

**ИСТОРИЧЕСКІЙ
ВѢСТНИКЪ**

**ИСТОРИЯ –
СВИДЕТЕЛЬНИЦА
ВРЕМЕН**

**ТОМ СОРОК ТРЕТИЙ
2023**



Дорогие наши читатели! «Исторический вестник»
продолжает свою работу. Мы благодарны вам
за неослабевающий интерес к нашему журналу,
надеемся и впредь радовать вас новыми
открытиями и уникальными публикациями.



Журнал издается при попечении
Российского исторического общества.



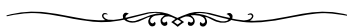
ISSN 2306-4978

ИСТОРИЧЕСКІЙ ВѢСТНИКЪ

ИСТОРИЯ —
СВИДЕТЕЛЬНИЦА ВРЕМЕН



ТОМ СОРОК ТРЕТИЙ



Под общей редакцией С.М. Исхакова



МОСКВА, 2023

Компьютерный набор редакции.
Дизайн и верстка Ю.В. Филимонова.
Подписано в печать 08.03.2023 г. Формат 84×108 1/16.
Усл.-печ. л. 17,25. Заказ № 6721.

Адрес редакции: 119071, Москва, Ленинский просп., 15А
Тел.: +7 (495) 737-76-32, факс: +7 (495) 730-61-76
E-mail: info@runivers.ru

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору
в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций
(Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации средства массовой информации
ПИ № ФС77-51055 от 03 сентября 2012 г.

© АНО «Руниверс», 2023

*Материалы, публикуемые в журнале «Исторический вестник», могут
не совпадать с точкой зрения редакции.*

Отпечатано в полном соответствии с качеством предоставленного оригинал-
макета в типографии ООО «Сам Полиграфист», издательство «Onebook.ru».
Адрес: 129090, Москва, Волгоградский просп., д. 42, корп. 5.
E-mail: info@onebook.ru. Сайт: www.onebook.ru

Журнал издается при поддержке ООО «НИКОХИМ».

ИСТОРИЧЕСКИЙ ВЕСТНИК

Редакция

- А.Э. Титков
главный редактор, кандидат исторических наук
- И.Я. Керемецкий
зам. главного редактора, художественный редактор
- К.А. Давыденко
технический редактор
- Т. Лефко
редактор английской версии
- Е.А. Радзиевская
ученый секретарь
- Т.И. Маляренко
корректор

Редакционный совет

- М.В. Баранов
кандидат философских наук, президент АНО «Руниверс»
- С.П. Брюн
научный сотрудник Музеев Московского Кремля
- Р.Г. Гагкуев
доктор исторических наук, ведущий научный сотрудник Института российской истории РАН
- В.З. Голдман
Ph.D., профессор кафедры истории Исторического факультета Университета Карнеги-Меллона

THE HISTORICAL REPORTER

Editorial Administrative Committee

- Alexey E. Titkov
Editor-in-Chief, Ph.D. in History
- Igor Ya. Keremetskiy
Deputy Editor-in-Chief, Art Editor
- Kseniya A. Davydenko
Technical Editor
- Todd Lefko
Editor of the English Version
- Elizaveta A. Radzievskaya
Academic Secretary
- Tatyana I. Malyarenko
Proofreader

Editorial Board

- Mikhail V. Baranov
Ph.D. in Philosophy, President of ANO «Runivers»
- Sergei P. Brun
Research fellow at the Moscow Kremlin Museums
- Ruslan G. Gagkuev
D. Sc. (History), Leading Researcher at the Institute of Russian History of the Russian Academy of Sciences
- Wendy Z. Goldman
Ph.D., Paul Mellon Distinguished Professor of History at Carnegie Mellon University, History Department

А.А. Горский

доктор исторических наук, профессор исторического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова, заместитель директора института российской истории РАН

С.В. Девятков

доктор исторических наук, профессор, советник директора ФСО России, заведующий кафедрой истории России XX–XXI вв. исторического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова

Д.Р. Жангиев

кандидат исторических наук, доцент Института стран Азии и Африки МГУ имени М.В. Ломоносова

С.М. Исхаков

доктор исторических наук, заместитель председателя Секции «История социальных реформ, движений и революций» Научного совета РАН по фундаментальным вопросам российской и зарубежной истории

Г. Кантор

доктор философии Оксфордского университета, Сент-Джонс колледж

С.А. Кириллина

доктор исторических наук, профессор, заведующая кафедрой истории стран Ближнего и Среднего Востока Института стран Азии и Африки МГУ имени М.В. Ломоносова

Т.Ю. Кобищанов

кандидат исторических наук, доцент кафедры истории стран Ближнего и Среднего Востока Института стран Азии и Африки МГУ имени М.В. Ломоносова

И.В. Курюкин

доктор исторических наук, профессор кафедры истории России Средневековья и Нового времени факультета архивного дела Историко-архивного института РГГУ и Учебно-научного института русской истории РГГУ

Г.Н. Ланской

доктор исторических наук, профессор кафедры зарубежного регионоведения и внешней политики факультета международных отношений, политологии и зарубежного регионоведения РГГУ

Anton A. Gorskiy

D. Sc. (History), Professor at the Moscow State University, Historical Faculty, Deputy Director of Russian Academy of Sciences, Institute of Russian History

Sergey V. Deviatov

D. Sc. (History), Adviser to the Director of Federal Protective Service of Russia, Head of Russian History in XX–XXI cc. Department at Moscow State University, Historical Faculty

Dmitriy R. Zhantiev

Ph.D. in History, Associate Professor at the Moscow State University, Institute of Asian and African Studies

Salavat M. Iskhakov

D. Sc. (History), Vice-Chairman of the Section «History of Social Reforms, Movements and Revolutions» of the Scientific Council of the Russian Academy Sciences on the Fundamental Issues of Russian and Foreign History

Georgy Kantor

D.Phil. (Ancient History), St. John's College, University of Oxford

Svetlana A. Kirillina

D. Sc. (History), Professor, Head of the Department of Middle and Near East History, Institute of Asian and African Studies, Lomonosov Moscow State University

Taras Y. Kobishchanov

Ph.D. in History, Associate Professor at the Department of Near and Middle Eastern History at Moscow State University, Institute of Asian and African Studies

Igor V. Kurukin

D. Sc. (History), Professor at the Russian State University for the Humanities Institute for History and Archives, Medieval and Modern History Department

Grigoriy N. Lanskoj

D.Sc.(History), professor of the department of Foreign Regional Studies at the faculty of International Relations, Politology and Foreign Regional Studies of Russian State University for the Humanities

Г.Д. Ленхофф

Ph.D., профессор кафедры истории исторического факультета Калифорнийского университета в Лос-Анджелесе

А.В. Марей

кандидат юридических наук, ведущий научный сотрудник Центра фундаментальной социологии НИУ ВШЭ

Ф. Мартинес Мартинес

профессор истории права, Мадридский университет Комплутенсе

С.В. Орлов

кандидат экономических наук, доцент, заведующий кафедрой истории общественных движений и политических партий МГУ имени М.В. Ломоносова

Д. Панатери

Ph.D., доцент истории права Университета Буэнос-Айреса

Е.И. Пивовар

председатель редакционного совета, доктор исторических наук, президент РГГУ, профессор, академик РАН

А.Э. Титков

кандидат исторических наук, главный редактор журнала «Исторический вестник»

А.А. Улунян

доктор исторических наук, главный научный сотрудник Института всеобщей истории РАН

Я.М. Хамеен-Анттила

профессор арабских и исламских исследований, Эдинбургский университет

В.В. Хутарев-Гарнишевский

кандидат исторических наук, доцент кафедры культурологии Московского государственного института культуры

Gail D. Lenhoff

Ph.D., Professor at University of California Los Angeles, History Department

Alexander V. Marey

Ph.D. in History, in Theory and History of Law and the State (L.D.), Distinguished Researcher of Higher School of Economics, Center of Fundamental Sociology

Faustino Martínez Martínez

Associate Professor of Complutense University of Madrid, History of Law and Institutions Department

Stepan V. Orlov

Ph.D. in Economics, Associate Professor, Head of the Department of the History of Social Movements and Political Parties at Moscow State University, Historical Faculty

Daniel Panateri

D. Sc. (History), Lecturer at the University of Buenos Aires, History of Law

Efim I. Pivovarov

Chairman of the Editorial Board of the Historical Reporter, D. Sc. (History), President of Russian State University for the Humanities, Professor, Academician of Russian Academy of Sciences

Alexey E. Titkov

Ph.D. in History, Editor-in-Chief of the Historical Reporter

Arutyun A. Ulunyan

D. Sc. (History), Chief Researcher at Russian Academy of Science, Word History Institute

Jaakko Markus Hämeen-Anttila

Professor at University of Edinburgh, Arabic and Islamic Studies

Vladimir Hutarev-Garnishevsky

Ph.D. in History, Associate Professor at the Moscow State Institute of Culture



ОТ РЕДАКЦИИ

Данный номер «Исторического вестника» посвящен различной проблематике российской истории начала XX в., в которой чрезвычайно много сумели сделать Павел Васильевич Волобуев (1923–1997) и Иосиф Фролович Гиндин (1900–1980) — тесно сотрудничавшие между собой яркие представители исторической науки, высокоэрудированные, талантливые, признанные в мировой историографии и живые в благодарной памяти коллег.

Дискуссия о русской общественной мысли начала XX в. — одна из актуальных проблем историографии, чему посвящена статья В.И. Гольцова, в которой освещены причины множества теорий обустройства России и показаны основные методы перемен, намеченные ее мыслителями.

В статье С.М. Исхакова дается краткий обзор работы Совета по истории социальных движений, реформ и революций, действовавшего с конца 1950-х гг. под разными названиями в Академии наук СССР / Российской академии наук свыше 60 лет и которым почти 10 лет руководил П.В. Волобуев.

В разделе «Источники» публикуются обнаруженные В.В. Поликарповым документы, раскрывающие деятельность Морского министерства Российской империи в 1912–1917 гг., а также окончание подготовленных Г.В. Мордвинцевым документов, которые позволяют существенно расширить представление о ситуации на Южном Урале — пересечении Европы и Азии, о политике советской власти в многонациональном и многоконфессиональном крае в экстремальных условиях 1920 г.

Рубрика IN MEMORIAM посвящена памяти И.Ф. Гиндина.

А.Э. Титков

Главный редактор журнала «Исторический вестник»





EDITORIAL

The current issue of the *Historical Reporter* is dedicated to different aspects of the Russian History of the beginning of 20th century. Historiography of that period was greatly impacted by Pavel Vasil'yevich Volobuev (1923–1997) and Josiph Frolovich Gindin (1900–1980) who worked closely together. Prominent historians, exceptional polymaths and extremely talented scholars. They are alive in the memory of grateful colleagues.

Russian Public Thought at the beginning of the 20th century is a widely discussed issue. An article by Viktor I. Goltsov highlights the reasons for a large number of theories devoted to the arrangement of Russia, shows the main methods outlined in them for improving life in the country. The article by Salavat M. Iskhakov gives a quick review of the Council for the History of Social Movements, Reforms and Revolutions which was established at the end of 1950s. The Council under different titles has been operating within RAS for more than 60 years, ten of which were supervised by Pavel V. Volobuev.

In the «Sources» section the documents are published found by Vladimir V. Polikarpov which reveal the policy led by the Russian Empire Ministry of the Navy in 1912–1917. In the same section the final part of the documents is presented prepared by Genadiy V. Mordvintsev, which offer us an opportunity to closely investigate the situation in South Ural – a region between Asia and Europe and Soviet government politics in a multi-religious and multi-national area during the extremes of 1920.

The IN MEMORIAM section is dedicated to the memory of Iosif F. Gindin.

Alexey E. Titkov

Editor-in-Chief of the Historical Reporter





СОДЕРЖАНИЕ

К 100-летию академика П.В. Волобуева

ОТЕЧЕСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ

- В.И. Гольцов.** К вопросу об особенностях русской общественной мысли и месте сборника «Вехи» в ее истории. . . . 10

НАУЧНАЯ ЖИЗНЬ

- С.М. Иехаков.** История революционной Северной Евразии: антропология академической жизни и международного сотрудничества (1957–2019 гг.) 42

ИСТОЧНИКИ

- В.В. Поликарпов.** Российское машиностроение — подводному флоту: производство дизель-моторов в условиях Первой мировой войны. 90
- Г.В. Мордвинцев.** Чрезвычайный орган власти на Южном Урале: документы Уфимского губернского революционного комитета, 1920 г. 158

IN MEMORIAM

- С.И. Гиндин.** История «Комитета по распределению железнодорожных заказов на подвижной состав, рельсы и другие железнодорожные принадлежности». Памяти И.Ф. Гиндина. . . . 188





CONTENTS

ISSUE ON GENERAL HISTORY, 20TH C.

Editor: Salavat M. Iskhakov

Dedicated to 100-years anniversary of an academician

Pavel V. Volobuev

RUSSIAN HISTORY

Viktor I. Goltsov. To the question about features of Russian Public Thought and the place of the collection «Vekhi» in its history 10

SCIENCE LIFE

Salavat M. Iskhakov. The history of the revolutionary Northern Euroasia: anthropology of science life and global cooperation (1957–2019). 42

SOURCES

Vladimir V. Polikarpov. Russian engineering for the submarine fleet: production of diesel engines in the context of the World War One . . . 90

Gennady V. Mordvintsev. Emergency Government in the Southern Urals – Records of the Ufa Provincial Revolutionary Committee, 1920 158

IN MEMORIAM

Iosif F. Gindin. A history of «The Committee for distribution of railway orders for rolling-stock, rails and fastenings» 188





DOI: 10.35549/HR.2023.2023.43.001

В.И. Гольцов

К ВОПРОСУ ОБ ОСОБЕННОСТЯХ РУССКОЙ ОБЩЕСТВЕННОЙ МЫСЛИ И МЕСТЕ СБОРНИКА «ВЕХИ» В ЕЕ ИСТОРИИ



Анализ изданного в 1909 г. сборника «Вехи» невозможно отделить от рассмотрения более широкой проблемы — истории и особенностей русской общественной мысли. А говоря об этой проблеме, в свою очередь нельзя не задать вопрос о причинах наличия в ней большого количества сюжетов, посвященных обустройству и даже спасению собственной страны.

В России было множество теорий, посвященных ее истории и проблемам, т.е. рефлексирующих, самокопающихся. Пожалуй, по их количеству Россия превосходит другие страны мира. Естественно, возникает вопрос: почему в ней столь сильно была развита историческая, социальная и иная рефлексия? Почему столь большое влияние имела русская литература и публицистика, в результате чего, образно говоря, поэт в России был больше, чем поэт? По этому поводу хоть и иронично, но весьма точно высказался писатель В. Пьецух: «Это удивительно, но русская личность издавна находится под владычеством, даже игом родного слова. Датчане своего Кьеркегора сто лет не читали, французам Стендаль, пока не помер, был не указ, а у нас какой-нибудь саратовский учитель из поповичей напишет, что ради будущего нации хорошо

было бы выучиться спать на гвоздях, и половина страны начинает спать на гвоздях»¹.

Сказано вроде бы не совсем серьезно, но задуматься есть над чем. Почему так?

