

В. В. Булатов
аспирант (г. Волгоград)

НАЧАЛО ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ И КРИЗИС В ИМПОРТЕ ОБОРУДОВАНИЯ (НА ПРИМЕРЕ «ГРУППЫ ВИККЕРС» В ЦАРИЦЫНЕ)

Вступление Российской Империи в мировую войну повлекло за собой потерю весомой доли народохозяйственного потенциала страны. Были утрачены все прифронтовые промышленные районы. На этих территориях находилась треть промышленных предприятий, обеспечивавших до начала войны производство 1/5 всей валовой продукции фабрично-заводской промышленности России (Шигалин Г.И. Военная экономика в первую мировую войну. М., 1956. С.147). В захваченных районах остались предприятия металлургической, угледобывающей, текстильной и других отраслей. В целом же по России в тяжелое положение попали те отрасли народного хозяйства, которые были тесно связаны с импортом иностранного сырья и оборудования (Хромов П.А. Очерки экономики России периода монополистического капитализма. М., 1960. С.29). Это было следствием блокады Черного и Балтийского морей и нарушения железнодорожного сообщения со странами Европы.

Подобные обстоятельства напрямую оказали свое влияние на темпы строительства и оборудования Царицынского оружейного завода Русского акционерного общества артиллерийских заводов (РАОАЗ). Само общество было известно в финансово-промышленных кругах России как «Группа Виккерс». Британский военно-промышленный концерн Виккерс являлся одним из основных учредителей РАОАЗ наряду с петербургскими Международным и Учетно-ссудным банками, а также Компанией С.-Петербургского металлического завода. РАОАЗ официально открыло свои действия в ноябре 1913 года и создавалось с целью строительства и эксплуатации крупнейшего в Европе частного артиллерийского завода в Царицыне (ныне Волгограде).

Строительные работы начались за несколько месяцев до официальной регистрации РАОАЗ — летом 1913 года. Согласно планам учредителей общества, пуск предприятия намечался на сентябрь 1915 года, после чего при техническом руководстве Виккерса на заводе должно было развернуться производство морских и береговых орудий крупного калибра из хромоникелевой стали. Однако начавшаяся война поставила под вопрос своевременный пуск завода.

Принципиальные моменты, связанные со строительством и пуском в строй Царицынского завода, определялись условиями контракта учредителей РАОАЗ с Виккерсом (контракт от 1 сентября 1913 года был подписан в Лондоне) и контракта РАОАЗ с Морским министерством от 7 сентября того же года.

Планы строительства и оборудования завода в Царицыне вызвали широкий интерес со стороны крупных российских и иностранных предприятий. В течение 1913–1914 гг. руководство РАОАЗ получило множе-

ство предложений, связанных с поставками различного оборудования для завода. Свои услуги предлагали такие фирмы, как Русский горный и металлургический Унион, Об-во Брянского рельсопрокатного завода, Об-во Сосновицких трубопрокатных заводов, Об-во механических заводов бр.Бромлей, Об-во электромеханических заводов ВОЛЬТА, Компания Э.Тильманс, Товарищество Воссидло, фирма Нептун, французский завод Барикан и Марр, шведское акционерное общество Туле и т.д. Предложения поступали от ряда торговых домов, технических контор, представительств различных иностранных компаний в России (Государственный архив Волгоградской области, ф.34, оп.1, д.д.53, 74, 83).

Согласно упомянутых контрактов, разработка планов строительства и оборудования завода возлагалась на Виккерса (Государственный архив Волгоградской области, ф.34, оп.1, д.1. См. также работы Бовыкина В.И. Банки и военная промышленность России накануне первой мировой войны. // Исторические записки. 1959. № 64., Шацилло К.Ф. Государство и монополии в военной промышленности России. М., 1992 и др.). Технические вопросы, связанные с обеспечением процесса производства на будущем заводе, обсуждались на восьми совещаниях русских и английских инженеров, прошедших в октябре 1913 года в Петербурге (д.4, л.84-87). Проекты оборудования разрабатывались частично в Англии на заводе Виккерса в Шеффилде, а частично в России инженерами РАОАЗ при постоянном контакте с английскими партнерами (д.4, л.31).

В итоге оказалось, что 3/4 всего оборудования Царицынского завода было заказано за границей, главным образом через Виккерса. Заказы были размещены в Англии, Германии, Австро-Венгрии и других странах. В последующем именно это стало главной причиной того, что во время войны завод в Царицыне не функционировал. В декабре военного 1914 года завод получил не более 20% всего необходимого оборудования. Так, из числа 54 станков для большой оружейной мастерской на заводе и в Архангельском порте находилось лишь 20. Для средней оружейной мастерской из заказанных 46 станков в пределах России было 5, а из 206 станков мастерской затворов и прицелов прибыли лишь 17. Не лучше обстояло дело и со станками для других мастерских. В целом, из числа необходимых для функционирования предприятия 380 станков, на заводе или на пути к нему было только 60 станков, то есть около 15% от требуемого количества (д.11, л.92-93).

