

К вопросу об изучении «дела Шихау» в отечественной историографии

С.Н. Синегубов¹

¹ Ишимский государственный педагогический институт им. П.П. Ершова (Ишим, Россия)

The «Schichau's Case» in Russian Historiography

S.N. Sinegubov¹

¹ P.P. Yershov Ishim State Pedagogical Institute (Ishim, Russia)

Анализируются исследования отечественных авторов, в которых прямо или косвенно затрагивается так называемое дело Шихау. Его название связано с одноименной немецкой фирмой, специализировавшейся в 1890–1900-х гг. на строительстве миноносных кораблей как для германского, так и зарубежных флотов, в том числе и России. В 1912 г. «Шихау», вопреки действующему законодательству, предусматривающему передачу заказов на строительство боевых российских кораблей только российским компаниям, неожиданно для непосвященных людей получает право на сооружение двух легких крейсеров в Германии и через свой филиал в Риге «Мюльграбенскую верфь» – девяти эсминцев. Начавшаяся Первая мировая война привела к тому, что Морское министерство не получило строящиеся суда, а казна понесла существенные финансовые убытки. Так возникло «дело Шихау». На основе рассмотренного историографического материала оценивается вклад в решение этой проблемы со стороны известного отечественного историка К.Ф. Шацилло, современных ученых И.Ф. Цветкова, Б.И. Гаврилова, С.П. Шилова, раскрываются стороны исследуемой темы, требующие дополнительного изучения.

Ключевые слова: «большая морская программа», немецкая фирма «Шихау», «Мюльграбенская верфь», отечественная историография.

DOI 10.14258/izvasu(2014)2.1-36

В связи с приближением 100-летнего юбилея начала Первой мировой войны вполне естественным становится обращением исследователей к различным научным аспектам, имеющим самое прямое отношение к этому, без всякого преувеличения, эпохальному событию. Если говорить о такой большой теме, как подготовка России к предстоящим боевым действиям, то она имеет достаточно много составляющих, одной из которых является воссоздание отечественного флота, практически обескровленного после из-

The works of Russian researchers referring directly or indirectly to the so-called «Shichau's case» are analyzed in the article. This name is related to the name of the German firm specializing on the construction of torpedo boats both for German and foreign fleets, including Russia in the late 1890s and the early 1900s. In 1912 «Shichau» contrary to the current legislation providing the transfer of orders for construction of Russian battleships only to Russian companies, unexpectedly for uninitiated people acquired the right to build two light cruisers in Germany and nine destroyers in its «Myuhlgraben shipyard» branch in Riga. The beginning of the World War I led to the situation when the Navy Ministry didn't receive the ships, and the treasury suffered substantial financial losses. So the «Shichau's case» appeared. On the basis of the considered materials the author has estimated the contribution of the well-known Russian historian K.F. Shatsillo, the modern researchers I.F. Tsvetkov, B.I. Gavrilov, S.P. Shilov to the study of the issue. The author also considers the sides of the studied subject that demand further examination.

Key words: «Big sea program», German «Shichau» firm, «Myulgraben Shipyard», Russian historiography.

вестных и трагических событий Русско-японской войны 1904–1905 гг. Внутри этой специальной области историки определяют целый ряд вопросов, которые всесторонне обсуждались в различных высших управленческих структурах в предвоенный период или вызвали немалый общественный резонанс, повлиявший на имидж властей. К ним, несомненно, относится и так называемое дело Шихау, связанное с процессом восстановления боевой мощи российских военно-морских сил.