Если говорить о литературоцентризме, то это явление, по-видимому, нетрудно объяснить. По причине отсутствия долгое время публичной политики, партий, демократии в целом писатель заменял собой и политика, и парламентария, и общественного деятеля. Сложнее объяснить большое количество теорий обустройства, реформирования, осчастливливания России.

Думается, можно выделить несколько причин такого явления. Увы, в истории России было много проблем, трудных, даже трагических моментов. Понятно, что если в некоей стране все благополучно, вряд ли в ней большое количество людей возьмется за перо и начнут писать рецепт ее спасения. В России же окружающие невеселые обстоятельства подталкивали большое количество думающих, чувствующих, рефлексирующих людей изобрести именно такой рецепт.

Другая же причина касается не столько объективной ситуации в стране, сколько менталитета русского образованного сословия, которое такого рода теории и конструировало. Ведь если даже в какой-либо стране будет много проблем, но образованное сословие в ней будет сыто и безразлично, вряд ли в этой стране появится большое количество подобных теорий. А русская интеллигенция, во всяком случае, в рассматриваемый в статье период, обладала умением воспринимать чужую боль. И этот менталитет сыграл важную роль для написания теорий подобного рода.

Более чем ярко это показывает судьба А.Н. Радищева. Вполне благополучный чиновник совершил путешествие из столицы новой в столицу старую. Что же он увидел в пути? Он увидел огромное количество людского горя. Он увидел ситуацию, когда крестьян не считают за людей, когда с ними обращаются хуже, чем со скотом. И Радищев написал свою знаменитую фразу: «Я взглянул окрест меня — душа моя страданиями человечества уязвлена стала». Вот этот моральный посыл очень важен. Радищев взялся за перо и написал книгу «Путешествие из Петербурга в Москву», чтобы попытаться изменить ту жуткую ситуацию, которую он наблюдал во время своей поездки.

Осмысление рецепта, сформулированного Радищевым в своей книге — права крестьян на восстание, — тема отдельного разговора. Обра-

¹ Пьецух В. Новая московская философия // Новый мир. 1989. № 1. С. 54.

тимся еще раз к моральному таланту и Радищева, и других — умению ощущать чужую боль как свою. Именно этот талант вкупе с большим количеством российских проблем и горестей и дал то множество теорий, авторы которых пытались разработать рецепт обустройства собственной страны.

Но есть еще одна причина появления большого количества рефлексизирующих теорий в русской общественной мысли. Ее трудно сформулировать, ибо она касается не просто ментальных, а весьма деликатных моментов. У русской интеллигенции была черта, может быть, наивная, но очень трогательная и очень позитивная. Ее представители считали, что после такого количества страданий, которые были в отечественной истории, после такого количества испытаний, которые пришлось пережить народу, обязательно должно наступить воздаяние. Обязательно должен наступить тот период, когда будет все благополучно и благоустроено. Обязательно должен наступить некий «град обетованный». Обязательно должно наступить некое «прекрасное далеко». И представители образованного сословия, которые писали и думали об этом, считали, что если этого не наступит, то жизнь теряет смысл. Жизнь бессмысленна, если умирает надежда, которая, как известно, умирает последней. Представители русской интеллигенции считали, что это неправильно, несправедливо, не по-людски, не по-божески, когда после такого количества горя и страданий не наступит отдохновения. Им казалось, что стоит немножко напрячься, стоит приложить усилия — и можно изобрести рецепт, благодаря которому это «прекрасное далеко» станет реальностью. Они считали, что этим надо заниматься, что это их моральный долг. И вот поэтому теории, посвященные социальной и прочей рефлексии, обязательно сопровождались конкретным рецептом — как обустроить Россию. Вот так появилось огромное количество рефлексизирующих теорий и рецептов спасения собственной страны.

Возникает вопрос: на основании чего делается вывод именно о таком менталитете русской интеллигенции? Хотя бы на основании тех мыслей и настроений, которые бытуют в русской классической литературе, отразившей российские реалии, в значительной степени в литературе XIX в. Возьмем, к примеру, пьесы Чехова, в которых происходят очень русские истории: герои разговаривают, пьют чай, удят рыбу, а в это время разбиваются их жизни. Дядя Ваня (Иван Петрович Войницкий) в кульминации одноименной пьесы говорит страшные слова: «Пропала жизнь». Он понимает, что посвятил ее ничтожному,

недостойному человеку. Он пытается заполнить образовавшийся у него в душе вакуум нудной канцелярской работой — управляющим именем, но это не дает результата. Поэтому он переписывает счета и плачет. Его утешает племянница Соня: «Мы, дядя Ваня, будем жить. Проживем длинный-длинный ряд дней, долгих вечеров; будем терпеливо сносить испытания, какие пошлет нам судьба; будем трудиться для других и теперь, и в старости, не зная покоя, а когда наступит наш час, мы покорно умрем и там за гробом мы скажем, что мы страдали, что мы плакали, что нам было горько, и бог сжалятся над нами, и мы с тобою, дядя, милый дядя, увидим жизнь светлую, прекрасную, изящную, мы обрадуемся и на теперешние наши несчастья оглянемся с умилением, с улыбкой — и отдохнем. ... Мы отдохнем! Мы услышим ангелов, мы увидим все небо в алмазах, мы увидим, как все зло земное, все наши страдания потонут в милосердии, которое наполнит собою весь мир, и наша жизнь станет тихой, нежной, сладкою, как ласка. Я верую, верую... *(Вытирает ему платком слезы.)* Бедный, бедный дядя Ваня, ты плачешь... *(Сквозь слезы.)* Ты не знал в своей жизни радостей, но погоди, дядя Ваня, погоди... Мы отдохнем... *(Обнимает его.)* Мы отдохнем!»²

В финале этой же пьесы есть еще одна очень важная сцена. Доктор Астров, земский врач и подвижник, перед отъездом подходит к стене в провинциальном имении, в котором происходило действие, где кто-то, когда-то, зачем-то повесил карту Африки, долго стоит около этой карты, а потом произносит фразу, на первый взгляд не означающую ничего, но в которой содержится глубокий смысл: «А, должно быть, в этой самой Африке теперь жарница — страшное дело!»³

На постановке пьесы «Дядя Ваня» в Нижнем Новгороде среди прочей публики был А.М. Горький. После спектакля в ноябре 1898 г. он писал Чехову: «На днях смотрел “Дядю Ваню”, смотрел и — плакал как баба, хотя я человек далеко не нервный... Для меня — это страшная вещь. Ваш “Дядя Ваня” — это совершенно новый вид драматического искусства, молот, которым Вы бьете по пустым башкам публики... В последнем акте “Вани”, когда доктор, после долгой паузы, говорит о жаре в Африке, — я задрожал от восхищения перед Вашим талантом и от страха за людей, за нашу бесцветную, нищенскую жизнь...»⁴

² Чехов А.П. Дядя Ваня // Собр. соч. В 12 т. М., 1963. Т. 9. С. 532.

³ Там же. С. 531.

⁴ Горький М. Письмо А.П. Чехову, вторая половина ноября 1898 г. // Собр. соч. В 30 т. М., 1954. Т. 28. С. 46.

Так почему же Горький задрожал от страха за людей? И сколько же таких слез по поводу бесцветной, нищенской жизни было пролито в России?

Очевидно потому, что герои «Дяди Вани», да и других чеховских пьес очень точно выразили мироощущение русского человека, трагизм его положения. Уездный доктор в российской глуши вглядывается в карту далекой Африки, где он никогда не был и не будет. Только ли о жаре он думает? Соня переписывает счета за постное масло и гречневую крупу, но надеется после длинной череды трудных и унылых дней увидеть небо в алмазах. Героини чеховской пьесы «Три сестры» — Ольга, Маша и Ирина, живущие в провинциальном городе, мечтают о Москве, где обязательно сбудутся все их желания. В «Вишневом саде» семейное имение продают за долги, деревья вырубают, но молодые люди — Аня и Петя Трофимов — верят: «Вся Россия — наш сад».

Итак, здесь тьма, нищета и холера, но там, наверное, тепло, весело и беззаботно. Сейчас нам тяжело, но потом мы отдохнем. В провинциальном городке разбиваются наши судьбы, но в Москве мы обретем счастье. Мы не сумели спасти собственное имение, но во всей России мы будем как дома. Итак, где-то там — в Москве, в Африке или на небесах — будет хорошо, спокойно и счастливо.

Вдумчивого зрителя не могло не тронуть созвучие мыслей героев чеховских пьес и очень многих людей в России, которые среди убожества окружающей жизни думали об идеале, находящемся где-то далеко. Стремление к некоему «граду обетованному» волновало их умы и сердца. Они надеялись его достичь. Они считали это возможным и справедливым, ибо верили, что после такого страдания и горя обязательно должно наступить воздаяние. Нужно только постараться и придумать рецепт, который поможет сделать так, чтобы желанное т а м настало, наконец, з д е с ь.

Отсюда стремление найти, изобрести, во что бы то ни стало придумать способ спасения себя, близких, народа, страны. Отсюда и отмеченное уже явление: ни в одной стране мира не создавалось такого количества рецептов спасения и счастья народа. По этому поводу кто-то грустно пошутил, что смысл жизни — чисто русское изобретение: его выдумали у нас от отсутствия предметов первой необходимости. Так или иначе, но вопрос, выражаясь словами А.И. Солженицына, «как нам обустроить Россию», существовал в России столько, сколько жили в ней совестливые, нравственно рефлексирующие и думающие люди.

Проектам таких преобразований люди посвящали порой всю свою жизнь. Авторы этих теорий часто платили очень высокую цену за право

говорить то, что думают. В своих поисках они переживали изменения своих убеждений, часто очень болезненные, разочаровывались в смысле прожитой жизни, порывали с прошлым, принимали на себя удары со стороны властей, испытывали горечь непонимания и враждебности со стороны общественности и даже близких людей. Не говоря уже о ситуациях, когда за убеждения расплачивались жизнью.

И вот все вместе это дало нам огромное количество теорий, посвященных роковым русским вопросам «кто виноват» и «что делать», теорий обустройства России, теорий, объясняющих пути и методы достижения поставленных целей.

Затронув тему причин большого количества теорий в рамках русской интеллектуальной истории, в рамках русской общественной мысли, перейдем к тем способам достижения «прекрасного далека», которые в них встречаются. Тем более что сборник «Вехи» был ярким выразителем одного из таких способов, хотя при этом вызвал недовольство авторов, отстаивающих иные рецепты.

Существовало два основных направления во взглядах на переустройство России, на способы этого переустройства. Одна часть мыслителей считала (и небезосновательно), что все зло — во внешнем неустройстве. Следовательно, надо изменить общественный и государственный строй, законы, другими словами — внешние порядки. Тогда автоматически изменится и человек. Эта идея развивалась представителями социалистической и либеральной мысли. В ее основе у социалистов лежала идея о приоритете общественного над личным, о зависимости добра и зла в человеке от внешних условий. Социалисты (особенно марксистские социалисты) рассматривали человека как сумму общественных отношений, поэтому все усилия направляли на переустройство общества. Соответственно, мыслители социалистического толка разрабатывали проекты изменения внешнего мира, совершенно или почти не интересуясь внутренним миром человека, его духовными исканиями. Либералы верили в разум человека, в неограниченные возможности человека, но опять же направленные на изменение внешних условий. Идея, почерпнутая либералами из века Просвещения, заключалась в том, что сила человеческого разума способна подметить все несовершенства окружающего мира и преодолеть их, изменив мир к лучшему.

Другое направление, которое было принято называть консервативным (и для этого есть основания), исходило из того, что прежде всего должен измениться человек. Они считали, что изменения общественных условий без совершенствования человека могут привести к опас-

ным последствиям. Часть мыслителей, принадлежащих к этому направлению, считала необходимым внутреннее совершенствование человека без какого-то изменения окружающего мира. Другая их часть — и таких было большинство — вовсе не отрицала, несмотря на распространенное на этот счет заблуждение, необходимости внешних изменений для России. Они были более чем очевидны. Другое дело, что прочным основанием для всяких изменений в обществе эта часть мыслителей считала изменения в человеке.

Иными словами, спор между представителями двух направлений общественной мысли шел не по поводу того, менять или нет российские условия — положительный ответ на этот вопрос ни для кого не был дискуссионным, кроме разве что замшелых ретроградов. Спор шел по поводу того, как менять эти условия — на основе изменения внешних форм жизни, не думая при этом о внутреннем мире человека, считая, что он сам изменится как следствие внешних изменений, или на основе внутренних изменений в человеке, считая, что общество в целом может измениться только тогда, когда изменится человек.

Идеи о приоритете внутреннего переустройства над внешним можно встретить существенно раньше, чем были написаны «Вехи». Но все-таки именно этот сборник был наиболее ярким выразителем подобных взглядов. Тем более что его без преувеличения можно отнести к числу наиболее знаменитых русских публицистических книг.

Выйдя в свет в марте 1909 г., за короткий срок «Вехи» выдержали пять изданий. Менее чем за год после выхода первого издания в периодической печати было опубликовано более 220 рецензий и откликов. Быстро появилось несколько сборников, полемизирующих с концепцией «Вех» — так называемых контрвеховских сборников. Среди них — сборники «В защиту интеллигенции» (М., 1909), «По “Вехам”». Сборник об интеллигенции и национальном лице» (М., 1909), «Интеллигенция в России» (СПб., 1910), «“Вехи” как знамение времени» (М., 1910). Состоялись десятки публичных диспутов. В полемике вокруг «Вех» участвовали знаменитые ученые, политики, писатели, общественные деятели; среди них П.Н. Милюков, В.М. Чернов, А.В. Пешехонов, В.И. Ленин, А.Н. Толстой, А. Белый (Б.Н. Бугаев), Д.С. Мережковский, В.В. Розанов и др.

Долгие десятилетия в отечественной исторической литературе сборник «Вехи» характеризовался в рамках известной оценки, данной Лениным в публичном реферате «Идеология контрреволюционного либерализма (Успех “Вех” и его общественное значение)», с ко-

торым он выступил в ноябре 1909 г., и, главным образом, в его статье «О “Вехах”», опубликованной в декабре 1909 г. в газете «Новый день». В этой статье, как известно, Ленин охарактеризовал сборник «Вехи» как «энциклопедию либерального ренегатства» и «сплошной поток реакционных помоев, вылитых на демократию»⁵. Следуя своей обычной манере выявлять классовую, партийную сущность всякого анализируемого явления, Ленин категорично заявил, что, «как бы ни отрекались от них («Вех». — В.Г.) отдельные кадеты... — остается несомненный факт, что “Вехи” *выразили несомненную суть современного кадетизма*. Партия кадетов есть партия “Вех”»⁶. Вывод ленинской статьи был однозначен: «“Вехи” — крупнейшие вехи на пути *полнейшего разрыва* русского кадетизма и русского либерализма вообще с русским освободительным движением, со всеми его основными задачами, со всеми его коренными традициями»⁷.

