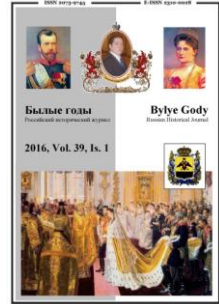


Copyright © 2016 by Sochi State University



Published in the Russian Federation
 Bylye Gody
 Has been issued since 2006.
 ISSN: 2073-9745
 E-ISSN: 2310-0028
 Vol. 39, Is. 1, pp. 237-245, 2016

Journal homepage: <http://bg.sutr.ru/>



UDC 94:339.542(470+430)

«The Schichau Case»: on the history of the one Russian Navy order of 1912 that had been failed

Stanislav N. Sinegubov^{a, *}, Sergei P. Shilov^a

^a Ishim Teacher Training Institute named after P.P. Ershov (branch) of Tyumen State University, Ishim, Russian Federation

Abstract

Basing on the archive materials the article regards the participation of the German ship-building company «Schichau» in the contest that was to distribute Russian orders on «a large» Navy program of 1912-1917 – it was called in History «the Schichau case». The Russian research literature on this issue does not reflect all of the details clearly enough. Besides, the historiographical values of what had happened seem to have an accusative dominance and do not always take into consideration a number of objective circumstances that resulted in a complete failure of the participation of Schichau in the contest of 1912 for the Russian Fleet and for the country`s budget in general. Basing on the analysis of sources the authors make a conclusion that the participation of the German shipbuilding company to the tender of navy orders was caused by a complex of subjective and objective reasons. Neither the officials of the Navy Ministry nor the representatives of the German firm had a malicious intent to fail the order or to make illegal money. But the main reason of the unhappy final of this event was the predominance of state foreign interests over the economic plans of the German company.

Keywords: «a large» Russian Navy program of 1912-1917”, the German shipbuilding company «Schichau».

1. Введение

В истории российско-германских отношений накануне Первой мировой войны имеется еще немало лакунных тем, требующих нового переосмысления. Одной из таких дискуссионных проблем является так называемое «Дело Шихау». Оно возникло в результате того, что Морское ведомство во главе с И.К. Григоровичем для исполнения российского «Закона о флоте» в 1912 г. в нарушении действовавших тогда правовых норм передало на достаточно большую сумму часть заказов немецкой фирме «Шихау». Начавшаяся Первая мировая война привела к тому что, Россия не смогла получить обещанных кораблей и вернуть затраченные на их строительство деньги. В советской, постсоветской и немецкой историографии эта проблема не получила специального изучения, что позволяет существовать некоторым недоговоренностям и недоказанным утверждениям, бросающим тень на профессиональную и личностную репутацию персонажей этой запутанной истории.

2. Материалы и методы

2.1. При написании данной статьи основным источником явились документы Государственного архива Военно-Морского Флота Российской Федерации в г. Санкт-Петербурге (РГА ВМФ), а также немногочисленные публикации, в которых так или иначе затрагивается тема, связанная с «Делом Шихау». Кроме того, авторы использовали некоторые собственные исследовательские наработки,

* Corresponding author

E-mail addresses: globus_75@inbox.ru (S.N. Sinegubov), sshilov@mail.ru (S.P. Shilov)

касающиеся деятельности немецких судостроительных фирм на российском рынке в предвоенные годы.

2.2. При написании работы был использован комплекс методов научного познания. Идеографический метод способствовал раскрытию сущности процессов, происходивших в сфере российского военно-морского судостроения в предвоенные годы и роли в нем немецкой компании «Шихау». Он также помог пониманию субъективных и объективных факторов, которые позволили немцам получить заказ в, казалось бы, неблагоприятной для них ситуации. Сравнительно-исторический метод дал возможность выделить и кратко охарактеризовать различные этапы деятельности фирмы «Шихау» на российском рынке военного кораблестроения. Историко-генетический метод раскрыл причинно-следственные связи обращения Морского министерства к услугам именно «шихаусцев» в 1912 г., а также показал динамику формирования позитивного репутации немецкой компании в России. Системный метод выявил целенаправленность и долгосрочную перспективность «русской политики» предприятия «Шихау». Метод сравнительного анализа обнаружил особенности работы руководства компании с российскими заказчиками на разных этапах периода второй половины XIX – начала XX вв. в зависимости от политической и экономической конъюнктуры. Историко-ситуационный метод позволил проанализировать деятельность отдельных высших чинов Морского министерства по распределению заказов большой военно-морской программы 1912–1917 гг. в контексте сложившейся соответствующей исторической ситуации. Диалектико-материалистический метод способствовал более глубокому пониманию экономических, политических, идеологических, а также субъективно-личностных обстоятельств формирования истории под названием «Дело Шихау».

3. Обсуждение

Как уже отмечалось, тема, связанная с «Делом Шихау», затрагивалась в отечественной исторической литературе. О ней говорил в своих сочинениях известный советский, российский исследователь К.Ф. Шацлло. Если кратко сформулировать его тезисы по изучаемой проблеме, то они сводятся к следующим положениям: германская компания «Шихау» непосредственно и через свой филиал в России под названием «Мюльграбенская верфь-Рига» сумела в обход действовавшего тогда законодательства получить заказ на два лёгких крейсера и девять миноносцев. Изначально, по утверждению исследователя, действия немцев носили жульнический характер. Они на полную мощь применили административный ресурс в лице кайзера Вильгельма II, чтобы тот надавил на Николая II, а последний на своих подчиненных. Представители компании использовали подлог документов, осуществили подкуп российских высших должностных лиц, в том числе и морского министра И.К. Григоровича (Шацлло, 1992: 182-184).