В июне 1912 г. в России был принят Закон о флоте. Он был рассчитан на 22 года. Первые 5 лет его реализации предполагали главным образом усиленное развитие Балтийского флота. В дополнение к заложенным в 1909 г. 4 линкорам намечалось построить 4 броненосных и 4 легких крейсера, 36 эсминцев и 12 подводных лодок [1, с. 89]. Для казенных и частных заводов России программа оказалась очень привлекательной и выгодной в плане получения больших прибылей. Их представители не сомневались, что гарантированно получают заказы на запланированные к строительству корабли. Такую уверенность им обеспечивало решение Совета министров, принятое 13 ноября 1907 г., согласно которому все военные корабли России должны были строиться только «на русских заводах, из русских материалов и русскими рабочими» [2, с. 182]. Однако имелось несколько проблем, которые реально угрожали срыву выполнения «первой морской пятилетки». К ним следует отнести «не очень лояльную» ценовую политику казенных предприятий и частных компаний, необоснованно завышавших цену на свою продукцию. За требуемые от Морского министерства деньги за границей вполне можно было купить значительно больше боевых судов. Другая трудность заключалась в определенном дефиците на российских заводах нужного оборудования и необходимых квалифицированных кадров для выполнения поставленных задач. Наконец, третья, и не менее важная проблема, если учитывать нарастающую напряженность международных отношений в тот период сводилась к тому, что в России строили корабли значительно медленнее, чем в Великобритании, Франции и Германии [3, с. 273].

Сдерживающий фактор «долгого судостроения» сужал возможности для внешнеполитических маневров официального Петербурга. Ведь быстро построенный современный флот на Балтике, несомненно, придавал бы особый вес России в блоке Антанты. Ее голос в отстаивании собственных интересов мог звучать не просто более громко, но и более строго. Кроме того, обладая мощными военно-морскими силами в Балтийском море, Россия могла серьезно заинтересовать кайзеровскую Германию в качестве потенциального союзника [4, с. 87–97]. В российских правительственных кругах гипотетически не исключали возможной перспективы выхода из Антанты и объединения с немцами. Тогда союзные российско-германские флоты Балтийского и Северного морей могли бы быть очень «убедительным аргументом» в решении геополитических задач своих правительств. Наконец, новый балтийский флот России нужен был для обеспечения собственной безопасности вне зависимости от того, как правители мировых держав будут раскладывать очередной «политический пасьянс» между собой.

В таких непростых внутренних и внешних обстоятельствах в сентябре-октябре 1912 г. Морское министер-

ство, а затем и Совет министров отступают от установленного правила «русские заказы – русским заводам» и предоставляют фирме «Ф. Шихау» право на сооружение двух малых крейсеров [5, л. 24]. С учетом всей предшествующей позитивной истории взаимоотношений российского государства с этой компанией выбор ее был не случайным. Общая сумма, выделенная «Ф. Шихау» на постройку кораблей, без артиллерии и минного вооружения, составляла 4800000 руб. [5, л. 266], из которых большая часть была выплачена немецкой стороне. Весной 1914 г. суда были спущены на воду. Однако в связи с началом Первой мировой войны они были конфискованы германским правительством, достроены и вошли в состав императорского флота под названиями «Эльбинг» и «Пилау» [6, с. 105]. В результате Россия потеряла заказанные крейсера и значительную часть выделенных на их постройку денег.

Однако этим неприятным событием «проблема Шихау» не исчерпывалась. За несколько лет до Первой мировой войны немецкие предприниматели организовали в Риге дочернее предприятие. Оно стало филиалом компании под названием «Мюльграбенская верфь». В том же 1912 г. это предприятие получило заказ на строительство девяти эсминцев. В связи с развернувшимися боевыми действиями в Прибалтике российские власти вынуждены были свернуть и эвакуировать производство. Как итог деятельности «Мюльграбенской верфи» – недостроенные, а, следовательно, негодные к службе боевые суда и серьезно необоснованные денежные траты Морского министерства [7, л. 4]. Пришедшее 2 марта 1917 г. к власти Временное правительство попыталось провести собственное расследование, чтобы выявить виновников этих провалов, и сформировало так называемое «дело Шихау». Оно условно разделялось на две составляющие. Одна его часть касалась выяснения всех обстоятельств, связанных с получением немцами заказа на два малых крейсера, а другая – определения причин, по которым был допущен срыв «Мюльграбенской верфи» своих обязательств по сооружению девяти эсминцев. В обоих случаях подрядчики, а точнее, подрядчик в лице фирмы «Шихау» нанесла государственной казне невосполнимые многомиллионные убытки, вернуть которые было невозможно. Но наказать российских подданных, причастных к этому «материально-финансовому фиаско», следствие хотело, однако не смогло.