В соответствии с этой оценкой долгое время в советской литературе, в том числе и учебной, сборник «Вехи» оценивался в контексте так называемого периода реакции и служил «доказательством» наступления контрреволюции в области идеологии. Сюжет о «Вехах» в учебниках обычно помещался рядом с сюжетами о русской культуре Серебряного века, которая в то время характеризовалась исключительно как реакционная, упадническая, декадентская, с критикой богоискательства и богостроительства и даже с упоминанием романа М.П. Арцыбашева «Санин», который трактовался чуть ли не как полупорнографический. Об авторах сборника говорили как об утонченных, образованных, а поэтому самых опасных защитниках восторжествовавшей реакции.

В конце 1980-х — 1990-е гг. интерес к сборнику возродился. Ряд издательств осуществил его переиздание. Вышло репринтное издание сборника⁸. Следует отметить представляющее интерес для исследователей переиздание «Вех» вместе с контрвеховским сборником «Интеллигенция в России» и с приложением «Вокруг “Вех”», содержащим многочисленные высказывания известных политиков, общественных деятелей, литераторов о веховской концепции⁹. Начала осуществляться

⁵ См.: Ленин В.И. Полн. собр. соч. Т. 19. С. 168, 173.

⁶ Там же. С. 167.

⁷ Там же. С. 168.

⁸ Вехи. Сборник статей о русской интеллигенции. Репринтное воспроизведение сборника 1909 г. М., 1990.

⁹ Вехи. Интеллигенция в России: Сборники статей 1909–1910 / Сост., коммент. Н. Казаковой; предисл. В. Шелохаева. М., 1991.

попытка переосмыслить значение сборника, сначала, главным образом, в публицистике, затем — в научных статьях и диссертациях.

Первое время на фоне преодоления стереотипных оценок прошлого превалировал апологетический подход в отношении веховцев и высказанных ими идей. В дальнейшем исследователи «Вех» стали давать более объективную оценку того вклада, который внесли авторы сборника в развитие отечественной общественной мысли, пытаться осмыслить и объяснить бурную полемику вокруг «Вех». Стало заметно смягчение оценочных суждений и освобождение их от чрезмерной политизации.

Несмотря на это, проблема оценки и осмысления «Вех» остается пока, на мой взгляд, решенной не до конца. Большинство авторов анализируют сборник в каком-нибудь одном аспекте, связанном с направлением своего научного интереса¹⁰. Сборнику в целом, его внутренней неоднородности и противоречивости уделяется недостаточно внимания. Хотя есть и удачные исключения из этой общей тенденции. Например, в статье В.Э. Багдасаряна и С.И. Реснянского показано, что А.С. Изгоев не согласился с общей платформой сборника, сформулированной М.О. Гершензоном, а П.Б. Струве требовал удалить из второго издания статью Гершензона¹¹.

Трудность анализа «Вех» заключается в том, что сборник очень политизированный, а сам анализ тесно связан с аксиологическим фактором. При всем стремлении к объективности историк не может быть полностью свободным от своих мировоззренческих установок, своей ценностной системы координат. Так как эти установки и системы различны, то и оценка такого сборника, как «Вехи», будет различной. Это приводит к тому, что одни авторы относятся к концепции сборника критично, а другие и сейчас во многом повторяют позицию веховцев. Так, в вышеупомянутой статье ее авторы, несмотря на справедливую, на мой взгляд, констатацию того, что попытка рассмотреть концепцию сборника с какой-либо одной позиции несостоятельна, а сами «Вехи»

¹⁰ Лазарева А.Н. Интеллигенция и религия (К историческому осмыслению проблематики «Вех»). М., 1996; Маслин М.А. «Вехи»: Россия, зарубежье и современный контекст // Вестник Московского университета. Серия 7 «Философия». 2009. № 4. С. 3–17; Портнягина М.А. Русский либерализм после революции 1905–1907 гг. (Общественно-политические позиции С.Н. Булгакова, М.О. Гершензона А.С. Изгоева). Автореф. дис. ... канд. ист. наук. СПб., 1994; и др.

¹¹ Багдасарян В.Э., Реснянский С.И. Сборник «Вехи» в контексте общественной полемики о путях развития России: опыт интроспективного анализа // Вестник РУДН. Серия «Истории России». 2015. № 1. С. 33.

включают в себя несколько конфликтующих философий¹², одновременно однозначно, с позиций наиболее консервативных веховцев начинают критиковать современный креативный класс, который, по их мнению, продолжает ту же самую раскольническую деятельность, как и интеллигенция веховского периода¹³. Они абсолютно в некритическом по отношению к концепции «Вех» духе сожалеют, что «поставленный авторами “Вех” диагноз-предостережение радикальной либеральной интеллигенции в том, что она представляет собой инокультурный анклав, чуждый традиционным духовно-нравственным ценностям, не был воспринят ни тогдашней интеллектуальной либеральной средой, ни нынешним поколением ее потомков»¹⁴.

Учет аксиологического фактора при исследовании «Вех» вовсе не предполагает того, чтобы каждый конкретный историк проявлял мировоззренческую всеядность. Это невозможно, да и не нужно. Нужно, чтобы исследователь, пришедший к определенным результатам под влиянием собственной системы ценностей, не скрывал эту систему и не выдавал свои выводы за единственно правильную интерпретацию исторического процесса. Надо, чтобы историк, имея право на собственные убеждения, не умалчивал о других выводах и трактовках, которые существуют в иных ценностных координатах.

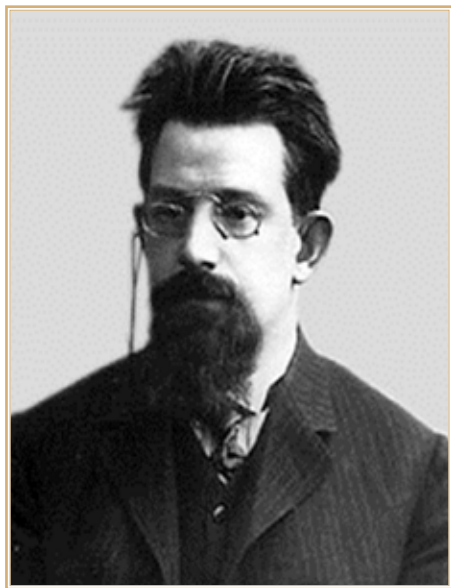
Говоря о современной историографии «Вех», нужно также подчеркнуть, что понимание сборника и в особенности его места в идейно-политических спорах начала XX в. возможно только в контексте исследования русской общественной мысли, ее истории, особенностей и основных направлений, что наличествует не всегда. Хотя очевидно, что отделять проблемы, связанные со сборником «Вехи», от данного контекста нецелесообразно. Поэтому в настоящей статье предпринимается попытка показать значение социальной, политической и духовной рефлексии русского общества, объяснить причины наличия большого количества теорий, посвященных обустройству России, выделить намеченные русскими мыслителями основные методы совершенствования жизни в стране.

Данные сюжеты общего характера уже показаны выше. После этого необходимо реконструировать концепцию сборника. Попытаемся сделать это.

¹² Там же. С. 33–34.

¹³ Там же. С. 22.

¹⁴ Там же. С. 34–35.



П.Б. Струве

Семь авторов «Вех» — Николай Бердяев, Сергей Булгаков, Михаил Гершензон, Богдан Кистяковский, Петр Струве, Семен Франк и Александр Изгоев — избрали для своего труда весьма скромный подзаголовок: «Сборник статей о русской интеллигенции». Несмотря на такое конкретное название, авторы поднимали в своих статьях очень широкие проблемы: история и перспективы развития России, пути переустройства российского общества и т.п. Кажущееся противоречие между шириной охвата проблем и конкретным подзаголовком снималось ими благодаря оригинальной трактовке сущности русской интеллигенции, которую с полным основанием можно назвать веховской. Она впоследствии была развита в других работах авторов сборника, в частности в книге Н.А. Бердяева «Русская идея».

Смысл этой концепции в выделении интеллигенции не как социального феномена, характеризующегося определенными социальными параметрами — образованием, родом занятий, культурным уровнем и т.п., а в выделении интеллигенции как феномена духовного, как группы людей, объединенных рядом духовных, мировоззренческих установок. Поэтому авторы сборника не применяли европейские мерки к определению интеллигенции, отождествляемой на Западе с понятием «интеллектуал»; наоборот, они произвели своеобразную операцию, а именно — разделили понятия «интеллигенция» и «образованный класс». В частности, П.Б. Струве в своей статье «Интеллигенция и революция» отмечал, что «образованный класс», который в России всегда



С.Н. Булгаков

составляли некоторая часть духовенства и образованное дворянство, существовал в России давно. Интеллигенция же как особый феномен, как политическая категория была, по его мнению, идейно подготовлена в эпоху 40-х гг. XIX в. и окончательно обнаружила себя в революции 1905–1907 гг. Характерные черты интеллигенции в веховском смысле, собственно говоря, и являющиеся критерием для выделения ее как таковой, по мнению Струве, есть отчуждение интеллигенции от государства и враждебность ему (так называемая «антигосударственность»), безрелигиозность и приверженность социализму как своего рода религии. При этом основную философему социализма Струве определил как положение о коренной зависимости добра и зла в человеке от внешних условий, отрицающее идею личной ответственности¹⁵. Поэтому, по мнению веховцев, интеллигенция всю свою деятельность посвятила исключительно изменению внешних условий жизни, забыв о внутреннем совершенствовании человека.

Нетрудно заметить, что, исходя из вышеизложенного, под интеллигенцией веховцами понимается социалистическая интеллигенция, преимущественно социал-демократического и народнического (неонароднического) направлений, а также часть либеральной интеллигенции. (Заметим при этом, что сами авторы сборника в основной своей массе

¹⁵ См.: Струве П.Б. Интеллигенция и революция // Вехи. Интеллигенция в России. Сборники статей 1909–1910. М., 1991. С. 139–141.

на том или ином этапе принадлежали к либеральному лагерю, который теперь стали резко критиковать — отсюда и упреки в ренегатстве, отступничестве от прежних идеалов.)

Черты интеллигенции в веховском смысле слова выделяются во всех статьях сборника. Но наиболее характерные черты интеллигенции и источники их формирования указаны в статье С.Н. Булгакова «Героизм и подвижничество».

Булгаков выделяет социальный и идейный источники формирования черт русской интеллигенции и вокруг них группирует сами черты. В качестве социального источника он называет преследования властей по отношению интеллигенции, с одной стороны, и ее оторванность от народа, несмотря на желание слиться с ним — с другой. Преследования интеллигенции, по мнению Булгакова, приводят к формированию у нее чувств мученичества и исповедничества, к весьма широко трактуемой «антибуржуазности», своеобразному ригоризму, пуританизму и аскетизму; а оторванность от жизни, от народа развивает мечтательность, утопизм, вообще недостаточное чувство действительности, стремление вызвать социальное чудо. Для интеллигенции, считал он, характерно чувство вины перед народом вплоть до готовности идти на жертвы и даже искания их; атеизм, причем не являющийся сознательным отрицанием, плодом сложной, мучительной работы ума, сердца и воли, а атеизм, берущийся на веру, сохраняющий черты наивной религиозности.

В качестве идейного источника, объясняющего многие черты русской интеллигенции, Булгаков выделяет догмат религии человекобожества, выработанный западноевропейским просветительством и, по его мнению, воспринятый интеллигенцией в упрощенной, азбучной форме. На этом Булгаков, как религиозный философ, останавливается особенно подробно, ибо безрелигиозность русской интеллигенции вызывала у него резко отрицательное отношение.

Связанную с идеей человекобожества веру в бесконечный прогресс Булгаков считает основным догматом интеллигенции. Бесконечный прогресс осуществляется силами человека. При этом все зло объясняется внешним неустройством человеческого общежития. А раз так, значит, нет ни личной вины, ни личной ответственности, и, следовательно, вся задача заключается в преодолении внешних неустройств внешними же реформами. Таков, по мнению Булгакова, исходный пункт мировоззрения русской интеллигенции, который он подробно разбирает и с которым категорически не согласен. Вдохновляясь таким подходом, пишет Булгаков, «интеллигенция наша почувствовала себя призванной



Н.А. Бердяев

сыграть роль Провидения относительно своей родины. Она сознавала себя единственной носительницей света и европейской образованности в этой стране... Она признала себя духовным ее опекуном и решила ее спасти, как понимала и как умела»¹⁶.

Отсюда, из такого подхода, считает Булгаков, вытекает и основная черта, основное свойство интеллигенции — героизм (позиция героического вызова и героической борьбы). Героический интеллигент, по мнению Булгакова, не довольствуется ролью скромного работника, его мечта — быть спасителем человечества или, по крайней мере, русского народа. Отсюда максимализм его целей и средств, признаки идейной одержимости, фанатизм. Героизм предполагает героя (личного или коллективного) и пассивный объект воздействия — спасаемый народ или человечество. Хотя все чувствуют себя героями и спасителями, нет сходства в способах и путях этого спасения. Отсюда нетерпимость и постоянные партийные распри. Крайне непопулярны среди интеллигенции понятия личной нравственности, личного самоусовершенствования.

Среди других черт интеллигенции, часто выделяющихся в сборнике «Вехи», можно назвать преклонение перед народом, крайний утилитаризм в отношении философии, науки, морали.

Русская интеллигенция в вышеуказанном понимании и с данными свойствами была подвергнута в сборнике сокружительной критике. На нее возложили вину за деструктивный характер событий в России,

¹⁶ Булгаков С.Н. Героизм и подвижничество // Там же. С. 55.



М.О. Гершензон

в первую очередь за революцию 1905–1907 гг. Помимо этого, каждый автор обличал интеллигенцию со своей стороны, по своей «специальности».

Например, в статье «Философская истина и интеллигентская правда» Н.А. Бердяев обвинял интеллигенцию в отрицании самостоятельного значения философии и философской истины, в подчинении философии утилитарно-общественным целям.

По мнению Бердяева, интеллигенцию не интересует вопрос, истинна или ложна та или иная теория, ее интересует лишь то, послужит ли эта теория благу и интересам народа, не отвлечет ли от борьбы с самодержавием, от служения пролетариату. Бердяев с иронией заметил, что «общественный утилитаризм в оценке всего, поклонение “народу” — то крестьянству, то пролетариату, — все это остается моральным догматом большей части интеллигенции. Она начала даже Канта читать потому только, что критический марксизм обещал на Канте обосновать социалистический идеал»¹⁷. Результатом, по мнению Бердяева, явилось то, что любовь к уравнительной справедливости, к общественному добру, к народному благу уничтожила интерес к истине¹⁸. Отдаваться философскому творчеству считалось среди интеллигенции почти безнравственным: человек, слишком погруженный в философские проблемы,

¹⁷ Бердяев Н.А. Философская истина и интеллигентская правда // Там же. С. 29.

¹⁸ Там же. С. 30.

подозревался в равнодушии к интересам крестьян и рабочих¹⁹. Поэтому уровень философской культуры оказался в России очень низким, философские знания и философское развитие были очень мало распространены среди интеллигенции.

Инициатор сборника М.О. Гершензон свою статью «Творческое самосознание» посвятил проблемам психологического склада интеллигенции.