Последнее утверждение вызвало несогласие у ряда историков. В частности, И.Ф. Цветков полагает, что И.К. Григорович в своих предпочтениях при передаче военно-морских заказов руководствовался не личной корыстной заинтересованностью, а стремлением скорейшего воссоздания мощи российского флота, понесшего серьезные потери после русско-японской войны 1904-1905 гг. (Цветков, 1993: 5-21). С этим утверждением полностью солидаризируется Б.И. Гаврилов (Гаврилов, 2003: 234). С.П. Шилов в одной из своих работ обосновывает мысль о том, что «прорыв» в 1912 г. фирмы «Шихау» на частном рынке российских морских заказов произошел при активном участии высших политических и военных структур Германии (Шилов, 2001: 116).

Если говорить о современных немецких исследователях, то они проблеме «Шихау – 1912» практически не уделили никакого внимания. Один из ведущих исследователей страны в области истории германского военного судостроения М. Эпкенханс, создавший целый ряд интереснейших и фундаментальных трудов, вообще хранит «гробовое молчание» (Epkenhans, 1991). Х. Пинл в одной из своих статей, посвященной германо-российскому сотрудничеству в строительстве верфей, буквально мимоходом упоминает о неудавшейся попытке фирмы «Шихау» в предвоенный период создать собственный филиал в Риге (Pinl, 2004: 205).

4. Результаты

Несмотря на значимость и ценность представленных российскими учеными данных из них все-таки не формируется целостная картина объективных и субъективных факторов, обусловившими, при, казалось бы, формальной невозможности, получения немцами военно-морского заказа в 1912 г. Поэтому возникает необходимость еще раз пройти всю цепочку событий, чтобы попытаться расставить, как говорится, все точки над «i».

В начале следует рассмотреть объективные факторы, позволившие предприятию «Шихау» выиграть тендер. При этом первое, что бросается в глаза это, как говорят в банковском мире, «позитивная кредитная история компании». Действительно, завод «Шихау», специализировавшаяся в основном на сооружении миноносных кораблей и малых крейсеров как для германского, так и зарубежных флотов, начал сотрудничество с российскими властями еще с конца 70-х – середины 80-х гг. XIX в. Причем выбор в пользу именно «Шихау» из всех немецких фирм уже тогда был вполне осознанным. В этой связи нельзя не привести высказывание русского военно-морского агента в Германии капитана II-го ранга А.А. Вирениуса, сделанное им в 1885 г. о «профессиональной

пригодности и надежности» этого завода. Он, сравнивая его с другим, не менее известным предприятием — «Германией», сказал буквально следующее: «...завод «Германия» в техническом отношении стоит очень высоко и не уступает «Шихау», но, к сожалению, находится в руках нескольких берлинских банкиров, которые смотрят на завод исключительно со спекулятивной точки зрения, потому случается, что заводы иногда внезапно прекращают работы и переходят в другие руки, причем, конечно, сроки контрактов не могут быть соблюдены, как это случилось при постройке авизо «Blitz», где 2 месяца работы были совершенно приостановлены» (РГА ВМФ, Ф. 417. Оп. 1. Д. 123. Л. 10-10 об.).

К 1912 г. компания «Шихау» имела в своем «послужном списке» целый ряд успешно выполненных русских заказов (РГА ВМФ, Ф. 417. Оп. 1. Д. 722. Л. 1-82). В их числе был и знаменитый крейсер II-го ранга «Новик», прославившейся в годы русско-японской войны (Штер, 2001). В Петербурге не забыли и бескорыстность «шихаусцев», проявленную ими в 1908 г. Тогда они предоставили беспроцентный кредит на 3 млн. рублей на два года «Доброфлоту», одной из старейших парходных российских компаний, на постройку пяти коммерческих кораблей — двух малых и трех больших судов и в самые короткие сроки качественно выполнили это поручение (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 42. Л. 181).

Таким образом, в «шорт листе» иностранных предприятий, с которыми сотрудничало российское Морское министерство в предвоенные годы, «Шихау» занимало одно из самых почетных мест. Компания вполне могла рассчитывать не только на участие в возможных конкурсах на новые заказы, но и на получение их части. Тем более, что Россия после бесславных событий 1904-1905 гг. нуждалась в современном, построенном по последнему слову техники, боевом флоте. Это можно отнести ко второму объективному обстоятельству, обусловившим выигрыш немцами одного из подрядов, предусмотренных «большой» военно-морской программой 1912-1917 гг. Данный проект, как известно, был направлен на строительство кораблей для Балтийского флота. Общее его запланированное финансирование составляло 436 млн. руб. (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 42. Л. 76 об.).

