале марта 1914 г. он специально ездил в Эльбинг и Данциг, где строились крейсера. Предметом обсуждений стали вопросы качества и выполнения установленных в договоре сроков работ. Дело в том, что, на начало февраля 1914 г. общая готовность первого корабля («Муравьев-Амурский») составляла 42,4%, а второго («Адмирал

Невельской)» — 15,9%. Это, естественно, не могло не беспокоить российскую сторону, поскольку наличие было явное «выпадение» немцев из графика сдачи боевых судов [9, л. 111об].

В результате проведенных переговоров администрация компании обещала не только наверстать упущенное время и не позже 1 сентября 1914 г. предъявить крейсер «Муравьев-Амурский» к пробному испытанию, но и согласилась удлинить гарантийный срок обслуживания на шесть месяцев [12, л. 179об.]. Вообще, как считал представитель немецкой фирмы в России Ф.А. Гедике, чины Морского министерства осуществляли «очень строгое наблюдение» за ходом строительства, что, по его убеждению, удлиняло время выполнения заказа [9, л. 52]. Хотя следует признать, что основания для подобной строгости имелись.

Несмотря на ускорение темпов работ, которые теперь стали вестись даже ночью, немецкая компания все равно не укладывалась в установленные нормы. Чрезмерная интенсивность труда неизбежно порождала брак, становившийся уже нередким явлением. По словам капитана второго ранга А.А. Щетинина, находившегося в Германии с марта 1914 г. в качестве командира крейсера «Муравьев-Амурский», представители завода снизили контроль за качеством сдаваемых материалов и оборудования, полагая исправить все недостатки по шестимесячной гарантии [13]. В борьбе с браком российские представители стали требовать отмены ночных работ, за которые они первоначально выступали. К началу Первой мировой войны оснащение кораблей так и не завершилось, и потому не были переданы России. В итоге суда были конфискованы германским правительством и достраивались уже как «Пиллау» и «Эльбинг». Они вошли в состав немецких военно-морских сил соответственно в декабре 1914 г. и сентябре 1915 г. Их судьба по корабельным меркам сложилась не очень счастливо. Они не узнали «благородной старости и тихой смерти» при разборке на металл в доке какого-нибудь судостроительного завода. «Эльбинг» затонул в ходе Ютландского сражения в мае 1916 г., а «Пиллау» по репарациям передала Италии, где судно получило имя «Бари». В 1943 г. в Ливорно оно было уничтожено американской авиацией.

Таким образом, рассмотренный материал показывает, что у «Шихау» — одной из успешных в России немецких судостроительных компаний — имелись недочеты в качестве исполнения работ. Иногда это касалось отдельных узлов и деталей боевых кораблей, а иногда и всей конструкции судна в целом. При этом

можно констатировать, что если недостатки при исполнении российских заказов 1880–1890-х гг. определялись исключительно техническими причинами, то при реализации проекта 1912 г. добавились еще и политические обстоятельства. В начале 1914 г., когда выполнение последнего соглашения между фирмой «Шихау» и Морским министерством вступило в завершающую стадию, всем здравомыслящим людям и в России, и в Германии было ясно, что между двумя странами скоро будет война. Поэтому-то немецкое военно-морское руководство в лице того же А. Тирпица делало все, чтобы затянуть строительство русских крейсеров, и заставляло руководство завода выполнять прежде всего собственные отечественные заказы и лишь потом, «по остаточному принципу», — российские.

По мнению упоминаемого уже выше старшего ревизора Вестфалена, было вполне вероятным, что существовала тенденция к специальной задержке российского заказа со стороны отдельных лиц администрации компании «Шихау» [9, л. 114]. В этой связи нельзя исключать и установку на некоторую небрежность при выполнении работ для русских и, как следствие, понижение качества изготавливаемой продукции. Несомненно, что германское предприятие стремилось заработать деньги, оно по договору должно было за свой счет устранять некачественное исполнение, платить неустойку за нарушения графика сдачи работ, но тем не менее политические соображения, по всей видимости, брали верх. К тому же $\frac{3}{4}$ из запланированного транша по «Муравьеву-Амурскому» оно к началу Первой мировой войны получило [9, л. IX].

Приведенные факты свидетельствуют, что «не все так гладко было в королевстве Шихау» как абсолютно «беспроблемном предприятии». И оно имело определенные нарекания по качеству своей работы. В целом же фирма считалась хорошо зарекомендовавшей себя организацией, поскольку располагала современным техническим оборудованием и квалифицированными рабочими кадрами. Этот фактор был очень важным при ее выборе как одного из главных зарубежных исполнителей военно-морских заказов для России в конце XIX — начале XX в. Вместе с тем в успешном проталкивании интересов «Шихау» определенную роль играла и лоббистская составляющая. В современной российской историографии этому аспекту практически не уделено никакого внимания. В то же время без его освещения невозможно выяснить все причины «особого предпочтения» «Шихау» в России на рубеже двух столетий.

Библиографический список

1. Синегубов С.Н. Упорство против силы: германо-английское морское противостояние в 1900–1914 гг. — Тюмень, 2009.
2. Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ). — Ф. 417. — Оп. 1 — Д. 446.
3. Шилов С.П. Немецкие фирмы на судостроительном рынке России перед Первой мировой войной // Вопросы истории. — 2001. — № 3.
4. РГА ВМФ. — Ф. 417. — Оп. 1. — Д. 123.
5. Синегубов С.Н., Шилов С.П. Российские флотоводцы в оценках германских морских атташе в 1901–1912 гг. // Вестник Тюменского государственного университета. — 2013. — № 2.
6. РГА ВМФ. — Ф. 417. — Оп. 1. — Д. 722.
7. РГА ВМФ. — Ф. 417. — Оп. 1. — Д. 723.
8. Двойники фирмы Шихау «Посадник» и «Воевода» [Электронный ресурс]. — URL: <https://collib.net/b/284475/read> (дата обращения 15.09.2014).
9. РГА ВМФ. — Ф. 1248. — Оп. 1. — Д. 41.
10. Синегубов С.Н., Шилов С.П. Проблема германо-английского флотского и политического соглашения в феврал-марте 1912 г. // Вестник Тюменского государственного университета. — 2009. — № 1.
11. Синегубов С.Н. К вопросу об изучении «дела Шихау» в отечественной историографии // Известия Алт. гос. ун-та. — 2014. — № 4/1 (84). DOI:10.14258/izvasu(2014)4.1-36.
12. РГА ВМФ. — Ф. 1248. — Оп. 1. — Д. 42.
13. Афонин Н.Н. Крейсера «Муравьев-Амурский» и «Адмирал Невельской» [Электронный ресурс]. — URL: https://cnw.mk.ua/weapons/navy/cruiser/cr_mean.htm (дата обращения 31.05.2014).