Исходя из принципа, что «нормальная душевная жизнь требует прежде всего внутренней сосредоточенности и свободы, а деятельность сознания должна быть устремлена внутрь, на самую личность, и быть свободна от всякой предвзятости, от всякой инородной тенденции, навязанной внешними задачами жизни»²⁰, он подверг резкой критике духовную жизнь русской интеллигенции, ее психологическое состояние. Русский интеллигент, по мнению Гершензона, не соответствует требованиям нормальной душевной жизни. Он с юных лет живет в несебя в буквальном смысле слова, т.е. признает единственно достойным объектом своего интереса и участия нечто лежащее вне его личности — народ, общество, государство. Думать о своей личности по этой логике не принято — это эгоизм, непристойность; настоящий человек лишь тот, кто думает об общественном²¹. Эти взгляды привели к тому, что интеллигенция стала «сонмищем больных», «сборищем калек» с глубоким расколом между их подлинным «я» и их сознанием. (Примечательно, что Гершензон, в отличие от других авторов «Вех», не отделял себя от интеллигенции, употреблял при подобных нелестных характеристиках ее местоимение «мы».)

Именно поэтому народ не понимает и ненавидит интеллигенцию, считал Гершензон. Он ненавидит ее не за то, что она не работает физически и образованнее его, а за то, что сознает в ней качественно иной строй души. Эта бессознательная ненависть к интеллигенции превозмогает в народе всякую корысть, так как это общий закон человеческой психики. Если на Западе народ ненавидит барина по причине зависти голодного к сытому, то между русской интеллигенцией и русским народом — иная рознь. В контексте этих рассуждений следует печально знаменитая фраза Гершензона: «Мы (интеллигенция. — В.Г.) для него не грабители, как свой брат деревенский кулак; мы для него даже не просто

¹⁹ Там же. С. 25.

²⁰ Гершензон М.О. Творческое самосознание // Там же. С. 91.

²¹ Там же. С. 85–86.

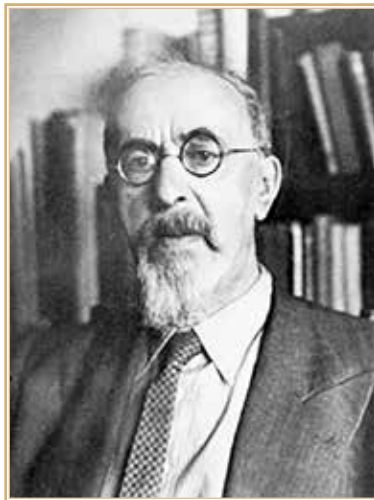
чужие, как турок или француз: он видит наше человеческое и именно русское обличие, но не чувствует в нас человеческой души, и потому он ненавидит нас страстно, вероятно с бессознательным, мистическим ужасом, тем глубже ненавидит, что мы свои. Как о в ы м ы е с т ь, нам не только нельзя мечтать о слиянии с народом — бояться его мы должны пуше всех казней власти и благословлять эту власть, которая одна своими штыками и тюрьмами еще ограждает нас от ярости народной»²². Эта фраза в советской историографии искусственно вырывалась из контекста статьи для того, чтобы продемонстрировать «падение русского либерализма». Однако смысл данного рискованного высказывания вовсе не в «апелляции к городовому», а в призыве к интеллигенции изменить свой духовный и психологический склад, без которого невозможно слияние с народом, к чему интеллигенция так стремится. Пока мы такие, какие есть, нам нельзя мечтать о слиянии с народом — вот смысл рассуждений Гершензона, а вовсе не благословение штыков и тюрем. (Сам Гершензон, которого резко критиковали за эту фразу сразу после выхода сборника, в последующих изданиях решил ее снять во избежание кривотолков.)

Гершензону принадлежит яркое описание образа жизни русской интеллигенции, не потерявшее своей актуальности и в настоящее время. «Что делала наша интеллигентская мысль последние полвека? — я говорю, разумеется, об интеллигентской массе, — задавался он риторическим вопросом. — Кучка революционеров ходила из дома в дом и стучала в каждую дверь: “Все на улицу! Стидно сидеть дома!” — и все сознания высыпали на площадь, хромые, слепые, безрукие: ни одно не осталось дома. Полвека толкутся они на площади, голоса и перебраниваясь. Дома — грязь, нищета, беспорядок, но хозяину не до этого. Он на людях, он спасает народ, — да оно легче, и занятнее, нежели черная работа дома»²³. Разумеется, слова Гершензона не следует понимать слишком буквально, он лишь продолжал развивать одну из наиболее распространенных идей сборника — о приоритете внутреннего совершенствования над изменением внешних форм жизни.

Нравственному мировоззрению интеллигенции посвятил свою статью «Этика нигилизма» С.Л. Франк. Он охарактеризовал его как морализм. Имелось в виду, что нравственные оценки и нравственные мотивы занимают в душе русского интеллигента исключительное место.

²² Там же. С. 101.

²³ Там же. С. 94.



С.Л. Франк

Но морализм русской интеллигенции есть лишь выражение ее нигилизма, под которым Франк подразумевал отрицание или непризнание абсолютных (объективных) ценностей. Такое умонастроение он назвал нигилистическим морализмом. (Примечательно, что под объективными ценностями Франк понимал теоретическую научную истину, художественную красоту, объект религиозной веры, государственное могущество, национальное достоинство и т.п.; субъективными же ценностями или мотивами субъективного порядка он обозначил влечение удовлетворить личные потребности, свои и чужие, пусть это будут даже потребности народа.) Исходя из этой посылки, Франк приходит к выводу, что «из отрицания объективных ценностей вытекает обожествление субъективных интересов ближнего (“народа”), отсюда следует признание, что высшая и единственная задача человека есть служение народу, а отсюда, в свою очередь, следует аскетическая ненависть ко всему, что препятствует или даже только не содействует осуществлению этой задачи»²⁴. Из этого вытекают другие черты интеллигентского мировоззрения: печать утилитаризма, враждебность к культуре, принципиальный революционаризм (убеждение, что основным средством осуществления морально-общественного идеала служат социальная борьба и насильственное разрушение существующих общественных форм), ненависть, приоритет интересов распределения над интересами производства и др.

При чтении сборника «Вехи» вспоминается русская пословица «Всякое лыко в строку». Что бы ни делала интеллигенция в веховском

²⁴ Франк С.Л. Этика нигилизма // Там же. С. 162.

понимании — с точки зрения авторов все плохо. Особенно убедиться в этом можно на основании статьи А.С. Изгоева (Ланде) «Об интеллигентной молодежи (Заметки об ее быте и настроениях)».

По мнению Изгоева, на наш взгляд, весьма тенденциозному, в среде интеллигенции «родители не имеют влияния на своих детей»²⁵. «Настоящей, истинной связи между родителями и детьми не устанавливается, и даже очень часто наблюдается более или менее скрытная враждебность: душа ребенка развивается “от противного”, отталкиваясь от души своих родителей. Русская интеллигенция бессильна создать свою семейную традицию, она не в состоянии построить свою семью»²⁶. Интеллигентной семье и интеллигентной молодежи достается, как говорится, «по полной» — по мнению Изгоева, такая семья не вырабатывает этических идеалов, эстетических вкусов и вообще определенного мировоззрения, не руководит чтением молодежи, не прививает ей уважения к женщине и даже... не предохраняет ее от раннего растления.

Изгоев пытается подкрепить свои умозаключения и выводы малорепрезентативным опросом студенческой молодежи, проведенным и опубликованным приват-доцентом М.А. Членовым (показательно и название этой публикации — «Половая переписка московского студенчества»). Относительно небольшое количество ответов экстраполируется Изгоевым на всю интеллигентскую среду. Ссылаясь на упомянутый опрос и сомнительные книги (например, «Страница из половой исповеди московского студенчества». М., 1908), Изгоев пугает читателя «Вех» выводами в духе «желтой прессы» о том, что среди студентов есть субъекты, начавшие свою половую жизнь с семилетнего возраста, что в наших интеллигентных семьях у детей уже с восьмилетнего возраста пробуждается опасное половое любопытство, что распространено, как он пишет, «опасное для расы зло — онанизм» и т.п.

Рассуждения Изгоева доходят даже до тенденциозного вывода расового характера, вызывающего крайне неприятные ассоциации: «Английский студент прежде всего здоров. В английских университетах вы не найдете, как среди русской революционной молодежи, 75 процентов онанистов. Английский студент в огромном большинстве случаев не знает публичных домов. Про русских передовых студентов вы этого не скажете. Английское “мускулистое животное” подходит

²⁵ Изгоев А.С. Об интеллигентной молодежи (Заметки об ее быте и настроениях) // Там же. С. 186.

²⁶ Там же.



А.В. Пешехонов

к женщине с высокими чувствами и дает ей физически здоровых детей. В Англии “интеллигенция” есть прежде всего и физический оплот расы: она дает крепкие, могучие человеческие экземпляры. В России самая крепкая физически часть нации, духовенство, пройдя через интеллигенцию, мельчает и вырождается, дает хилое, золотушное, близорукое потомство»²⁷.

И хотя в статье Изгоева есть отдельные здравые мысли о проблемах школьного и университетского образования, в целом она не носит научного характера, содержит весьма неубедительную аргументацию и, безусловно, снижает общий уровень сборника «Вехи». Вероятно, инициатор и составитель «Вех» Гершензон поместил ее для заполнения некоей педагогической ниши антиинтеллигентской направленности. Учитывая, что остальные авторы критиковали интеллигенцию с философских, этических, мировоззренческих, психологических и юридических позиций, педагогики сборнику «не хватало». А тут статья Изгоева подвернулась.

Есть ли в сборнике помимо критики интеллигенции в веховском смысле слова какая-либо позитивная программа? Да, но следует подчеркнуть, что сформулирована она в очень общих чертах. В частности, в упоминавшейся статье Булгакова «Героизм и подвижничество» интеллигентскому героизму автор противопоставляет христианское

²⁷ Там же. С. 194–195.

подвижничество. Он весьма скептически относится к идее внешнего переустройства, к задаче героизма — внешнему спасению человечества по определенному плану, даже если ради этого и придется ломать жизнь. В качестве положительной альтернативы этому и выдвигается христианское подвижничество, заключающееся в трактовке Булгакова в том, чтобы превратить свою жизнь в незримое самоотречение, послушание, исполнять свой труд со всем напряжением, самодисциплиной, самообладанием; чтобы и в труде, и в самом себе видеть лишь орудие Промысла Божьего.

Все вышеизложенное, связанное как с критикой интеллигенции в веховском смысле слова, так и с позитивной программой, представленной в сборнике в значительно меньшей степени, позволяет сделать вывод, что авторы «Вех» призывали к отказу от попыток улучшить мир путем внешних изменений. Они считали, что это может привести только к деструктивным последствиям, таким, например, как первая русская революция, и призывали к необходимости сосредоточиться на совершенствовании внутреннем. Это отмечается и в предисловии к «Вехам», написанном Гершензоном. Там подчеркивается, что, несмотря на разногласия между авторами сборника, «их общей платформой является признание теоретического и практического первенства духовной жизни над внешними формами общежития, в том смысле, что внутренняя жизнь личности есть единственная творческая сила человеческого бытия и что она, а не самодовлеющие начала политического порядка, является единственно прочным базисом для всякого общественного строительства. С этой точки зрения идеология русской интеллигенции, всецело покоящаяся на противоположном принципе — на признании безусловного примата общественных форм, — представляется внутренне ошибочной, т.е. противоречащей естеству человеческого духа, и практически бесплодной, т.е. неспособной привести к той цели, которую ставила себе сама интеллигенция, — к освобождению народа»²⁸.

Прежде чем попытаться дать оценку центральной, по мнению Гершензона, идее «Вех», следует отметить один весьма существенный момент: как это ни странно, но идея первенства внутренней жизни над внешними формами общежития, объединяющая ряд статей сборника, при внимательном рассмотрении вовсе не является его общей платформой. На это обратили внимание еще современники «Вех».

²⁸ Вехи. Интеллигенция в России... С. 23.

Эклектизм в методологии сборника, при котором неизбежно будут возникать существенные внутренние противоречия, был отмечен идейным оппонентом «Вех», одним из лидеров партии народных социалистов (энесов) А.В. Пешехоновым.

В статье «На очередные темы. Новый поход против интеллигенции», опубликованной в четвертом номере журнала «Русское богатство» за 1909 г., он писал: «Перед нами не альманах, не случайный сборник, каких теперь появляется много; это книга, написанная по определенному плану.

Наперед была поставлена задача, и заранее были распределены роли.

Г. Бердяев взялся опорочить русскую интеллигенцию в философском отношении.

Г. Булгаков должен был обличить ее с религиозной точки зрения.

Г. Гершензон принял на себя труд изобразить ее психическое уродство.

Г. Кистяковский взялся доказать ее правовую тупость и неразвитость.

Г. Струве — ее политическую преступность.

Г. Франк — моральную несостоятельность.

Г. Изгоев — педагогическую неспособность.

За интеллигенцию взялось, таким образом, сразу семь писателей. ... Они дружно поработали: каждый по своей специальности постарался, да и другим помог по силе возможности. ...Обширную, хотя и неопределенную территорию охватили семь писателей своими розысками; большой, хотя и неопределенный период времени они исследовали... Каждый тщательно собирал материалы для обвинения и не менее тщательно обходил и выделял все, что могло, по его мнению, смягчить их или опровергнуть. А потом все собранное таким образом стащили в одну кучу, — и поставили на счет русской интеллигенции.

Один их прием... состоял в том, что свойственное целому роду они приписывали в качестве характерной особенности виду; другой их прием заключался в том, что они приписывали целому виду то, что им удалось подметить у той или иной из его разновидностей и даже хотя бы у отдельного индивидуума, — подметить в настоящем или в прошлом, если не в одну эпоху, то в другую.

Куча получилась не малая, — продолжал Пешехонов, — под нею, казалось бы, можно было похоронить русскую интеллигенцию. Одна беда: эта куча сама собой рассыпается. Легко понять, что при указанном методе в книге неизбежно должна была получиться масса противоречий, больше того, взаимно исключаящих друг друга положений. У одной

разновидности оказался один порок, у другой — прямо ему противоположный; для одной эпохи характерно было одно прегрешение, а другая — впадала в грех как раз обратный; много и то значит, с какой кто точки зрения смотрел: в одном и том же объекте один порок открыл, другой добродетель заметил... Соединив собранные ими материалы в одну кучу, авторы «Вех», очевидно, и сами обратили внимание, что они плохо укладываются вместе: торчат в разные стороны, — того и гляди, вся куча рассыплется. В предисловии они спешат предупредить об этом и успокоить своих читателей, что это только «кажущееся противоречие» и что происходит-де оно от того, что «вопрос исследуется участниками в разных плоскостях»...»²⁹

Методологические недостатки «Вех», сформулированные в общем виде Пешехоновым, были конкретизированы известным политиком и общественным деятелем, лидером партии конституционных демократов П.Н. Милюковым в очень темпераментной контрвеховской статье «Интеллигенция и историческая традиция», опубликованной в вышедшем в 1910 г. сборнике «Интеллигенция в России». Милюков отметил, что веховская статья Б. Кистяковского «В защиту права» опрокидывает всю концепцию сборника, как она сформулирована в большинстве статей и как ее пытается представить инициатор сборника Гершензон.