Третий объективный момент, как это может быть показано странному на первый взгляд, заключался в том, что действовавшее тогда российское законодательство не исключало полностью участие иностранных судостроительных компаний в исполнении русских заказов. Ведь критики действий морского министра И.К. Григоровича, одоббившего контракт с «Шихау» в 1912 г., упирают именно на то, что он нарушил исполнявшиеся в ту пору постановления Комитета Министров от 27 февраля 1901 г. и 10 декабря 1902 г., а также положения Совета Министров от 18 февраля 1907 г. И здесь следует дать некоторые пояснения.

Действительно, еще в 1901 г. в России начало действовать «Высочайше утвержденное положение Комитета Министров от 27 февраля 1901 г.» (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 42. Л. 85). Оно стимулировало развитие отечественного военного судостроения. Почти через двадцать один месяц, 10 декабря 1902 г., документ был дополнен «Высочайше утвержденным положением Комитета Министров об ограничении правительственных заказов за границей» (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 42. Л. 84 об.). В пункте №2 этого нормативного акта говорилось, что «при производстве заказов внутри России, в контракты, заключаемые с поставщиками и комиссионерами, должно быть включено условие, чтобы заказы полностью выполнялись на русских заводах и из материалов, коих в России не имеется, при этом в отношении крупных заказов /ст. 4 сего отдела/ по соглашению с Министерством торговли и Промышленности» (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 42. Л. 84). При этом «крупность заказа» определялась 10 тыс. руб.

Появившиеся на свет «Положение Совета Министров» от 18 февраля 1907 г. не исключало категорически участие иностранных компаний в исполнении российских военно-морских заказов. Так пункт № 4 этого документа гласил: «О всех крупных казенных заказах /превышающих ценностью 10.000 р./, сдаваемых **иностраным** (выделено – С.С., С.Ш.) или финляндским заводчикам, в тех случаях, ведомство дающее заказ, обязано, по предварительном сношении с Министерством Торговли и Промышленности, доводить до сведения Совета Министров, с объяснением причин, оправдывающих необходимость заказа» (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 42. Л. 84).

Из приведенной выдержки прямо следовало, что иностранные фирмы могли быть допущены в конкурсах на получении заказов. Кроме того, положение 1907 г. не оговаривало и объемы этих заказов для «зарубежников». Имеется ввиду, что в нем четко не прописывалось, что, например, иностранные производители имели право только на заказ отдельных деталей или узлов для судов и не могли заниматься строительством корабля в целом. Хотя конечно, следует признать, что российское правительство этим нормативным актом очевидным образом стремилось в первую очередь обеспечить работой отечественные судостроительные заводы.

Далее в ходе развития событий, связанными с распределением контрактов «большой» военно-морской программы 1912-1917 гг., стали проявляться субъективные факторы. В них во всей полноте отразилась инициативность, напористость, дальновидность, сообразительность руководства и представителей фирмы «Шихау». Они широко использовали и личные контакты как с собственными немецкими властными структурами (вплоть до кайзера Вильгельма II и военно-морского статс-секретаря А. Тирпица), которые могли быть «ходатаями» их интересов, так и наработанные многими годами связи с российским истеблишментом.

Параллельно с этим велась активная пиар-компания, призванная показать «во всей красе» достоинства немецкого предприятия. Так, например, его сотрудники хорошо отработали, что называется, ее презентативную часть: в значимые для немцев российские органы власти рассылались альбомы-проспекты с описанием завода и характеристикой заказов, которые заключались ранее и успешно выполнялись не только по отношению к России, но и другим государствам (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 42. Л. 136-136 об.). Однако руководства фирмы «Шихау» не собиралось ограничиваться только «почтовой компанией» по распространению рекламных буклетов, так как ее эффективность по определению не могла быть высокой. Требовалась более серьезная и основательная гарантия получения российских военно-морских заказов.

Когда Государственная Дума утвердила так называемую «малую» судостроительную программу в 1908 г., немцы тут же предложили свои услуги Морскому министерству. Ввиду действовавших законоположений 1901, 1902 и 1907 гг., обеспечивающих преимущественным правом отечественных производителей, ведомство ответило, что для получения заказов требуется построить верфь в России. Фирма «Шихау» дало на это согласие. Поскольку ее владелец К.А. Цизе, как германский подданный, не мог купить недвижимость (землю) в России, на которой можно было бы открыть завод, то пришлось привлечь к этому процессу ближайших родственников. Р.А. Цизе, брат К.А. Цизе, являющейся на протяжении тридцати двух лет представителем фирмы «Шихау» в России, уговаривает своего сына К.Р. Цизе получить российское подданство для создания судовой верфи «Цизе» (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 43. Л. 13). По причине того, что эта процедура требовала определенного времени, влиявшего на сроки учреждения нового предприятия, фирма «Шихау» одновременно решала вопрос о приобретении земли под верфь. По всей видимости, для формальности вначале была сделана попытка закрепить на участке в порту Императора Александра III (Либава). Однако после протеста его командира земля для производственных целей покупается под Ригой. В нее входили имения Пюркельн, Коддиак и Рамменгоф (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 43. Л. 7 об.). Общая площадь этой территории составляла 15000 десятин земли. С 30 марта 1910 г. их владельцем считался дворянин Петербургской губернии К.Л. Иессен (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 43. Л. 18). Именно здесь и будет создана компания «Цизе», получившая затем официальное название «Мюльграбенская верфь-Рига».