Какое-то время «дело Шихау» использовалось исключительно в политических целях. Большевики «кололи им глаза» своим идейно-классовым оппонентам, приводя его в качестве примера продажности царских чиновников, их разгильдяйства и безответственности при принятии важных решений, касающихся обороны страны. Лишь по прошествии многих лет оно стало приобретать все больший академический характер и привлекать внимание ученых. Поскольку само «дело» касалось морских заказов,

то, по понятным причинам, им стали заниматься исследователи, научные интересы которых были связаны с историей флотов, армий России и Германии конца XIX – начала XX в.

Первым из известных советских историков, кто начал говорить о деле «Шихау» на страницах своих работ, был К.Ф. Шацилло. Он много лет изучал проблемы развития вооруженных сил российского государства в начале XX в. и особенно пред началом Первой мировой войны. Кроме того, значительное место в его изысканиях занимала тема взаимоотношений государства с монополиями в военной промышленности конца XIX в. – 1914 г. Поэтому в поле его зрения попала и деятельность немецкой судостроительной компании. В 1968 г. ученый опубликовал монографию «Русский империализм и развитие флота накануне первой мировой войны» [8]. На основе широкого и разнообразного источникового материала из центральных советских архивов, а также исследовательской литературы К.Ф. Шацилло нарисовал яркую и детальную картину состояния военно-морских сил страны в 1904–1914 гг. Он выделил в этом периоде ряд этапов и определил их особенности. Значимость труда историка, по сравнению с работами предшественников, заключается в том, что в нем исследована история российского флота в период империализма «в тесной связи, единстве и взаимозависимости с проблемами внешней и внутренней политики...» правящих кругов страны [8, с. 11].

Вопрос о возможности размещения заказов на строительство российских кораблей за границей К.Ф. Шацилло затрагивает при рассмотрении подготовки Морским министерством «Программы усиленного судостроения» в 1911 г. Он отмечает, что ведомство И.К. Григоровича перед ее внесением в Государственную Думу для одобрения встало перед «трудно одолжимым препятствием: после ознакомления с планами судостроения частные заводы запросили столь высокие цены, что стоимость каждого из броненосных крейсеров поднялась до 51 млн руб. Оказалось, что можно заказать на иностранных заводах на средства, отпущенные для судостроения, в 2 раза больший флот!» [8, с. 72]. Как показал К.Ф. Шацилло, ссылаясь на архивные свидетельства, морской министр на тот момент был категорически против такого решения проблемы, требуя от своих подчиненных «принять все меры к скорейшему обоснованному подсчету «Усиленной программы»...». Представляется, что данное замечание является важным для выяснения объективных и субъективных причин, по которым все-таки часть заказов была передана заводу «Ф. Шихау».

Напротив, в книге ученого, изданной в 1992 г., развернутый анализ получила история, связанная с организацией и деятельностью «Мюльграбенской верфи» в Риге [2]. Автор убежден в том, что действия фир-

мы «Шихау» в России вначале под вывеской компании «Дизе», а затем «Мюльграбенская верфь» сразу же носили жульнический характер. В доказательство этой мысли историк приводит ряд аргументов. Так, например, согласно контракту с Морским министерством рижское предприятие имело право заказать в Германии у «Шихау» турбины, котлы, валы с винтами, вспомогательные механизмы только для первых трех эсминцев. Для остальных шести кораблей все должно было делаться самим предприятием в России. Однако, пишет К.Ф. Шацилло, его «руководители и не думали выполнять контракт, зная, что Морское министерство вынуждено будет разрешать передачу заказов за границу и для других эсминцев» [2, с. 184]. Получалось, что «Мюльграбенская верфь» лишь имитировала бурную деятельность по созданию в России нового судостроительного завода. В действительности же она не обладала достаточным производственно-техническим потенциалом, а также необходимым количеством инженерного и рабочего персонала. К.Ф. Шацилло нисколько не сомневается в том, что «Мюльграбенская верфь» являлась не более чем формальным и легальным прикрытием «Шихау», поскольку иначе немецкая фирма не имела шансов получить заказ на девять эсминцев.