Действительно, Кистяковский критикует многих представителей интеллигенции за пренебрежение к праву, регламенту, процедуре и за противопоставление им таких понятий, как совесть, целесообразность и т.п. Таким образом, Кистяковский критикует интеллигенцию за пренебрежение не внутренней жизнью, а как раз внешними формами бытия. Статьи Кистяковского и Булгакова никак не уживаются друг с другом, их объединяет только критика интеллигенции, но с диаметрально противоположных позиций.

Помимо вывода Милюкова, можно выделить и другие противоречия в сборнике «Вехи». Они подтверждают слова Пешехонова о том, что в одном и том же объекте один автор сборника открыл порок, а другой заметил добродетель. Возьмем, к примеру, то, что веховцы называли государственностью. Если Струве писал об отчуждении интеллигенции от государства и о враждебности ее по отношению к нему (относя к этому анархизм и разные виды революционного радикализ-

²⁹ Цит. по: Там же. С. 456–457.



Б.А. Кистяковский

ма)³⁰, и писал об этом неодобрительно; если Франк, как уже отмечалось, называл государственное могущество объективной ценностью, которую интеллигенция вместе с другими объективными ценностями в силу своего нигилизма отрицает³¹, что также оценивалось в контексте его статьи негативно, то Гершензон критиковал русского интеллигента за то, что он с юных лет живет вне себя, признавая единственно достойным объектом своего интереса и участия нечто лежащее вне его личности, в том числе и государство³². Получается, что и враждебность по отношению к государству, и отрицание объективной ценности его могущества — плохо, и признание государства достойным объектом своего интереса — тоже плохо. Не говоря о том, что авторы «Вех» не уточнили, какой концепции государства они придерживаются, подобные противоречия ослабляют убедительность сборника и подтверждают правоту критики Пешехонова.

Следовательно, можно сделать вывод, что общей платформой сборника является критика либеральной и социалистической интеллигенции, но критика, ведущаяся с разных позиций, хотя идеи Булгакова и Струве повторяются чаще.

Как уже отмечалось выше, сборник «Вехи» вызвал оживленную полемику. Известно, что ее итоги оказались для авторов не очень приятными. С восторженными отзывами выступили мыслители и общественные

³⁰ См.: Струве П.Б. Указ. соч. С. 139.

³¹ См.: Франк С.А. Указ. соч. С. 159.

³² См.: Гершензон М.О. Указ. соч. С. 85.

деятели правого и даже откровенно черносотенного толка, в то время как либеральная и особенно социалистическая интеллигенция подвергла «Вехи» беспощадной критике. Попытаемся разобраться, почему так получилось.

Понятно, что социалистическая интеллигенция увидела в сборнике резкую критику как своей доктрины, так и способов ее осуществления. Несколько сложнее понять отрицательное отношение либералов к «Вехам», учитывая, что многие из веховцев в свое время так или иначе были связаны с либерализмом. Пониманию отношений либералов (в частности, кадетов) и веховцев препятствует и процитированная выше оценка Ленина, считавшего, что вся критика «Вех» частью либералов — лишь камуфляж и что «Вехи» выражают суть кадетизма. На самом деле это не так. Здесь, видимо, сказалась черта Ленина, которую имел в виду один из современных ему политиков, назвав Ленина «гениальным упрости-телем». Вероятно, сказалась и логика политической борьбы. Сборник «Вехи» с распростертыми объятиями был встречен правыми кругами. Ленин как политик не мог не воспользоваться этим для компрометации своих противников-кадетов.

Для правильного понимания отношения либералов к «Вехам» необходимо помнить, что русский либерализм был неоднородным течением, в нем было как умеренное, так и радикальное крыло. Часть либералов действительно отказалась от активной политической борьбы и в этом смысле к ним может быть применено определение «либеральное ренегатство». Но большинство либералов (в первую очередь партия кадетов, активно оппозиционировавшая правительству) не могли безболезненно воспринять упреки в адрес интеллигенции. И в самом деле: кадеты пытались реформировать российское общество (радикально реформировать — вспомним: разогнанные I и II Думы были кадетскими — но мирным путем), придать обществу хотя бы начала цивилизованности, и вдруг раздаются причитания: вы виноваты, вы разбудили темную стихию, займемся внутренним совершенствованием, а снаружи оставим все как есть. Но оставить все как есть — это значит согласиться с полицейским произволом, с отказом от внедрения элементарных свобод и т.п. Если бы такие призывы исходили из правительственного лагеря, правых кругов, это было бы, по крайней мере, понятно. Но они исходили от бывших соратников. Как можно было тут кадетам не возмутиться? Они и составили основную массу критиков «Вех».

Милюков, например, решительно отверг обвинение в безгосударственности, брошенное по адресу либеральной интеллигенции. Он от-

метил, что безгосударственны-то как раз идейные предшественники «Вех», а вовсе не те, кто выдвигает на первый план внешние формы. По мнению Милюкова, «интеллигенция (в широком смысле слова, конечно) только *одна* и была государственна в России. Она была государственна против старого вотчинного режима, против полного почти отсутствия сознания права в народной массе, против нарушений закона бюрократией и злоупотреблений законом привилегированных классов, против “темных стихий” народного инстинкта и против известной части революционных доктрин»³³. Таким образом, Милюков исходил из либеральной доктрины правового государства, а не из этатистской доктрины, к которой примкнули веховцы.

Вернемся к вопросу о той идее, которую сами авторы сборника считали центральной — к идее о приоритете внутренней жизни над внешними формами общежития.

Сама по себе эта идея не является оригинальным изобретением авторов сборника, ее истоки можно найти при желании в глубине веков. Если рассматривать обозримый период времени, более-менее сопоставимый со временем написания «Вех», то можно заметить, что эта идея была распространена в 40-е гг. XIX в. Ее можно легко найти у славянофилов или в более ярко выраженном виде у Гоголя времен его религиозных исканий, в его работе «Выбранные места из переписки с друзьями», у представителей русского консервативного национализма, например у Достоевского.

Уже некоторые из славянофилов постарались довести эту позицию до логического конца, отрицая необходимость совершенствования государства и права в принципе. Обратимся к статье Кистяковского: «Так, Константин Аксаков утверждал, что в то время, как “западное человечество” двинулось “путем внешней правды, путем государства”, русский народ пошел путем “внутренней правды”. Поэтому отношения между народом и Государем в России, особенно допетровской, основывались на взаимном доверии и на обоюдном желании пользы. “Однако, — предполагал он, — нам скажут: или народ, или власть могут изменить друг другу. Гарантия нужна!” И на это он отвечал: “Гарантия не нужна! Гарантия есть зло. Где нужна она, там нет добра; пусть лучше разрушится жизнь, где нет доброго, чем стоять с помощью зла”».

³³ Милюков П.Н. Интеллигенция и историческая традиция // Вехи. Интеллигенция в России... С. 344.



П.И. Новгородцев

Далее в своей статье Кистяковский процитировал поэта-юмориста Б.Н. Алмазова, который вложил в уста К.С. Аксакова стихотворение, начинающееся словами:

«По причинам органическим
Мы совсем не снабжены
Здравым смыслом юридическим,
Сим исчадьем сатаны.
Широки натуры русские,
Нашей правды идеал
Не влезает в формы узкие
Юридических начал...»³⁴

Возникает вопрос: что же дурного в этой идее как таковой? Сама по себе идея необходимости личного совершенствования не может вызвать возражений. Но тогда почему столь обескураживающими для веховцев стали результаты полемики вокруг их совместного труда, а именно тот факт, что поддержали сборник и выступили с восторженными отзывами о нем лишь мыслители и общественные деятели правого и даже откровенно черносотенного толка?

Вот как — с нескрываемой симпатией — отозвался на сборник «Вехи», конечно, не черносотенец, но мыслитель все-таки правого толка, несмотря на все его антиномии, В.В. Розанов: «...добавлю об интел-

³⁴ См.: Кистяковский Б.А. В защиту права // Там же. С. 114.

лигенции: над черствой бесчувственностью ее и черным бесстыдством ее можно было бы поставить крест, не появившись “Вехи”; но эти русские интеллигенты, все бывшие радикалы, почти эс-деки, и во всяком случае шедшие далеко впереди и далеко левее Мережковского, Философова и Розанова, когда-то деятели и ораторы шумных митингов (Булгаков), вожди кадетов (Струве), позитивисты и марксисты не только в статьях журнальных, но и в действии, в фактической борьбе с правительством, этим удивительным словом в сущности о себе и своем прошлом, о своих вчерашних страстнейших убеждениях, о всей своей собственной личности, вдруг подняли интеллигенцию из той ямы и того рубища, в которых она задыхалась, в высокую лазурь неба»³⁵.

А вот что написал в своем открытом письме авторам сборника один из идеологов черносотенства, один из основателей Союза русского народа архиепископ Антоний (Храповицкий): «Истекающая неделя была для меня праздником: в эти дни, точнее — в эти ночи, я читал “Вехи”. Я читал слова любви, правды, сострадания и веры в людей, в наше общество. <...>

Впрочем, отдельного человека все-таки возможно нравственно отрезать, но когда в упорном заблуждении соединилось большинство общества и объявило зло добром, а добро глупостью, то идти против них хотя бы со словом самого искреннего доброжелательства, — это подвиг. Да, это подвиг, великий и прекрасный. Такой подвиг приняли на себя авторы “Вех”. Они обратились к обществу с призывом покаяния, с призывом верить, с призывом к труду и к науке, к единению с народом, к заветам Достоевского и славянофилов. <...>

Читатели, которым все это дорого, с восторгом приветствуют вас, русские писатели! Мы не знаем, чем больше восхищаться: научностью ли, разумностью ли ваших доводов, или примиренным любящим голосом вашего обращения к инакомыслящим, или вашей верой в силу человеческой совести даже у тех, кто ее отрицает и в теории, и на практике; или, наконец, вашей суворовской храбростью, вашим восторженным мужеством, с которым вы, подобно уверовавшему Савлу, обращаетесь к своим братьям по бывшему ложному увлечению. Все эти свойства речи может внушить только возвышенная, благородная душа, широко просвещенный светлый ум и русское открытое сердце. <...>

Ваша книжка раскупается нарасхват; она возбуждает бледный страх среди упорных поборников нигилизма, но искренних между ними за-

³⁵ Цит. по: Вехи. Интеллигенция в России... С. 455.

ставляет с радостным трепетом возвращаться к разумной и праведной жизни. Можно опять радоваться за русских людей, можно снова взирать на их заблуждения и падения, как на временное безумие и болезнь, можно снова надеяться на русское общество, на Русь. <...>

Вы пошли на правое дело без расчета, не подумали о том, сколько нравственных заушений придется вам принять за правду. Пошли, убив в себе всякое тщеславие, следуя только совести и любви. Вы знали, что если и не поймут вас на земле люди, то будут приветствовать с неба ангелы. <...>

Ваше дело, ваша книга, есть событие, событие чистое, христианское, русское»³⁶.

(Добавим, что подобного рода прием «Вех» правыми кругами российской общественности заставил их авторов отказаться от идеи издать еще один сборник под названием «О национальном лице». Видимо, веховцам не улыбалась перспектива оказаться еще раз обласканными черносотенцами.)

Конечно, было бы неправильным размещать авторов сборника «Вехи» на правой части российского политического спектра. Конечно, у них были совсем иные мотивы, чем у черносотенцев. Веховцев испугал путь, избранный русской интеллигенцией, они увидели в нем истоки грядущей катастрофы. Правых же волновали иные, корыстные мотивы — желание сохранить существующую власть и свои привилегии. Но факт остается фактом: при всей разнице мотивов и субъективных намерений, веховцы объективно оказались в одной компании с крайне правыми и были восприняты как их вольные и невольные союзники. Этот исторический факт показывает малоперспективность сидения «между двумя стульями» в поляризованной политической обстановке.

Авторы «Вех», сами того не желая, встали в один ряд с правыми по следующим причинам: 1) выдвигая идею приоритета внутренней жизни, они ударились в другую крайность и о внешнем переустройстве отзывались, по сути, однозначно отрицательно; 2) они совсем отбросили при этом конкретно-исторические обстоятельства. А между тем, как справедливо отмечал известный русский философ и юрист П.И. Новгородцев, «изменение внешних форм — ведь это означает в России победу возможности для каждого развиваться и расти, думать и говорить, веровать и молиться, свободу жить и дышать; это значит

³⁶ Цит. по: Вехи. Интеллигенция в России... С. 458–459.

освобождение от тех угнетающих условий, которые насильственно задерживали рост народной жизни и довели ее до неслыханных ужасов всеобщего нестроения.

Проповедовать русским, что внешние формы жизни не важны, все равно что людям, настрадавшимся от долгого пребывания в тесном и душном помещении, говорить, что для них не важно перейти в светлый и просторный дом. Конечно, жить в светлом доме — не значит иметь все, что нужно для полноты человеческого существования; но во всяком случае, это такое наглядное и бесспорное благо, ценность которого нет необходимости доказывать и защищать»³⁷.

Таким образом, игнорируя конкретные российские условия, веховцы объективно как бы стали рядом с теми, кто отрицал необходимость перемен по своим корыстным соображениям.

Вышеизложенное вовсе не умаляет значения сборника, вскрывшего многие изъяны освободительного движения, высказавшего много верных замечаний, привлекающих наше внимание и сейчас. Но, являясь попыткой встать над схваткой, «Вехи» не могли быть спокойно восприняты в условиях острого политического противостояния. Кроме того, в сборнике не было убедительной позитивной программы. Она свелась, по сути, к проповедям, между тем как еще в середине XIX в. В.Г. Белинский отмечал, что Россия довольно слушала их, и не проповеди ей нужны, а успехи цивилизации, просвещения, гуманности³⁸. Подобные попытки имеют мало шансов на адекватную оценку современниками, а главное, на свое осуществление. Это подтвердили и последующая история России, и судьбы авторов.



³⁷ Новгородцев П.И. Введение в философию права. Кризис современного правосознания. М., 1996. С. 16.

³⁸ См.: Белинский В.Г. Письмо к Н.В. Гоголю от 15/3 июля 1847 г. // Гоголь Н.В. Полное собрание сочинений. В 14 т. Т. 8. М.; Л., 1952. С. 501.



REFERENCES

1. *Bagdasarjan V.Je., Resnjanskij S.I.* Sbornik «Vehi» v kontekste obshhestvennoj polemiki o putjah razvitija Rossii: opyt introspektivnogo analiza [Collection «Milestones» in the context of public controversy about the ways of Russia's development: the experience of introspective analysis] // Vestnik RUDN. Serija «Istorii Rossii» [Bulletin of RUDN University. Series «History of Russia»]. 2015. № 1. S. 21–41.
2. *Lazareva A.N.* Intelligencija i religija (K istoricheskomu osmysleniju problematiki «Veh») [The Intelligentsia and Religion (On the assessment of the problem of understanding «Milestones»)]. M.: IF RAN, 1996. 85 s.
3. *Maslin M.A.* «Vehi»: Rossija, zarubezh'e i sovremennij kontekst [«Milestones»: Russia, foreign countries and modern context] // Vestnik Moskovskogo universiteta [Bulletin of Moscow University]. Serija 7 «Filosofija». 2009. № 4. S. 3–17.
4. *Portnjagina M.A.* Russkij liberalizm posle revoljucii 1905–1907 gg. (Obshhestvenno-politicheskie pozicii S.N. Bulgakova, M.O. Gershenzona, A.S. Izgoeva). Avtoref. dis. ... kand. ist. nauk [Russian liberalism after the revolution of 1905–1907. (Socio-political positions of S.N. Bulgakov, M.O. Gershenzon, A.S. Izgoev.) Abstract dis. ... cand. ist. sciences]. SPb., 1994.