Как показывают материалы доклада начальника контрразведывательного отделения Северного фронта, датированные январем 1917 г., указанные земли в действительности уже с ноября 1908 г. через подставных лиц контролировались фирмой «Шихау» и целесообразность смены их владельцев определялась именно ее руководством (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 43. Л. 8). К.Л. Иессен являлся лишь одним из промежуточных звеньев этой цепи собственников. 5 ноября 1911 г. он продал земли уже известному К.Р. Цизе для организации судостроительного производства.

В действительности К.Р. Цизе никакого участия в делах только что организованной компании не принимал. Всем занимался статский советник Ф.А. Гедике. Он же представлял и интересы предприятия «Шихау» в России. В его ведении находился переговорный процесс с начальником Главного Управления Кораблестроения (ГУК) контр-адмиралом П.П. Муравьевым. Одной из главных тем этих обсуждений являлся вопрос о возможных объемах будущих заказов. Компания «Шихау» через Ф.А. Гедике недвусмысленно заявляла, что хочет получить подряд на строительство как минимум двенадцати миноносцев (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 42. Л. 179). Руководство Морского ведомства было в очень непростой ситуации. Ведь и на этапе предварительного обсуждения будущей морской программы, и при утверждении ее в июне 1912 г. в Государственной Думе И.К. Григорович делал однозначные заявления о том, что все корабли будут строиться силами отечественной промышленности (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 41. Л. 119 об.). С другой стороны, в представлении Морского министерства Государственной Думе, датированном 1 марта 1912 г., говорилось о предположении дать в 1912 г. частные заказы на строительство двух малых крейсеров по уже готовым чертежам с тем, чтобы ввести их в строй в 1914 г. Да и стоимость строительства этих судов определялась с учетом действовавших на тот период зарубежных расценок — 4 млн. руб. за каждый корабль.

Сжатые сроки неизбежно обуславливали обращение с подобным заказом к иностранным производителям, поскольку отечественные предприятия не могли строить так быстро и качественно (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 41. Л. 26). Кроме того, при реализации утвержденной Государственной Думой 23 июня 1912 г. программы военного судостроения Морскому министерству надо было решать две важные задачи — техническую и финансовую, то есть требовалось создать не только современные во всех отношениях боевые суда, но и при этом, по возможности, заплатить за них не очень высокую цену. Эти, несомненно, бесспорные основания могли служить определенным оправданием Морского министерства его последующих «реверансов» в сторону «Шихау».

Если говорить о двух малых крейсерах, строительство которых предусматривалось пятилетней программой, то их создание преследовало двойную цель. Во-первых, оснащенные новым турбинным оборудованием, они рассматривались в качестве учебных судов для подготовки машинных команд для других кораблей с подобными двигателями (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 41. Л. 93). Кроме того, эти крейсера должны были заменить устаревшие корабли «Аскольд» и «Жемчуг», входившие в состав тихоокеанской эскадры. Неслучайно они получили название, имеющие прямое отношение к истории

Дальнего Востока – «Муравьев-Амурский» и «Адмирал Невельской» (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 41. Л. 80-80 об.).

Еще в октябре 1911 г. кораблестроительный отдел ГУК сделал запрос Товариществу «Воссидло и К», являвшимся представительством немецких сталелитейных, прокатных и машиностроительных заводов в России, о разработке проекта малого крейсера водоизмещением 4600 т. (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп.1. Д. 41. Л. 102). В качестве образца немцы предложили корабль, спроектированный заводом «Вулкан» в Гамбурге и на основе которого в Германии уже были построены такие боевые суда, как «Любек», «Штеттин» и «Майнц». При этом они были готовы учесть все конструктивные требования российской стороны. Однако ведомство И.К. Григоровича не откликнулось на это предложение и заявка «Вулкана» в итоге не получила поддержки.

В двадцатых числах февраля 1912 г. ГУК направил частным и казенным российским судостроительным предприятиям предложение принять участие в конкурсе на составление «крейсерского проекта» (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп.1. Д. 41. Л. 117). Откликов на этот «призыв» было немного не только в силу малочисленности профильных предприятий, специализировавшихся на строительстве малых крейсеров, но и по причине отсутствия у них опыта создания кораблей с турбинными агрегатами.

Буквально через два месяца, 24 апреля 1912 г., из министерства ушли запросы заводам о цене и сроках постройки миноносцев для Балтийского флота. В числе адресатов была фирма «Цизе». Следует отметить главную причину, по которой ей направлялось такое письмо, — стремление Морского министерства использовать любую возможность, чтобы сбить невероятно высокие цены отечественных судозаводчиков. Ведь еще во второй половине 1911 г. Морской Генеральный Штаб (МГШ) предварительно интересовалось у них возможными расценками на их продукцию. Ответы для военных оказались шокирующими: 51 млн. руб. за линейный крейсер, 15 млн. руб. за легкий крейсер (Шацилло, 1968: 269).