Первые запросы на оборудование для завода были сделаны в июне 1913 года. Сначала делались запросы для одного из наиболее важных сооружений завода — электрической станции. Руководство РАОАЗ обратилось к ведущим в то время фирмам в области производства оборудования для электротехнических сооружений: Всеобщей компании электричества, Металлическому заводу, фирмам Вестингауз, Де Лаваль, Бергман, Эрликон и т.д.. Эти фирмы должны были дать свои предложения по изготовлению и последующей установке в Царицыне мощных турбогенераторов (д.4, л.33).

В итоге РАОАЗ остановило свой выбор на Всеобщей компании электричества, которая в свою очередь решила изготовить турбогенераторы в Берлине. Их успели доставить в Россию до начала войны. Таким же образом эта компания передала в Германию заказ на трубопровод,

а в мае 1914 года ей же был передан заказ немецкой фирме Зейферт на изготовление паропровода, который так из Германии и не прибыл. РАОАЗ было вынуждено заказать паропровод снова, уже у акционерного общества Динамо, генерального представителя в России Британского и Американского электрических обществ Вестингауз. Общество Динамо передало заказ для изготовления на сосновицкий завод Фицнера и Гампера. Однако, сосновицкий район был захвачен во время войны неприятелем и паропровод остался там. Общество Динамо вновь перезаказало паропровод Днепровскому заводу Южно-Русского металлургического общества в Екатеринославской губернии, который начал поставку только в середине 1915 года (д.13, л.23).

На предприятии Фицнера и Гампера остались также котлы для котельного отделения Царицынского завода. В самой Германии остались и изоляторы для кранов, а фирма Шухардт и Шютте сообщала, что заказанные царицынским обществом в апреле 1914 года заводу Лодж и Шиплей «...до начала войны в Россию не прибыли и поэтому их поставка является, к сожалению невозможной» (д.85, л.2). Некоторые заказы выдавались РАОАЗ напрямую германским предприятиям. Так у торгового дома Л.Болтенгаген, представлявшего в России немецкие заводы акционерного общества Паухгаммер, заказывались 32 электрокрана грузоподъемность от 5 до 200 тонн (д.80, л.90–92).

Срывались поставки в Царицын очень важного оборудования для металлургических мастерских завода. В Англии Виккерсом у фирмы Дэви были заказаны три прессы мощностью в 1 700, 2 200 и 6 000 тонн. Англичане в свою очередь передали заказ на изготовление частей самого большого прессы на плзеньский завод Шкода в Австро-Венгрию. С началом войны РАОАЗ добилось у Дэви переконструирования этого прессы и изготовления необходимых частей в Англии. Пресс был изготовлен, но доставка его в Россию стала проблематичной (д.85, л.25).

Дело заключалось в том, что при собственном весе прессы почти в 1 300 тонн выгрузить его с парохода было невозможно по причине отсутствия в Архангельске соответствующего подъемного механизма. Кроме этого, части этого прессы не могли войти при транспортировке в габариты узкоколейной железной дороги Архангельск-Вологда (там же). Только в разгар войны были начаты работы по перешивке полотна дороги на широкую колею (Сидоров А.Л. Экономическое положение России в годы первой мировой войны. М., 1973. С.598).

В связи с этим следует упомянуть, что вплоть до начала боевых действий российское руководство не учитывало важности северного направления для транспортировки боеприпасов, вооружений, оборудования и продовольствия из стран Европы и Америки. Бывший до 1 января 1914 года председателем Совета министров В.Н.Коковцов упоминал в своих мемуарах некоторые эпизоды своего визита в Париж в ноябре 1913 года. В частности, Коковцов рассказывал о своем посещении Министерства иностранных дел Франции, где состоялось обсуждение с французской стороной вопросов военно-экономического сотрудничества двух стран. Во время совещания начальник Генерального штаба французской армии генерал Жоффр показал русскому премьеру карту России, где были нанесены железные дороги, которые, по мнению французских

военных, необходимо было построить. Среди прочих, на карту была нанесена и железная дорога, соединяющая реку Обь с Архангельском, которая далее следовала до Мурманского побережья. Тогда В.Н.Коковцов посчитал, что эта дорога не имела для России никакого военного значения и отверг этот проект (Коковцов В.Н. Из моего прошлого. Воспоминания. 1903–1919 гг. Книга 2. М., 1992. С.172). Пришлось возводить дорогу на Мурманск опять же в разгар боевых действий.

Между тем, именно северное направление стало для РАОАЗ и других российских импортеров оборудования единственным (не считая поставок грузов через Владивосток) путем, связывающим их с иностранными поставщиками. Исклчением, пожалуй, явилось прибытие через Либаву 52 единиц оборудования, которое было доставлено туда на пароходах «Россия» и «Курск». В середине сентября 1914 года это оборудование было отправлено по железной дороге в Царицын (д.206, л.71).