Ключевые слова:

Русская общественная мысль, сборник «Вехи», М.О. Гершензон, П.Б. Струве, С.Н. Булгаков, Н.А. Бердяев, С.Л. Франк, Б.А. Кистяковский, А.С. Изгоев, В.И. Ленин, П.Н. Миллюков, А.В. Пешехонов, П.И. Новгородцев

Viktor I. Goltsov

TO THE QUESTION ABOUT FEATURES OF RUSSIAN PUBLIC THOUGHT AND THE PLACE OF THE COLLECTION «VEKHI» IN ITS HISTORY



The article describes the meaning of Public Thought as a social, political and spiritual reflection of Russian society. The reasons for a large number of theories devoted to the arrangement of Russia are highlighted, shown are the main methods outlined in them for improving life in the country. In the context of this general analysis, the place of the collection «Vekhi» in the history of Russian Public Thought is shown, and a critical analysis of its concept is given.

Key words: Russian Public Thought, the collection «Vekhi», Mikhail Gershenzon, Peter Struve, Sergei Bulgakov, Nikolai Berdyaev, Semyon Frank, Bogdan Kistyakovski, Alexander Izgoev, Vladimir Lenin, Pavel Milyukov, Alexey Peshekhonov, Pavel Novgorodtsev.

Viktor I. Goltsov – Ph.D. in History (Samara).

 **Гольцов Виктор Иванович** 

кандидат исторических наук, г. Самара



DOI: 10.35549/HR.2023.2023.43.002

С.М. Исхаков

ИСТОРИЯ РЕВОЛЮЦИОННОЙ СЕВЕРНОЙ ЕВРАЗИИ: АНТРОПОЛОГИЯ АКАДЕМИЧЕСКОЙ ЖИЗНИ И МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА (1957–2019 гг.)



История советской науки, в том числе опыт сотрудничества историков с зарубежными коллегами, с одной стороны, отражала международное положение СССР, с другой — проблемы самой советской исторической науки, которая несколько десятилетий находилась почти в полной изоляции от мировой науки, а также сильное стремление советских обществоведов к научной интеграции, к расширению международного сотрудничества, которое выражалось в разных формах, в том числе путем создания совместных ассоциаций, комитетов, комиссий. В ряде публикаций, носящих преимущественно формально-отчетный характер, дается общий обзор того, как в революционной проблематике начала XX в. происходило налаживание международных контактов советских, а затем российских историков, кем были участники этого процесса, какую роль при этом сыграли ученые, особенно из Академии наук СССР / Российской академии наук, какими были результаты их работы. При этом, однако, определенные факты, сюжеты, детали, подробности, необходимые для полноты того, что происходило, не отражены, чему посвящена данная статья¹.

¹ Статья дополняет прежние мои публикации на эту тему: *Исхаков С.М. Великая народная революция 1917 года в России: из опыта изучения // Вестник Ленинско-*

Во время постсталинской «оттепели» в целях координации работы в Академии наук СССР были созданы научные советы, в том числе по ряду проблем истории. Состоявшееся 24 октября 1957 г. обсуждение доклада директора Института истории АН СССР А.Л. Сидорова на юбилейном заседании Ученого совета института, а затем и дискуссия 18 ноября 1957 г. на открытии только что созданного Научного совета АН СССР по проблеме предпосылок революции 1917 г. свидетельствовали о наметившейся потребности существенно изменить подход к ее исследованию. Работа, которая началась как эмпирическое исследование экономических предпосылок этой революции, потребовала новых методов осмысления этого феномена. Ряд историков, участвовавших в этой работе, в основном ученики Сидорова, подвергли критике концепцию «Краткого курса истории ВКП(б)».

6 декабря 1957 г. на заседании Президиума АН СССР были заслушаны доклад академика И.И. Минца «Великая Октябрьская социалистическая революция и ее всемирно-историческое значение» и содоклад председателя Экспертной комиссии (в ее состав входили С.И. Волков, И.А. Гладков, Э.Б. Генкина, Г.Д. Обичкин, А.Л. Сидоров, С.Г. Струмилин и др.) академика М.Б. Митина, в котором, в частности, отмечалось, что доклад не содержит перспективного исследовательского плана; вместо него представлен список работ, которые готовились в Институте истории АН СССР и некоторых других учреждениях; к тому же не намечена перспектива совместной работы всех научных учреждений по данной тематике и пр. Для руководства и координации работ по данной проблеме предлагалось утвердить Научный совет, в который должны

го мемориала. Вып. 9. Материалы Всероссийской научной конференции «1917 год в зеркале истории», посвященной 90-летию Октябрьской революции 1917 года. Ульяновск, 2007. С. 27–41; *Он же*. Научный совет РАН по истории российских революций // Вопросы истории. 2007. № 12. С. 146–159; *Он же*. Проблемы изучения военной интервенции и гражданской войны в России: дискуссии в Научном совете по истории Великой Октябрьской социалистической революции в условиях «перестройки» // Военная интервенция и гражданская война в России (1918–1920 годы). М., 2009. С. 228–238; *Он же*. Академический центр изучения революционного 1917 года и гражданской войны в постимперской России: некоторые итоги и перспективы // Падение империи, революция и гражданская война в России. М., 2010. С. 549–600; *Он же*. Международная комиссия по изучению революций в России // 1917 год в Евразии. Сборник статей и материалов. М., 2017. С. 5–17; *Он же*. Международная комиссия по изучению Великой Октябрьской социалистической революции // Исторический вестник. 2019. № 28. С. 72–91; *Он же*. С.В. Тютюкин и академический Совет по революционной России // Всегда оставался верен себе. Сборник памяти доктора исторических наук Станислава Васильевича Тютюкина. М., 2021. С. 46–55.

были войти Минц (как «руководитель проблемы»), А.Е. Иоффе (ученый секретарь), Д.И. Баевский, Э.П. Бурджалов, С.П. Валк, Л.С. Гапоненко, Г.Н. Голиков, А.А. Дризул, Ю.И. Жюгжда, З.И. Ибрагимов, С.Н. Покровский, И.М. Разгон, И.М. Саат, Н.И. Супруненко, А.Л. Фрайман, Г.В. Хачапуридзе, Д.А. Чугаев и др. Президиум все же одобрил проект, поручив в двухнедельный срок отредактировать его с учетом высказанных замечаний. Отделению исторических наук было поручено представить на утверждение Президиума АН СССР новый состав Научного совета по проблеме «История Великой Октябрьской социалистической революции и ее международное значение» и план подготовки к 50-летию Октябрьской революции.

28 февраля 1958 г. Президиум АН СССР утвердил состав Совета, который получил несколько иное, чем предлагалось, название: «История Великой Октябрьской социалистической революции» при Отделении исторических наук АН СССР, из 29 человек, в том числе Минц (председатель), П.Н. Соболев (заместитель председателя), Иоффе (ученый секретарь), члены: Баевский, Гапоненко, Голиков, Ибрагимов, Разгон, Саат, Супруненко, Чугаев и др. На Совет возлагалось руководство научно-исследовательской работой в этой области, согласование планов научных учреждений, устранение дублирования, определение первоочередных проблем и т.п. В апреле 1958 г. состоялась первая сессия данного Совета, в ней приняли участие более 300 представителей научных учреждений.

8 сентября 1961 г. академический статус Совета был повышен до Совета при Отделении исторических наук по комплексной проблеме «История Великой Октябрьской социалистической революции» (председатель Минц), а Научный совет «Общие закономерности и особенности развития России в эпоху империализма» (председатель Сидоров) был реорганизован в его секцию.

Сессии, конференции и симпозиумы, проводимые Советом, стали трибуной для дискуссий, подведения итогов исследовательской работы, определения ближайших задач, определенной формой планирования и координации деятельности как научных институтов и кафедр, так и отдельных ученых. Так, инициатива Совета о созыве научной сессии, посвященной 50-летию Ленского расстрела, выхода первого номера газеты «Правда» и революционному подъему в России, заинтересовала многих историков. Сессия, которая началась 17 апреля 1962 г. и продолжалась шесть дней в Харькове, приобрела всесоюзный масштаб, на ней присутствовали много представителей из разных республик, краев и областей страны. Приведем небольшие фрагменты из неопубликованной

стенограммы этой сессии, которые передают настроения и надежды историков на кардинальные перемены в обществе.

«М.Я. Гефтер (Москва): Товарищи, у нас установилась хорошая традиция: один раз в полгода мы встречаемся на сессии. Хотя ни одна конференция не заменит исследовательской работы, ни одна дискуссия не заменит печатный труд, недооценивать эффективность научных сессий историков нельзя. <...> Мы сейчас переживаем хороший период в нашей исследовательской работе, период преодоления культа личности Сталина, и мы можем здесь действительно покончить с такими пережитками этого культа <...>».

П.В. Волобуев (Москва): Товарищи, как мне представляется, наша основная задача заключается в том, чтобы подвести итоги проделанной работы по изучению истории и на основании творческого обмена вести разработку и исследовательскую работу в дальнейшем. <...> Мы преодолеваем, мы стремимся охватить исторический процесс в его единстве и многообразии, во взаимосвязи и взаимодействии. Это является нашим достижением, и мы должны в этом направлении двигаться дальше.

А.Г. Зима (Фрунзе): <...> Правильно здесь отмечали, что настоящая сессия закладывает фундамент нового подхода, нового разворота исторической науки, и в частности в изучении вопросов, которые мы с вами здесь рассматриваем, которым посвящена настоящая сессия. <...>

Э.Э. Крузе (Ленинград): <...> Мне кажется, что задача нашей сессии, посвященной 50-летию юбилею революционного движения в России, заключается в следующем: мы должны подвести итоги всей нашей исследовательской работе, что и было сделано в той или другой мере в докладах. Кроме того, мне кажется, что мы должны здесь рассмотреть и обсудить ряд спорных вопросов, и хорошо на эту тему поспорить с тем, чтобы когда мы поедем на места и будем работать над этими спорными темами, мы бы уже знали, как нам вести данные исследования. <...> По-моему, нужны монографические исследования о революционном движении России в целом. Сейчас такие исследования написать можно, и это должно явиться результатом работы нашего совещания.

А.И. Воронова (Минск): <...> Большой вред изучению историографии и источниковедения причинил культ личности Сталина. Напомню вам факты, которые сейчас кажутся анекдотом. В 1950 г. я опубликовала статью о революции 1905–1907 гг. в Белоруссии в сборнике Минского педагогического института. Издательство потребовало от меня перечислить в статье все 13 упоминаний Сталиным города Гомеля. Многие упоминания не имели отношения к 1905 г., но я должна была о них упоми-

нать, и моя статья превратилась в набор цитат из произведений Сталина. Революция 1905–1907 гг. из статьи исчезла и растворилась в цитатах. <...>

Ю.И. Кирьянов (Москва): Ознакомление с исследовательской работой в области изучения истории рабочего класса и движения в период нового революционного подъема приводит к заключению о том, что в значительной мере разработка этой тематики тормозится рядом моментов, а именно: разобщенностью исследовательских кадров. У нас нет общего плана, который координировал бы работу институтов. Значительная часть исследовательских кадров сосредоточена в университетах, педагогических институтах, она работает самостоятельно, тематика утверждается там. <...> Пару слов по поводу статистики: у нас существует значительная путаница. Даже некоторые товарищи, которые делают шаг вперед по сравнению с официальными статистиками, как им кажется, они идут в сторону, но не вперед. <...>

Е.Б. Бекмаханов (Алма-Ата): Товарищи, несколько слов о значении нашей научной сессии. Я должен прямо сказать, что данная научная сессия особенно для нас, научных работников национальных республик, имеет громадное значение. <...> Значение нашей сессии состоит в том, что она показала большое влияние Ленского расстрела на трудящихся национальных окраин. Между прочим, и к сожалению, с мест никто не выступал, как этот расстрел оказал влияние на народы национальных окраин. <...> Мне очень понравилась постановка вопроса о национальном составе рабочего класса. Мы только в последние годы начали рассматривать этот вопрос. <...>

Я хочу свое выступление закончить одним организационным замечанием. Настало время очередную научную сессию проводить в Ташкенте или Алма-Ате с постановкой проблемы — “Рабоче-крестьянское национально-освободительное движение”. У нас возникли интересные проблемы. <...>

И.Л. Болясный (Киев): <...> Я считаю, что мы допускаем большую ошибку, когда отказываемся от исследований рабочего движения в годы революционного подъема в Польше, Финляндии и в других районах, потому что сейчас это самостоятельные государства. Чтобы иметь ясное представление, что собой представляла Россия, нужно исследовать события в Польше, Финляндии»².

² Стенограмма Всесоюзной научной конференции, посвященной 50-летию Ленского расстрела, выхода первого номера газеты «Правда» и новому революционному подъему в России от 17 апреля 1962 г. Харьков, 1962. Рукопись подготовлена в Харьковском государственном университете. Личный архив. Машинопись. Л. 2, 9–11, 17, 27, 32, 36–37, 45–46, 52–54, 56, 82, 96.

19 апреля 1962 г. Президиум АН СССР утвердил Научный совет при АН СССР по комплексной проблеме «История Великой Октябрьской социалистической революции» в составе: Минц (председатель), Соболев (заместитель), Г.Е. Рейхберг (заместитель), С.М. Кляцкин (ученый секретарь), А.В. Игнатъев (заместитель ученого секретаря), члены бюро: Гапоненко, Голиков, Иоффе, Сидоров и др.

Функции Совета со временем расширились и состояли в следующем: подведение итогов изучения истории данной революции как в СССР, так и за рубежом; координация и планирование исследований; ориентация ученых на создание фундаментальных «обобщающих» трудов. Скоро стало ясно, что решение этих задач невозможно без создания на местах опорных организаций, и были учреждены региональные секции Совета. В его составе работали 20 секций, в том числе Азербайджанская (А.С. Сумбатзаде), Армянская (Ц.П. Агаян), Белорусская (Н.В. Каменская), Грузинская (Н.И. Стура), Казахская (С.Н. Покровский), Латвийская (В.А. Штейнберг), Литовская (Б.Ю. Вайткявичюс), Среднеазиатская (Х.Ш. Иноят), Украинская (Н.И. Супруненко), Эстонская (Х. Арумэ).

Важнейшей задачей Совета считалось создание в сравнительно сжатые сроки (пять-шесть лет) крупных коллективных трудов по истории революции в Белоруссии, на Дальнем Востоке и Дону, в Закавказье, Казахстане, Молдавии, Поволжье, Прибалтике, на Северном Кавказе, в Сибири и Средней Азии, на Украине, Урале и т.д. Для этого создавались мобильные научные коллективы, объединявшие историков из различных институтов, городов и республик, а также ученых из социалистических стран.