На фоне таких высоких расценок фирма «Цизе» определила стоимость на миноноски на вполне приемлемом для Морского ведомства уровне — 1 млн. 950 тыс. руб. за корабль. При этом, правда оговаривалось, что общий пакет заказа должен был составлять двенадцать миноносцев, для шести из которых машины и котлы обеспечивались бы непосредственно фирмой «Шихау» (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп.1. Д. 42. Л. 136 об.). Кроме того, компания «Цизе» обещала, что построенные с помощью немцев в России корабли будут обладать скоростью в 35 узлов, что немного превышало показатели, отраженные в «русских проектах».

Негативную реакцию отечественных судостроительных предприятий на предложения «Цизе» предугадать было несложно. Поэтому Морское министерство решило вопрос «по-справедливому», т.е. передало часть заказов русским заводам. При этом внакладе не остались и немцы — будущая верфь «Цизе» получала право на сооружение девяти миноносцев, а непосредственно фирма «Шихау» — двух легких крейсеров (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 42. Л. 76 об.).

Как уже отмечалось, внешнеполитический фактор также сыграл свою роль именно в таком благоприятном для немцев исходе распределения русского морского заказа. В июле 1912 г. во время встречи Николая II с Вильгельмом II на рейде Бьерке была затронута тема удовлетворения интересов «Шихау» в России. Царь пошел на уступку, пытаясь этим как-то смягчить раздраженность кайзера от его очередной неудавшейся попытки отколоть Россию от Антанты. Проследить логику такого шага царя вполне возможно. Несмотря на всю рискованность сделанного хода, ввиду все более очевидных признаков скорой большой войны, которая должна была развернуться между двумя странами, в том числе и на Балтике, он в определенной степени имел под собой основания.

Во-первых, никто тогда точно не знал, когда наступят роковые события. Косвенным подтверждением этого является то, что, например, часть четвертого платежа в размере 700 тыс. руб. за первый крейсер был переведен фирме «Шихау» в начале мая 1914 г., когда до начала Первой мировой войны оставалось меньше трех месяцев (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп.1. Д. 41. Л. 11). Во-вторых, несомненно, с русской стороны была надежда, что крейсера будут построены до войны. Ведь речь шла не о линкорах, требовавших на свое сооружение в среднем 46 месяцев, а судах значительно меньшего класса. На их создание планировалось затратить 20 с небольшими месяцами. В-третьих, заказ передавался проверенной за не одно десятилетие фирме «Шихау». В-четвертых, крейсера должны были войти в состав не Балтийского, а Тихоокеанского флота, т.е. теоретически они никак не влияли на усиление группы российских кораблей на Балтике. В-пятых, за заказ на строительство двух крейсеров немецкая сторона обещала содействие в постройке завода и мастерских с современным оборудованием. В-шестых, в случае, так сказать, форс-мажорной ситуации (изъятия их немцами в свою пользу) эти крейсера вполне могли быть заменены другими судами. Кстати, критики передачи этого заказа указывали на это обстоятельство, утверждая, что для подготовки машинистов-турбинистов следовало ограничиться покупкой обыкновенных пароходов с турбинными двигателями. Наконец, в-седьмых, решение передать создание двух крейсеров за границу по своей сути не являлось каким-либо «шокирующим» или абсолютно неожиданным. За него выступали не только отдельные высшие представители Морского министерства, но и депутаты Государственной Думы. В частности, А.Н. Лихачев, П.Н. Крупенский настойчиво ратовали за то, чтобы осуществить часть заказов боевых

судов за рубежом, поскольку это обеспечило бы не только их быстрое создание, но и экономию бюджетных средств до 30 млн. руб. (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 41. Л. 56 об.).

С российской стороны самое деятельное участие в продвижение интересов «Шихау» принимали контр-адмирал М.В. Бубнов, товарищ морского министра, и одновременно Председатель Сопровождающего судостроению, а также контр-адмирал П.П. Муравьев. Именно с подачи последнего 13 сентября 1912 г. вне повестки Сопровождающего судостроению И.К. Григорович, несмотря на сопротивление представителей гражданских ведомств, поднял вопрос о передаче заказа на два малых крейсера фирме «Шихау». Стоимость каждого из кораблей определялась в 3,5 млн. руб. без артиллерии и мин (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 41. Л. 119 об.). Срок ввода их в строй определялся июлем и второй половиной 1914 г.

Такие условия (по цене и срокам) были значительно лучшими, чем то, что предлагали не только русские, но и другие зарубежные производители. Правда, конкурирующая итальянская фирма «Ансальдо» заявила, что сможет построить первый крейсер за 19 месяцев, что было на 3 месяца быстрее заявки «Шихау». Однако Морское министерство не приняло это предложение ввиду его сомнительности. Там считали, что итальянцы пошли на «сознательное блефованье» с целью выиграть конкурс.

Есть основания полагать, что негласное оформление договора между фирмой «Шихау» и Морским министерством о заказе на сооружение двух крейсеров произошло примерно 15 сентября 1912 г. (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 41. Л. 120). Именно в это время в Санкт-Петербурге «случайно» оказался директор фирмы «Шихау» К. Лейкс с готовыми чертежами легкого крейсера «Кольберг». Этим же числом датируется документ, составленный П.П. Муравьевым, и который планировалось передать на заседание Совета министров. В нем как раз шла речь о передаче германской фирме «Шихау» подряда на строительство двух малых крейсеров.