Еще более неприглядную историю раскрывает ученый, когда характеризует действия компании, которые гарантировали бы ей беспроигрышный «гешефт» в России. Речь идет о финансовых махинациях, направленных на фактическое освобождение «Шихау» от материальной ответственности в случае невыполнения заказов. В результате, как отмечает исследователь, «...после начала войны Морское ведомство подсчитало выданные «Мюльграбенской верфи» (а фактически «Шихау») авансы, то оказалось, что оно переплатило ничем не обеспеченную сумму – 1,8 млн рубл.» [2, с. 185].

В этой же монографии К.Ф. Шацилло выявляет причины, по которым немецкой компании удалось получить заказ на два легких крейсера для сооружения их в Штеттине. По данным исследователя, «Шихау» соглашалось открыть свое филиальное отделение в Риге только в том случае, «если получит заказ на строительство не менее чем двенадцати эсминцев» [2, с. 182]. Свою роль в домогательстве фирмы, замечает автор, сыграл и кайзер Вильгельм II. Он, по словам К.Ф. Шацилло, «буквально выпросил у Николая II право на строительство двух легких крейсеров». Император в свою очередь надавил на И.К. Григоровича, и в итоге заказ был передан в Германию [2, с. 183].

В своей последней книге, опубликованной в 2000 г., исследователь не изменил своих оценок деятельности фирмы «Шихау» [9]. Примерно в том же ключе идет трактовка событий и в статье Б.И. Гаврилова, представленной в сборнике «Россия: международное

положение и военный потенциал в середине XIX – начале XX века» [10, с. 193–244]. Это, впрочем, неудивительно, поскольку К.Ф. Шацилло является в этой работе самым цитируемым автором. Правда, в одном немаловажном нюансе ученый не соглашается с мэтром советской исторической науки – он не считает обоснованными обвинения морского министра И.К. Григоровича во взятках, в том числе и при решении вопроса о передаче «Шихау» заказов на легкие крейсера. По этому поводу Б.И. Гаврилов замечает: «Григорович, конечно, не был ангелом, но его предпочтения в заказах той или иной фирме объяснялись не личной заинтересованностью, а пониманием необходимости скорейшего воссоздания флота» [10, с. 234]. Такая оценка не является оригинальной, поскольку впервые публично она была озвучена еще в 1993 г. И.Ф. Цветковым в предисловии к «Воспоминаниям бывшего морского министра» [11, с. 5–21]. Однако ее утверждение в среде профессионалов свидетельствует о достаточных основаниях для подобной трактовки.

В общей канве анализа экономической экспансии ведущих германских предприятий в российской кораблестроительной отрасли в начале XX в. рассматривается деятельность фирмы «Шихау» в статье С.П. Шилова [12, с. 110–120]. Важными для понимания всего комплекса причин, по которым немцы получили заказы от Морского министерства России в 1912 г., являются приводимые автором сведения военно-политического характера. В частности, ученый указывает на вояж в Германию в 1912 г. капитана Кетлинского, где ему создали самый благоприятный режим для осмотра кораблей императорского флота. Событие это было исключительно неординарным, поскольку подобное практиковалось только по отношению к проверенным союзникам – австрийцам и итальянцам. Автор точно определяет подоплеку такой неожиданной лояльности немцев, ссылаясь на высказывания военно-морского агента России в Берлине Беренса – «заказы Шихау» [12, с. 116]. Таким образом, С.П. Шилов вполне обоснованно считает, что «прорыв»

в 1912 г. фирмы «Шихау» на частном рынке российских морских заказов произошел при активном участии высших политических и военных структур Германии.