Согласно первоначальным планам руководства РАОАЗ, грузы для Царицына из-за границы должны были морем доставляться до русских портов на Черном и Балтийском морях. Задача доставки оборудования была возложена на экспедиторскую контору Книп и Вернер (будущее Русское экспедиторское акционерное общество). Книп и Вернер имел свои отделения в Ревеле, Балтийском порте, Москве, Петербурге, Одессе, Риге, Виндаве, Владивостоке, Челябинске и Архангельске. Именно на архангельское отделение Книпа и Вернера легла основная задача вывоза грузов для РАОАЗ. Так, в навигацию 1914 года в Архангельск из Англии на 10 пароходах прибыло 1634 единицы оборудования весом около 4 тысяч тонн. Книп и Вернер смог все оборудование переправить на Царицынский завод, несмотря на начавшуюся войну (д.11, л.275). Всего же за период с 23 декабря 1913 года и по 31 декабря 1914 года по частной ветке РАОАЗ на Царицынский завод прибыло 3080 вагонов, которые доставили около 37,5 тысяч тонн различных грузов (д.268, л.2).

Полной неудачей закончилась попытка получить оборудование через Новороссийский порт на Черном море. Еще до начала войны с Турцией в Константинополе был задержан пароход «Патмос», на борту которого находилось три крупных станка и механизмы ценностью в 13 тысяч 300 фунтов стерлингов. Эта была первая партия оборудования для оружейных мастерских Царицынского завода. Руководство РАОАЗ вошло в сношение с официальными представителями России и Великобритании и попыталось с их помощью выволить станки, но безуспешно. Станки были реквизированы турецкими властями. Остальную часть оборудования мастерских отправили через Архангельск, в результате чего станки прибыли в Царицын с опозданием на 10 месяцев. Из этой же партии оборудования один из станков был потоплен вместе с подорвавшимся на германской мине пароходом «Девенджер» (д.13, л.24). Все потерянные станки снова заказывались в Англии и их прибытие в Царицын ожидалось с опозданием на 14-15 месяцев.

Осознавая, что поставки оборудования в Царицын крайне осложнились, руководство РАОАЗ было вынуждено еще 13 августа 1914 года обратиться к военному министру генералу В.А.Сухомлинову с просьбой оказать содействие в том, чтобы вагоны под грузы для Царицынского

II. ЭКОНОМИЧЕСКАЯ ИСТОРИЯ РОССИИ...

завода подавались вне очереди как для военных перевозок (д.11, л.67). Однако в тот период эта просьба оказалась невыполнимой.

Главное управление кораблестроения Морского министерства в свою очередь также информировало РАОАЗ о перегруженности Архангельско-Вологодской железной дороги. С началом массовых грузопотоков военным руководством страны решено было отправлять по дороге только грузы, имевшие военное значение. Морское ведомство, которое патронировало РАОАЗ в деле вывоза грузов из Архангельска, рекомендовало правлению общества вносить в списки на отправку только остро необходимое для завода оборудование (д.206, л.214).

В это время группа предприимчивых шведско-русских дельцов решила воспользоваться тем тяжелым положением, которое складывалось в России с транспортировкой грузов из стран Европы и Америки. Некий господин Кемпер, доверенное лицо фирмы Артур дю Риетц, обратился в правление РАОАЗ с предложением услуг наладить вывоз иностранных товаров через Швецию и Норвегию. Быстро оценив складывавшуюся обстановку, несколько торговых фирм сгруппировались вокруг акционерного общества Люкс в Стокгольме и учредили новое акционерное общество, в задачу которого входило «...значительно облегчить ввоз через Швецию в Россию различных иностранных товаров и изделий промышленности» (д.206, л.92).

Коммерсанты просчитали, что Россия будет иметь возможность получать грузы из Англии и Северной Америки только в период навигации на Белом море. Путь через Швецию и Норвегию являлся в период закрытия навигации практически единственным путем сношения России с Западом. Предприниматели обещали наладить доставку грузов через Стокгольм, Берген и другие скандинавские порты, которые имели пароходное сообщение с Англией и Америкой, а также через предполагавшуюся к открытию новую линию через северонорвежский незамерзающий порт Нарвик и далее по железной дороге к финскому Торнио в пределы Российской Империи. Этот план русским акционерным обществом принят не был.

В заключении стоит сказать, что всего через посредство Виккерса за границей было заказано оборудование для Царицынского оружейного завода и предполагавшегося к постройке ружейного завода на сумму в 1,2 миллиона фунтов стерлингов (д.80, л.120). Несмотря на то, что Царицынский завод в период первой мировой войны не работал, часть оборудования, поставленного Виккерсом, была задействована для производства 3-х дюймовых полевых орудий. Это оборудование было передано руководством РАОАЗ на Сормовский завод, который был одним из участников так называемой «Группы Царицынского завода», занятой производством артиллерии в период 1916–1917 гг.

В итоге «Группа Виккерс» оставила Советской России в результате национализации один из крупнейших в мире артиллерийских заводов, оборудованный по последнему слову тогдашней техники. Это подтверждается хотя бы тем, что проходивший в начале 20-х годов в Москве съезд инженеров военной промышленности высказался за перенос производства орудий для возрождаемого военно-морского флота РСФСР именно в Царицын (д.43, л.63).