Действительно через два дня, 17 сентября 1912 г., на заседании Совета министров обсуждалось это представление Морского министерства за № 6287 (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 41. Л. 24). Аргументы контр-адмирала П.П. Муравьева относительно преимуществ проекта компании «Шихау», особенно его более низкой стоимости, по сравнению с другими заявками, сыграли свою роль. Совет Министров в принципе согласился с возможностью передачи заказа на два легких крейсера иностранному производителю, но не именно фирме «Шихау». Компанию должно было выбрать Морское министерство. Оно же при выборе конкурсантов руководствовалось двумя факторами – стоимостью и сроками исполнения подряда. В этом, как известно, было преимущество у «Шихау». Поэтому на том же заседании представители Морского министерства однозначно заявили, что предпочтение отдадут немецкому предприятию.

Почти через три недели, 4 октября 1912 г., состоялось очередные слушания «морских заказов» в Совете Министров. На них по существу была узаконена предстоящая сделка. 4 декабря 1912 г. ГУК официально заключил контракт с машиностроительной компанией «Ф. Шихау» в Эльбинге на постройку двух малых крейсеров со скоростью 27,5 узлов для Императорского Российского Правительства. Первый корабль, согласно договору, должен был быть предъявлен к пробным испытаниям 15 июля 1914 г. (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 42. Л. 179 об.). Однако этого не произошло по целому ряду причин. Началось с того, что Морское министерство задержало утверждение представленных компанией чертежей, выявив в них много недостатков. Затем при исполнении работ российские наблюдающие инженеры выявили брак в отливке крупных частей турбин для крейсеров. По этому поводу даже возник конфликт, который улаживал начальник ГУКа П.П. Муравьевым. Он в начале марта 1914 г. специально ездил в Эльбинг и Данциг (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 41. Л. 48-49).

В числе обсуждаемых проблем с руководством компании «Шихау» стоял и вопрос отставания немцев от намеченных сроков постройки судов. Попытка его решения ведением ночных работ к успеху не привела. К началу Первой мировой войны оснащение кораблей еще не завершилось. Крейсера 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. Судьбу их счастливой назвать никак нельзя. «Эльбинг» затонул в ходе Ютландского сражения в мае 1916 г. «Пиллау» по репарациям передала Италии, где судно получило имя «Бари». В 1943 г. в Ливорно оно было уничтожено американской авиацией.

Распределения заказа на создание 36 миноносцев по военно-морской программе 1912-1917 гг. стоимостью в 92 528 064 руб. шло значительно труднее, чем других типов судов (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 41. Л. 42). В числе претендентов, как уже отмечалось, П.П. Муравьев называл фирму «Цизе». Пикантность ситуации заключалась в том, что реально компании еще не существовала, но она уже претендовала на ¼ от планируемых к строительству кораблей, т.е. на 9 единиц. Нет никаких сомнений в том, что одна из причин упорной защиты «Цизе» со стороны руководства Морского министерства заключалась в том, что эта компания, пусть даже в ее эфемерном состоянии, помогала бороться с реальным финансово-экономическим «заговором» в российском судостроительном производстве. Кроме того, запуск завода и турбинных мастерских в Риге позволял надеяться на привлечение современных немецких технологий и укоренение их на российской почве. Поскольку представители гражданских ведомств в Советании по судостроению аргументированно возражали против привлечения «Цизе» к участию в конкурсе на постройку миноносцев, то, в соответствии с

пунктом № 8 действующего положением об этом органе, Морское министерство 3 октября 1912 г. обратилось в Совет Министров с просьбой обсудить «цизовскую проблему» и принять по ней решение.

Главными «дуэлянтами» на заседании, которое состоялось 4 октября 1912 г., выступили Морской министр И.К. Григорович и товарищ министра Торговли и Промышленности тайный советник А.И. Коновалов, защищавший интересы гражданских ведомств. Последний особенно подчеркивал недопустимость передачи заказов еще реально не существующей фирме. Кроме того, он считал ненужным строить новое судостроительное предприятие, да к тому же по сути немецкое, создавая тем самым дополнительную конкуренцию отечественным производителям, в частности Невскому заводу.

С подачи Морского министра Совет Министров привел свои контраргументы. Участие Невского завода в постройке миноносцев вообще считалось нежелательным, поскольку у него не имелось современного технического оборудования для качественного выполнения такого рода работ. К тому же, являясь филиальным отделением Путиловского предприятия, которое привлекалось к выполнению военно-морской программы, он гарантировал себе загрузку собственных мощностей, а, следовательно, передача части заказов на миноносцы «Цизе» вряд ли наносила ему ущерб. Довод А.И. Коновалова о грозящей государственной безопасности в связи с привлечением к выполнению военно-морской программы «новоиспеченной» фирмы Совет Министров также отверг. Как было заявлено, все российские судостроительные заводы «находятся в ближайшей технической связи с иностранными, притом нередко германскими, а потому совместная работа завода «Цизе» с вышеназванной фирмой (имеется ввиду «Шихау» – С.С., С.Ш.) не может, сама по себе, служить основанием к устранению его из числа конкурирующих на получение судостроительного заказа предприятий» (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 42. Л. 71).