Состоявшееся в январе 1962 г. в Варшаве совещание главных ученых секретарей академий наук социалистических стран по вопросу о координации исследований наметило для совместной разработки силами ученых этих стран ряд проблем, в том числе по истории. Была создана Проблемная комиссия многостороннего сотрудничества академий наук социалистических стран «История Великой Октябрьской социалистической революции». В период между заседаниями Комиссии Совет выполнял всю организационную работу по выполнению плана ее деятельности. Председатель Совета являлся одновременно представителем АН СССР в Комиссии и ее председателем. Основными направлениями деятельности Комиссии являлись: изучение международного значения Октябрьской революции и истории других социалистических революций, борьба с антикоммунистическими трактовками истории этих

революций, с критикой теории и практики социализма. Таким образом, перед Комиссией были поставлены как политические и идеологические, так и собственно научные задачи.

В Москве в апреле 1963 г. состоялось первое информационное совещание историков социалистических стран, участвовавших в этом проекте. В нем приняли участие представители 11 стран — Болгарии, Венгрии, Вьетнама, ГДР, Кубы, Монголии, Польши, Румынии, СССР, Чехословакии и Югославии. На совещании выступил Минц, который возглавил данную Комиссию (ее секретарем до декабря 1970 г. была Е.В. Иллерицкая). На этом заседании были также заслушаны сообщения о деятельности секций Совета и научных учреждений СССР, занимающихся изучением рассматриваемой проблемы. Координационные совещания этой Комиссии проводились в разные годы в Берлине, Будапеште, Бухаресте, Варшаве, Ленинграде, Москве, Софии, Улан-Баторе.

По инициативе Комиссии было проведено большое количество конференций, симпозиумов и других мероприятий. Так, в марте 1967 г. в Москве состоялась научная конференция «Международное значение Великой Октябрьской социалистической революции». Всего из стран, помимо СССР, было направлено на конференцию около 80 участников. Кроме ученых из стран социализма, в ней участвовали историки-марксисты еще из 27 стран: Австрии, Англии, Аргентины, Бельгии, Бразилии, Венесуэлы, Индии, Ирака, Ирана, Испании, Италии, Иордании, Колумбии, Ливана, Мексики, Панамы, Португалии, Сирии, США, Уругвая, ФРГ, Финляндии, Франции, Чили, Цейлона, Южной Африки и Японии. Всего на конференции присутствовало 500 ученых из 37 стран мира. Присутствие историков из таких стран, как Англия, США, ФРГ, Франция, где истории России и ее революциям уделяли большое внимание, было результатом работы членов Комиссии, перед которыми была поставлена такая задача.

На 3-м координационном совещании, которое состоялось в сентябре 1969 г. в Ленинграде, решили начать выпуск «Информационного бюллетеня» Комиссии, чтобы сообщать научной общественности о проделанной организационной и исследовательской работе, публиковать обзоры литературы, выходящей в социалистических странах, отчеты о научных мероприятиях, рецензии, статьи. Была создана международная редколлегия этого бюллетеня. С 1971 г. он издавался в Институте истории СССР АН СССР, где и находилась редакция этого издания. В нее от советской стороны входили: А.Я. Манусевич, Минц, А.П. Ненароков. С 4-го номера у бюллетеня появился секретарь редакции — Т.Ф. Кузьмина.

В состав бюро Совета (постановление Президиума АН СССР от 13 апреля 1971 г.) входили 19 человек, в том числе председатель Минц, два его заместителя — Соболев и Г.А. Трукан, ученый секретарь Иллерицкая³ (вместо Ненарокова, который исполнял эти обязанности с 9 августа 1967 г.), члены — Гапоненко, Е.Н. Городецкий, Игнатъев и др.; членов Совета насчитывалось 105. Состав советской части Комиссии, по решению Президиума АН СССР от 25 сентября 1972 г., являлся таким: председатель Минц, заместители председателя — Ю.И. Кораблев и Трукан, ученый секретарь Ненароков.

Сотрудники Совета провели в 1972 г. анкетирование среди специалистов в области истории Октябрьской революции и Гражданской войны с целью выявления круга проблем, нуждающихся в углубленной разработке и в обсуждении на сессиях и конференциях, а также определения комплекса источников, которые должны быть опубликованы в первую очередь. Совет получил 170 заполненных анкет: 70 анкет были заполнены историками Москвы и Ленинграда, остальные 100 — учеными, работавшими в 33 городах СССР, в том числе 9 столицах союзных республик (Алма-Ате, Ашхабаде, Баку, Ереване, Кишиневе, Минске, Таллине, Ташкенте, Тбилиси), 9 столицах автономных республик и центрах автономных областей (Казани, Карачаевске, Коканде, Махачкале, Нальчике, Орджоникидзе, Петрозаводске, Цхинвали и Чебоксарах), а также в Андижане, Донецке, Волгограде, Калининe, Краснодаре, Куйбышеве, Кулябе, Пскове, Рязани, Саратове, Ставрополе, Ульяновске и др. На анкету откликнулись историки, имевшие большой опыт научно-исследовательской работы и широкий научный кругозор.

В этих анкетах историки, работавшие в разных регионах СССР, в самых различных учреждениях и занимавшиеся очень неоднородной проблематикой, говоря о темах, нуждавшихся в первоочередной разработке, называли примерно один и тот же круг вопросов: 46 человек (27%) указали на недостаточную разработанность истории буржуазных и мелкобуржуазных партий и организаций в период Октябрьской революции и Гражданской войны, истории Белого движения и эмигра-

³ Иллерицкая, вспоминая много лет спустя один из сотрудников Совета Г.З. Иоффе, являлась «мастером разборов в вопросах “о жизни” и хотя мало интересовалась историей как таковой, была “особо приближена” к академику... И со временем академик произвел ее в ученые секретари своего Научного совета: так было уместней привлекать ее в творческие командировки, на научные конференции и т.п.» (Иоффе Г. Червонный «казак» Минц — Главный академик истории 1917-го (Воспоминания редактора). URL: <https://z.berkovich-zametki.com/2018-znomer8-9-gioffe/> (дата обращения: 08.04.2022)).

ции; 39 опрошенных (23%) указывали на необходимость углубленного изучения истории национальных движений и национального вопроса в период революции и Гражданской войны, а также особенностей революции в многонациональных районах страны; 30 опрошенных (17,6%) указали на необходимость продолжения всестороннего изучения истории этой войны; 17 человек (10%) подчеркнули важность исследований по истории аграрного вопроса в ходе революции и войны; 17 опрошенных (10%) высказались за углубленную разработку историографии революции и войны; в 10 анкетах говорилось о важности исследований по источниковедению этого периода. Новая группа вопросов, которые ставили историки в анкетах, касалась идейной борьбы накануне и в период революции, изучения психологии масс в годы революции и войны. Тамбовский историк А.Г. Протасов, вспоминая о работе Научного совета в те годы, писал: «Не было другого такого тесного, неформального сообщества, каким были историки Октября». Для периферийных историков, разбросанных по отраслевым институтам, Совет стал важнейшим условием творческого роста, давал ощущение причастности к «большой» науке⁴.

К 1973 г. в среде советских историков стало, по наблюдениям Г.З. Иоффе, осознаваться, что научная разработка многогранной и сложной проблемы Октября 1917 г. и вызванного им революционного движения в разных странах мира оказывается всесторонней лишь при условии ее комплексного изучения учеными ряда стран. Вот почему советские исследователи, изучающие историю революций в России, проявляли большой и все растущий интерес к трудам своих коллег из других социалистических стран⁵, а также, добавим, из капиталистических стран, особенно те, которые, как и сам Иоффе, имели доступ к западной литературе, имевшейся в спецхранах советских библиотек и архивов.

В 1973 г. в Майнце (ФРГ) состоялась первая конференция историков ФРГ и СССР (среди его представителей был заведующий сектором истории ЦК КПСС С.С. Хромов) под названием «Германия и Россия в период капитализма». Состоявшиеся в ее ходе встречи и беседы произвели, в частности, на одного из ведущих в ФРГ специалистов по истории

⁴ Протасов А.Г. Друг не умирает // Миллер В.И. Осторожно: история! М., 1997. С. 191.

⁵ Иоффе Г. Центральные исторические журналы СССР о трудах историков социалистических стран (1973 год) // История Великой Октябрьской социалистической революции. Информационный бюллетень Проблемной комиссии многостороннего сотрудничества академий наук социалистических стран. 1974. № 6. С. 82.

СССР советского периода Д. Гайера такое впечатление, что он загорелся мыслью установить прямые личные контакты с учеными из Института истории СССР АН СССР в Москве и его филиала в Ленинграде. В 1974 г. он совершил поездку в СССР, посетив эти научные учреждения⁶.

В 1974 г. подверглась упразднению секция Совета, занимавшаяся изучением предпосылок Октябрьской революции. Поводом послужило то, что в ряде публикаций⁷, по мнению академического и партийного руководства, были допущены «ошибки и путаница в вопросах методологического характера». Хотя Совет не редактировал эти работы и не рекомендовал их к печати и ответственность за их подготовку лежала на сидоровской секции Совета, оправдываясь в отчете перед Президиумом АН СССР Минц, были приняты «специальные меры» для усиления контроля за деятельностью данной секции и ее печатной продукции. Эти меры административного характера коснулись наиболее заметных участников осужденного «нового направления».

Отстранение в марте 1974 г. от должности директора Института истории СССР АН СССР члена-корреспондента АН СССР П.В. Волобуева явилось отражением явления более широкого свойства. Вспоминая о тех годах, он писал в ноябре 1993 г.: «В советской исторической науке интерес к проблеме отсталости и ее взаимосвязи с революцией возник в конце 1950-х годов и связан в основном с деятельностью группы историков “нового направления” (К.Н. Тарновский, И.Ф. Гиндин, В.В. Адамов, Л.М. Иванов, А.М. Анфимов, А.Я. Аврех, П.В. Волобуев). Конкретно-исторические исследования российского капитализма в промышленности, аграрно-крестьянского вопроса, роли монополий и банков показали, что действительная картина экономики России далека от официальных догм о материальной зрелости страны к социализму.

⁶ Филитов А.М. Научные связи историков в годы «холодной войны»: взгляд с «другой стороны» // Отечественная история. 2000. № 4. С. 130, 136, 138.

⁷ См.: Российский пролетариат: облик, борьба, гегемония. М., 1970; Свержение самодержавия. М., 1970. На этих сборниках, представляющих собой материалы состоявшихся в 1967 г. всесоюзных конференций, приуроченных к 50-летию Февральской и Октябрьской революций, имеется гриф Научного совета по комплексной проблеме «Великая Октябрьская социалистическая революция»; Вопросы истории капиталистической России. Проблема многоукладности. Свердловск, 1972. На этом сборнике, также состоящем из материалов всесоюзной конференции (1969 г.), имеется тот же самый гриф, но его статьи, как отмечалось позже в отчете руководства Совета, им не обсуждались и не рекомендовались к печати. Все конференции были организованы сидоровской секцией. Руководство Совета и в дальнейшем пыталось объяснить, что эта «ошибка» в работе была допущена из-за «своеволия» А.А. Сидорова, умершего в 1966 г.

Была доказана также многоукладность экономики, как проявление ее отсталости и неравномерности развития. Но попытки этой группы историков разобраться в сложных и конфликтных вопросах запоздалого, догоняющего развития России, в механизме взаимодействия различных укладов, в особенностях аграрного строя натолкнулись на сопротивление консервативной части историков (В.И. Бовыкин, В.Я. Лаверычев, Г.В. Шарапов и др.), получивших поддержку со стороны идеологических стражей в аппарате ЦК КПСС»⁸, к которым относился и Хромов.

Поднявшиеся на этой охранительной волне историки стремились, вспоминала сотрудница этого института Г.Д. Алексеева, сделать карьеру путем устройства на руководящие места в научном аппарате, а не путем больших творческих достижений. В научные коллективы вносились «деловые» отношения с элементами холуйства перед сильными мира сего и неуважения по отношению к тем специалистам, которые по уровню были намного выше их⁹. Эти консервативные силы устроили настоящий административный разгром, блокировали научный поиск, положили конец творческим дискуссиям, реставрировали старые догматические стереотипы и «единственно верные» постулаты.

Публикации противников «нового направления», писал австралийский исследователь Р. Марквик, были отмечены печатью псевдопатриотического приукрашивания предреволюционного самодержавного государства. Стремление представителей «нового направления» дать более объективное освещение причин революций 1905 и 1917 гг. означало «отказ от того шовинизма, которым было окрашено историческое сознание со времен Сталина». Борьба «с имперским великодержавием сталинских времен была существенным стимулом появления исторического ревизионизма после XX съезда КПСС. Капитуляция перед этим шовинизмом, напротив, означала бы благостное согласие с обновленным русским национализмом брежневских времен»¹⁰.

В январе 1975 г. в Москве состоялось совещание вице-президентов академий наук соцстран по общественным наукам, которое рекомендовало расширить проблематику Комиссии, включив в ее задачи изучение всех революций. В связи с этим было изменено и название Комиссии,

⁸ Волобуев П.В. Революция и отсталость: типологические размышления по поводу русского переворота 1917 года // 1917 год в Евразии... С. 588.

⁹ Алексеева Г.Д. Историческая наука в России. Идеология. Политика (60–80-е годы XX века). М., 2003. С. 59.

¹⁰ Марквик Р. П.В. Волобуев и историки «нового направления» // Академик П.В. Волобуев. Неопубликованные работы. Воспоминания. Статьи. М., 2000. С. 503.



Группа советских историков. 80-летие академика АН
 Украинской ССР Н.И. Супруненко. На переднем плане слева направо:
 И.И. Минц, Н.И. Супруненко, Е.В. Иллерицкая, О.И. Шусь. Киев, февраль 1980 г.

которая стала называться Проблемной комиссией «История Великого Октября и последующих социалистических революций». Это произошло в ходе 8-го заседания Комиссии (Прага, 30–31 октября 1975 г.), в котором от советской стороны участвовали Агаян, Кузьмина, Манусевич, Минц, Стура.

В состав советской части Комиссии по решению Президиума АН СССР от 11 июля 1977 г. входили: Минц (председатель), Кораблев (заместитель), В.И. Миллер (ученый секретарь), члены — Агаян (АН Армянской ССР), Гапоненко, Дризул (АН Латвийской ССР), Иллерицкая, Инояттов (АН Узбекской ССР), В.А. Маамяги (АН Эстонской ССР), Стура (АН Грузинской ССР), Сумбатзаде (АН Азербайджанской ССР) и др.

«Работа Научного совета, — писал в отчете о работе за 1977 г. Минц, — явно переросла его организационные рамки...¹¹ С каждым годом работа все увеличивается... Все это требует создания института, который бы взял на себя разрешение этих задач и координацию исследований в области изучения истории Великого Октября и после-

¹¹ Особый статус данного Совета подчеркивался и тем, что его сотрудники при защите своих диссертаций указывали, что работа выполнена в Научном совете, а Институт истории СССР не упоминался.