Подводя краткий итог отечественной историографии, касающейся «дела Шихау», можно констатировать, что советские и современные российские историки в 60-х гг. XX в. – начале XXI в. в своих работах рассмотрели разные его стороны – от определения «внутрироссийских» причин до изучения некоторых внешних факторов, по которым фирме «Шихау» удалось невероятным образом получить в 1912 г. заказ на строительство одиннадцати боевых кораблей. При этом с тем следует отметить, что сама по себе проблема не стояла в качестве специального предмета исследования. Она, скажем так, являлась фоном или дополнительной иллюстрацией к другим изучаемым вопросам. Потому неудивительно, что исчерпывающего анализа комплексных субъективно-объективных причин «дела Шихау», с тщательной проработкой всей его предыстории в отечественной историографии не существует. В то время как имеются все основания для проведения такой работы. Здесь речь идет прежде всего о наличии неизученного, а следовательно, и не введенного в научный оборот документального материале из российских и германских архивов. Важность всестороннего изучения «дела Шихау» позволяет раскрыть не только этот, казалось бы, частный аспект деятельности немецкой фирмы, но и проследить всю историю ее взаимоотношений с российским Морским министерством начиная еще с 70-х гг. XIX в. Ведь компания Шихау, как никакая другая германская судостроительная организация, имела глубокие и прочные связи с Россией [13, л. 1–10; 14, л. 1–282]. Это, конечно же, сыграло свою роль в событиях 1912 г., как, впрочем, и субъективный фактор, о котором писали рассмотренные выше авторы, но не до конца еще изученный. Тот факт, что, например, мемуары контр-адмирала М.В. Бубнова, занимавшего пост товарища морского министра и имевшего непосредственное отношение к передаче заказов фирме «Шихау», абсолютно еще не изучены, говорит сам за себя [15].

Библиографический список

1. Шацилло К.Ф. Россия перед первой мировой войной. – М., 1974.
2. Шацилло К.Ф. Государство и монополии в военной промышленности России конец XIX – 1914 г. – М., 1992.
3. Синегубов С.Н. Упорство против силы: германо-английское морское противостояние в 1900–1914 гг. – Тюмень, 2009.
4. Синегубов С.Н., Шилов С.П. Российские флотоводцы в оценках германских морских атташе в 1901–1912 гг.

// Вестник Тюменского государственного университета. – 2013. – №2.

5. Российский государственный архив военно-морского флота (РГА ВМФ). – Ф. 1248. – Оп. 1. – Д. 41.
6. Григорович И.К. Воспоминания бывшего морского министра / сост. И.Ф. Цветков. – СПб., 1993.
7. РГА ВМФ. – Ф. 1248. – Оп. 1. – Д. 42.
8. Шацилло К.Ф. Русский империализм и развитие флота накануне Первой мировой войны. – М., 1968.

9. Шацлло К.Ф. От Портсмутского мира к Первой мировой войне. Генералы и политика. – М., 2000.

10. Гаврилов Б.И. И.К. Григорович и большая морская программа // Россия: международное положение и военный потенциал в середине XIX – начале XX века. – М., 2003.

11. Цветков И.Ф. Последний морской министр российского императорского флота // Воспоминания быв-

шего морского министра / сост. И.Ф. Цветков. – СПб., 1993.

12. Шилов С.П. Немецкие фирмы на судостроительном рынке России перед Первой мировой войной // Вопросы истории. – 2001. – №3.

13. РГА ВМФ. – Ф. 164. – Оп. 1. – Д. 479.

14. РГА ВМФ. – Ф. 417. – Оп. 1. – Д. 123.

15. РГА ВМФ. – Ф. 30. – Оп. 1. – Д. 3.