Не осталось без внимания со стороны Совета Министров и соглашение русских предпринимателей, заявивших «по взаимному уговору, за постройку судов непомерно высокие цены, значительно превышавшие все первоначальные сметные предложения», что могло нанести серьезный ущерб (более 120 млн. рублей) государственному казначейству. В то время как последовательность фирмы «Цизе», твердо державшейся заявленной цены в 1 млн. 950 тыс. руб. за миноносец, способствовала тому, что российские заводы сократили свои требования на 20% и уменьшили стоимость за корабль с 2,5 млн. руб. до 2 млн. руб. (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 42. Л. 71 об.). Договор с компанией был заключен 23 марта 1913 г. Ведомство И.К. Григоровича имело заверения от фирмы «Шихау», согласно которым немцы гарантировали техническую и финансовую поддержку «Мюльграбенской верфи», а также выполнение контракта от 23 марта 1913 г. (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 42. Л. 16 об.).

С началом войны все контакты между германской головной организацией и ее филиалом в России, естественно, прекратились. Однако к этому времени «Мюльграбенская верфь» уже получила денежные выплаты от Морского министерства на сумму 3 млн. 675 тыс. руб., которые, как оказалось, были недостаточно обеспечены. Проверка комиссией Морского министерства выявила обременение имущества «Мюльграбенской верфи» в пользу третьего лица на сумму 5,3 млн. руб. (РГА ВМФ, Ф. 1248. Оп. 1. Д. 43. Л. 4). Это не позволяло компенсировать затраченные средства путем конфискации предприятия. Общим же итогом «мюльграбенского миноносного проекта» для российского правительства стали финансовые потери и ноль в графе «построенные корабли». В условиях, когда немцы и русские сошлись в жесткой схватке другого ожидать не приходилось. Германия, как известно, имела далеко идущие захватнические планы в отношении «варварской» России и намеревалась их реализовать в ходе Первой мировой войны (Шацилло, 2014).

5. Заключение

Таким образом, последний заказ немецкой фирмы «Шихау» для России оказался полностью провальным. Казна понесла ущерб на несколько миллионов рублей. Русский флот не получил ни одного судна. Понятно, что такой плачевный результат был обусловлен прежде всего начавшейся Первой мировой войной, но предопределен ли он был изначально, как об этом говорят некоторые исследователи. Возникает вопрос о виновных лицах с российской стороны в «деле Шихау». Конечно, формальную и неформальную ответственность за это несет руководство Морского министерства в лице И.К. Григоровича, П.П. Муравьева, М.В. Бубнова и некоторых других чиновников. Но был ли в их действиях, во всяком случае этих трех лиц, что называется, преступный умысел, их подкуп представителями немецкой компании? Следственная комиссия, созданная Временным правительством, этого не сумела доказать. Собранные ею свидетельства показывают, что какого-то особого расположения высших чинов Морского ведомства по отношению к «Шихау» не было. Как представляется, усилия должностных лиц по продвижению заказа этой германской компании диктовались стремлением быстро, качественно и недорого построить корабли у проверенного временем предприятия в преддверии грядущего военного катаклизма, масштабы которого никто из военных и политиков по-настоящему оценить еще не мог. Скорее всего, в Морском министерстве поначалу всерьез полагали, что успеют в отведенное договором время выполнить поставленную задачу. Когда же стало очевидным, что ожидания не оправдываются, то включился традиционный

русский принцип «авось». Однако в этой истории он не сработал. Нельзя также забывать и о давлении на чиновников Морского ведомства при распределении заказов со стороны Николая II. Российский император, сообразуясь внешнеполитическими расчетами, пошел на уступку Вильгельму II, «замолвившего словечко» о фирме «Шихау» на очередном randеву монархов.

В намерениях самой компании «Шихау» изначально не было замысла обмануть российское Морское министерство, получить деньги и не выполнить заказ. Да, она применяла не совсем законные методы при учреждении фирмы «Цизе», но с целью как можно глубже укорениться на перспективном для нее российском рынке и заниматься своим бизнесом, т.е. немцы планировали свою деятельность «всерьез и надолго». Фиаско с российским заказом 1912 г. для фирмы «Шихау» был обусловлен в первую очередь внешним обстоятельством. Можно сказать, что немецкий завод стал заложником политической ситуации, когда он был вынужден подчиниться решениям германских властей в условиях разразившейся военной катастрофы. Примеры подобного подминания экономических интересов политическим в достаточном количестве показывает современная действительность. Однако такая практика существовала во все времена, когда происходило резкое обострение отношений между государствами, борющимися за лидерство в мире.

Литература

Гаврилов, 2003 - *Гаврилов Б.И.* И.К. Григорович и большая морская программа // Россия: международное положение и военный потенциал в середине XIX – начале XX века. М.: Институт российской истории РАН, 2003. С. 191-244.

РГА ВМФ - Российский государственный архив военно-морского флота в г. Санкт-Петербурге.

Цветков, 1993 - *Цветков И.Ф.* Последний морской министр российского императорского флота // Воспоминания бывшего морского министра. СПб.: Дева, 1993. С. 5-21.

Шацилло, 2014 - *Шацилло В.К.* Август 1914: Россия перед выбором // Русская история. 2014. № 2. URL: https://rus-istoria.ru/library/text/item/1088-august_1914-rossia-pered-vyborom (дата обращения 11.02.2016).

Шацилло, 1992 - *Шацилло К.Ф.* Государство и монополии в военной промышленности России конец XIX - 1914 г. М.: Наука 1992. 270 с.

Шацилло, 1968 - *Шацилло К.Ф.* Русский империализм и развитие флота накануне первой мировой войны. М.: Наука, 1968. 368 с.

Шилов, 2001 - *Шилов С.П.* Немецкие фирмы на судостроительном рынке России перед первой мировой войной // Вопросы истории. 2001. №3. С. 111-121.

Штер, 2001 - *Штер А. П.* На крейсере «Новик». СПб.: Гангут, 2001. 112 с.

Epkenhans, 1991 - *Epkenhans M.* Die wilhelminische Flottenrüstung. 1908-1914. Weltmachtstreben, industrieller Fortschritt, soziale Integration. München: R Oldenbourg Verl., 1991. 488 S.

Pinl, 2004 - *Pinl H.* Deutsche-russische Werftenzusammenarbeit vor 1918 // Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft. 2004. Bd. 98. S. 202-207.

References:

Gavrilov, 2003 - Gavrilov B. I. I. K. Grigorovich i bolshaia morskaiia programma [Grigorovich and a large» Navy program], Rossiia: mezhdunarodnoe polozhenie i voennyi potentsial. M.: Institut rossiiskoi istorii RAN, 2003, p. 191-244. [in Russian].

RGA VMF- Rossiiskii gosudarstvennyi arkhiv voenno-morskogo flota v Sankt-Peterburge. [in Russian].

Tsvetkov, 1993 - Tsvetkov I. F. Poslednii morskoi ministr rossiiskogo imperatorskogo flota [The last naval Minister of the Russian Imperial Navy], Vospominaniia byvshego morskogo ministra. SPb.: Deva, 1993, p. 5-21. [in Russian]

Shatsillo, 2014 - Shatsillo V.K. Avgust 1914: Rossia pered vyborom [August 1914: Russia before a choice], Russkaia Istorii. 2014, №2. URL:<https://rus-istoria.ru/library/text/item/1088-august1914-rossia-pered-vyborom> (data obrashcheniia 11.02.2016). [in Russian].

Shatsillo, 1992 - Shatsillo K. F. Gosudarstvo i monopolii v voennoi promyshlennosti Rossii konets XIX - 1914 g. [The state and the monopoly of the military industry in Russia of the end XIX - 1914] M.: Nauka, 1992, 270 p. [in Russian]

Shatsillo, 1968 - Shatsillo K. F. Russkii imperializm i razvitie flota nakanune pervoi mirovoi voiny. [Russian imperialism and the development of the fleet before the First World War.] M.: Nauka, 1968, 368 p. [in Russian].

Shilov, 2001 - Shilov S. P. Nemetskie firmy na sudostroitel'nom rynke Rossii pered pervoi mirovoi voinoi [The German shipbuilding company on the Russian market before the First World War], Voprosy Istorii. 2001, N. 3, p. 111-121. [in Russian].

Shter, 2001 - Shter A P. Na kreisere «Novik» [On the cruiser "Novik"]. SPb., 2001. 112 p. [in Russian].

Epkenhans, 1991 - Epkenhans M. Die wilhelminische Flottenrüstung. 1908-1914. Weltmachtstreben, industrieller Fortschritt, soziale Integration. München: R Oldenbourg Verl., 1991. 488 S. [In Deutsch].

Pinl, 2004 - Pinl H. Deutsche-russische Werftenzusammenarbeit vor 1918 // Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft. 2004. Bd. 98. S. 202-207. [In Deutsch].

УДК 94:339.542(470+430)

"Дело Шихау": к истории невыполненного военно-морского заказа 1912 г.

Станислав Николаевич Синегубов^{а,*}, Сергей Павлович Шилов^а

^а Ишимский педагогический институт им. П.П. Ершова (филиал ТюмГУ), Ишим, Российская Федерация

Аннотация. В статье на основе архивного материала анализируется история участия германской судостроительной компании «Шихау» в конкурсе распределения российских заказов в 1912 г., и ставшая известной как «Дело Шихау». Авторы показывают, что существующие в историографии оценки произошедшего, в которых доминирует обвинительная составляющая, не всегда учитывают ряд объективных обстоятельств, обусловившие в итоге для российского флота и бюджета страны в целом отрицательный итог причастности германского завода к проведенному тендеру. Исследователи, опираясь на документальные свидетельства приходят к выводу, что ни с одной из сторон — ни со стороны чиновников Морского министерства, ни со стороны представителей немецкой фирмы — изначально не было злого умысла в провале заказа и незаконного обогащения. А главная причина неудачного финала российского судостроительного проекта «Шихау» заключается в доминировании внешнеполитических интересов государств над экономическими планами германского предприятия.

Ключевые слова: российская «большая» военно-морская программа 1912–1917 гг., немецкая судостроительная фирма «Шихау».

* Корреспондирующий автор
Адреса электронной почты: globus_75@inbox.ru (С.Н. Синегубов),
sshilov@mail.ru (С.П. Шилов)