дующих социалистических революций... Вопрос о создании Института поставлен мною в ЦК КПСС». Письмо Минца генеральному секретарю ЦК КПСС Л.И. Брежневу об Институте истории Октябрьской революции, подобно Институту истории Великой революции во Франции, не получило поддержки¹². Такая реакция партийной инстанции означала, в сущности, недоверие к тому, что мог бы сделать новый институт под руководством Минца и его окружения.

Тем временем он и сотрудники и члены Совета, а также члены Комиссии продолжали интенсивно участвовать в разнообразных зарубежных научных мероприятиях. Так, во время Международного симпозиума «Великий Октябрь и опыт создания государств диктатуры пролетариата» в Будапеште 3–4 октября 1978 г. состоялось 11-е заседание Комиссии, в котором от советской части участвовали Кораблев, Миллер, Поляков и др. 17 октября 1979 г. в Варшаве состоялось рабочее совещание представителей Комиссии (от советской стороны — Дризул, Кузьмина, Минц, Стуруа и др.). 15 июня 1981 г. в Улан-Баторе состоялось заседание Комиссии (от советской стороны — Минц, Кузьмина и др.) и представителей советско-монгольской двусторонней комиссии по сотрудничеству АН СССР и АН МНР в области общественных наук. В апреле 1982 г. в д. Смоленице, под Братиславой, состоялось рабочее заседание группы членов Комиссии (Иллерицкая, Манусевич, Минц, Поляков). 14-е заседание Комиссии состоялось в Варшаве 31 мая — 1 июня 1983 г. (от советской стороны — Кораблев, Манусевич, Миллер).

Продолжались попытки членов Комиссии и Совета установить сотрудничество с Международным комитетом исторических наук (МКИН), главной международной организацией историков. Конгрессы МКИН, проходящие раз в 5 лет, на протяжении почти века привлекали внимание ученых со всего мира, поскольку показывали новые направления исследований и представляли собой возможность для настоящих научных дискуссий, в которых участвовали и отдельные ученые, и представители различных научных школ. Каждый конгресс отражал в той или иной мере состояние исторической науки в различных странах, расхождения и противоречия между историками, в том числе по революционной тематике. Чтобы войти в структуру МКИН, в Москве началась подготовка новой международной организации. 13 июля 1984 г.

¹² К истории русских революций: события, мнения, оценки. Памяти Исаака Израилевича Минца. М., 2007. С. 97, 101, 243.

последовало распоряжение Президиума АН СССР, на основании которого было собрано ее оргбюро¹³.

С 3 по 10 октября 1984 г. в Москве и Ленинграде (5–9 октября) работало оргбюро Международной комиссии по истории Октябрьской революции. В его заседаниях участвовали: с советской стороны — Хромов, Р.Ш. Ганелин, Городецкий, Г.З. Иоффе, М.П. Ирошников, Б.И. Каптелов, Кораблев, Н.М. Меньшова, И.В. Сабенникова, Г.Л. Соболев, И.С. Чичуров, А.О. Чубарьян, В.А. Шишкин; из зарубежных стран — П. Дьюкс (Великобритания), Д. Гайер (ФРГ), Ф. Мучи (Венгрия), А. Рабинович (США), В. Руге (ГДР), Х. Хазельштайнер (Австрия), Х. Христов (Болгария). Председательство на заседаниях поочередно осуществляли все члены оргбюро. Его председатель Минц не смог принять участие в заседаниях и направил в адрес оргбюро приветствие, в котором выразил уверенность, что встреча исследователей истории Октябрьской революции из стран Европы и Америки при всем различии их политических и научных позиций будет способствовать взаимопониманию и внесет свою лепту в дело сохранения мира на планете. От имени Национального комитета историков СССР выступил Чубарьян. 8 октября состоялось заключительное заседание оргбюро, на котором оно было преобразовано в бюро Международной комиссии по истории Октябрьской революции. Были избраны президент комиссии — Минц, генеральный секретарь — Хромов и два вице-президента: Мучи и Рабинович¹⁴.

Причем Мучи (Институт истории АН Венгрии), Руге (Центральный институт истории АН ГДР), Христов (Институт истории Болгарской АН) являлись представителями своих стран в Проблемной комиссии «История Великого Октября и последующих социалистических революций». Хромов в 1979–1988 гг. был директором Института истории СССР АН СССР. На этом посту его поддерживал заведующий Международным отделом ЦК КПСС, секретарь ЦК КПСС Б.Н. Пономарев¹⁵. Новую международную комиссию разрешили в этой инстанции создавать в своих собственных интересах, а именно: признавая очевидные достижения западной исторической науки, использовать их в интересах идеологического противоборства и держа под своим контролем сотрудничество советских историков с коллегами из капиталистических стран.

¹³ Отчет о работе Института истории СССР за 1984 год. М., 1985. С. 80.

¹⁴ Сабенникова И.В. Заседание оргбюро Международной комиссии по истории Октябрьской революции // История СССР. 1985. № 3. С. 228, 231.

¹⁵ Черняев А. Совместный исход. Дневник двух эпох. 1972–1991. М., 2008. С. 587.

Вспоминая об этом собрании оргбюро в Ленинграде, Дьюкс отмечал, что оно прошло под председательством Хромова. Предыдущие обращения советских историков о сотрудничестве с МКИН были отклонены по той причине, что данная революция еще не стала, по выражению Дьюкса, «классической». Последнее обращение увенчалось успехом¹⁶ благодаря, надо полагать, поддержке Гайера, Дьюкса и Рабиновича.

Первое заседание Международной комиссии по истории Октябрьской революции¹⁷ состоялось во время XVI конгресса МКИН (Штутгарт, 25 августа — 1 сентября 1985 г.). Президентом Комиссии, которая вошла в состав МКИН в качестве его внутренней организации, на этом заседании в Штутгарте (29–30 августа) был избран Минц, генеральным секретарем — Хромов. Последний выступил с докладом о состоянии историографии Октябрьской революции в России и в различных странах¹⁸. Из его доклада следовало, что какого-либо развития в советской историографии не было, а происходило движение по проторенной многократно тематике, несмотря на начавшуюся в СССР перестройку. В отчете о поездке на этот конгресс он повторил этот доклад, подчеркнув при этом, что якобы по инициативе советских ученых Бюро МКИН приняло решение о создании Международной комиссии по истории Октябрьской революции, что на ее организационном собрании, которое состоялось в октябре 1984 г. в Ленинграде, президентом комиссии был избран Минц, а генеральным секретарем — он¹⁹. На самом деле официальное создание комиссии и избрание ее состава произошло не в Ленинграде, а на заседании Комиссии на конгрессе.

¹⁶ *Dukes P. Fifty years of Russian history // Общественная мысль России: истоки, эволюция, основные направления. Материалы Международной научной конференции. Москва, 28–29 октября 2010 г. М., 2011. С. 617.*

¹⁷ Название этой комиссии дается в издании, подготовленном в Национальном комитете историков России, такое — «Международная комиссия по истории Октябрьской революции в России» (Российские историки на международных конгрессах исторических наук (1900–2000 гг.). Исторический обзор. М., 2005. С. 117), что неверно.

¹⁸ *Chromov S.S. Historiography on the Great Socialist October Revolution // Actes du XVI Congrès des Sciences Historiques, Rapports. II. Stuttgart, 1985. P. 843–847.* Содержание этого доклада в основном совпадает с текстом изданной в Москве в преддверии конгресса брошюры «Современная советская историография Октябрьской революции в России», авторами которой значатся И.И. Минц и С.С. Хромов. При переводе текста на английский язык фамилия Минца пропала.

¹⁹ *Хромов С.С. История Великого Октября на XVI Международном конгрессе исторических наук в Штутгарте // История СССР. 1986. № 3. С. 190.*

В состав этой новой Комиссии вошли зарубежные исследователи — Гайер, К. Герман (Чехословакия), Дьюкс, А. Морич (Австрия), Мучи (вице-президент), Ш. Нацагдорж (Институт истории АН Монголии), Рабинович (вице-президент), Г. Розенфельд (ГДР), Христов. При чем Нацагдорж одновременно являлся представителем своей страны в минцевской Проблемной комиссии, которая вскоре самоликвидировалась.

Минц на конгресс не приехал, направив участникам собрания письменное приветствие, которое зачитал председатель Национального комитета историков СССР академик С.Л. Тихвинский²⁰. В нем говорилось о том, что «можно по-разному оценивать характер и движущие силы Октября, но все специалисты независимо от разных взглядов не могут не признавать значения Октября в истории человечества: подобно Великой Французской революции, возвестившей создание нового общества, так и Октябрь положил начало новейшему периоду истории»²¹. В своем дневнике Минц сделал 29 августа 1985 г. такую запись: «В этот день на... мировом конгрессе историков... должен был произнести вступительное слово в секции (т.е. комиссии. — С.И.), где обсуждалась проблема истории Октября. Впервые! До этого заправили исторического конгресса не допускали создания такой секции. Можно себе представить мое настроение!»²² Его отношение к этой Комиссии, надо полагать, улучшилось после того, как ему сообщили, что он был избран ее президентом. До этого момента он не мог быть ее главой, как ошибочно сказано в академическом справочнике²³. Фактическим же ее руководителем являлся директор Института истории СССР АН СССР Хромов.

Первым крупным мероприятием этой Комиссии стала международная конференция «Классы и политические партии в Октябрьской революции в России», которая состоялась 19–22 мая 1987 г. в Одессе. В ее работе участвовали ученые из 13 стран, в том числе Австрии, Великобритании, Индии, Китая, США, Финляндии, Франции, ФРГ. Конференцию открыли Минц и Хромов. С докладами выступили члены Комиссии Морич, Мучи, Рабинович, Христов, а также другие историки, в частности Дьюкс, У. Розенберг (США), М. Ферро (Франция), Чэнь Чжихуа (Ки-

²⁰ Там же. С. 191.

²¹ Российские историки на международных конгрессах исторических наук... С. 117.

²² «Из памяти выплыли воспоминания...» Дневниковые записи, путевые заметки, мемуары академика АН СССР И.И. Минца. М., 2007. С. 537.

²³ Российские историки на международных конгрессах исторических наук... С. 117.

тай)²⁴. В частности, доклад Дьюкса был посвящен необходимости компаративистского подхода к изучению революций. На примере развития британской историографии Октябрьской революции он показал, что ученые самых различных убеждений исходили из сравнения ее со «славной и бескровной» Английской революцией. Поэтому своеобразие революции в России британские историки выводили из традиционной «московской политической культуры конца XV–XVI вв.». По окончании конференции состоялось заседание бюро Комиссии, на котором были одобрены две темы для обсуждения на следующем заседании Комиссии. Во время конференции Минц показал ее участникам места, где он участвовал в событиях Гражданской войны.

Причастность Хромова к Комиссии вызывала иронию среди специалистов. Острая критика в его адрес не только как историка, но и как директора института прозвучала во время симпозиума «Великий Октябрь — переломное событие мировой истории» (Москва, 29–30 сентября 1987 г.), проходившего в Институте истории СССР АН СССР. Один из его участников член бюро Совета В.Д. Поликарпов в своем выступлении заявил, что Хромов и Бовыкин (в 1969–1975 гг. заместитель директора, в 1975–1988 гг. заведующий сектором этого института) «продолжают громить угробленное ими же 15 лет тому назад так называемое новое направление... Теперь здесь продолжается то же самое... Начиная порочить честные, по-настоящему творческие труды и работы... Мы находимся в головном институте по отечественной истории, который давно утратил все функции головного, и здесь никакие передовые идеи разрабатывать при нынешнем положении стало просто невозможно»²⁵. В 1988 г. Хромов, олицетворение академического бюрократа и идеологического «надзирателя», перестал директорствовать, что стало настоящим праздником для многих сотрудников этого института. Однако прозвучавшая тогда оценка института в целом не изменилась при последующих его руководителях, причем академическая исследовательская культура все более и более утрачивалась в его коллективе.

Начавшаяся перестройка поставила перед академическим руководством сложную задачу, как осуществить собственные перемены. В ходе

²⁴ Подробный отчет о конференции опубликован в отчете Института истории СССР АН СССР, где подчеркивалось, что именно это учреждение осуществило основную работу по ее подготовке и проведению (Отчет о работе Института истории СССР за 1987 год. М., 1988. С. 97–99).

²⁵ Из стенограммы симпозиума «Великий Октябрь — переломное событие мировой истории» // 1917 год в Евразии... С. 557, 562–563.

общей реорганизации системы научных советов Отделения истории АН СССР 15 октября 1987 г. минцевский совет был преобразован в Научный совет «Исторический опыт Великого Октября и последующих социалистических революций», 28 января 1988 г. Бюро Отделения истории продолжило реорганизацию: Совет получил название Научный совет по комплексной программе «Исторический опыт Великого Октября» (его состав, согласно постановлению Бюро Отделения истории АН СССР от 12 мая 1988 г., был таким: председатель Минц, его заместители — К.В. Гусев, Кораблев, К.Ф. Шацилло, ученый секретарь Иллерицкая; 41 член бюро, в том числе Анфимов, Бовыкин, Волобуев, Гапоненко, Городецкий, Игнатъев, Г.З. Иоффе, Миллер, Ненароков, Поляков, С.В. Тютюкин и др.; свыше 120 членов Совета).

В начале июня 1988 г. Минц сложил с себя обязанности руководителя Совета. 30 июня 1988 г. на первом заседании бюро Совета состоялось обсуждение проекта комплексной программы. С докладом выступил Минц, который начал с того, что заявил, что в 1987 г. подал заявление об уходе с поста председателя Совета. Его, однако, попросили остаться в связи с 70-летием Октября. В 1988 г. он вновь подал в отставку. «Мне предложили: не останетесь ли вы почетным председателем после стольких лет работы над этой проблемой? Между нами говоря, я, — сказал далее Минц, — не знал, с чем это кушают, я вспомнил, как Михаил Николаевич Покровский по поручению ЦК рассматривал список будущих членов академии и по поводу одного, имевшего звание “почетного академика”, написал в резолюции: “Чести много, а денег платить ему не будут”. Почетным председателям в Академии наук, оказывается, не положено платить, но тем не менее я договорился с товарищем Кораблевым Юрием Ивановичем, который будет продолжать нашу работу, что я сохраню непосредственное участие», прежде всего в разработке истории интервенции.

Один из участников продолжительного заседания, Игнатъев, ознакомившись с документами по составу Совета, выступил с критикой в адрес его руководства: «У меня такое впечатление, что Научный совет формируется абсолютно по-старому, так же, как он формировался в прошлые годы. То есть, вероятно, в аппарате Научного совета опросили каких-то людей, составили предварительный список, передали в Бюро Отделения, [которое] утвердило и бюро Научного совета, и состав Научного совета... Мне кажется, что можно было бы этот предварительный список, прежде чем посылать его в Отделение, показать членам старого бюро Научного совета, чтобы они могли высказать свои предложения

и, может быть, кого-то внести, может быть, кого-то исключить и т.п. Но сейчас дело сделано, бюро утверждено, состав Научного совета тоже утвержден. Что-нибудь еще можно сделать? Мне кажется, что сегодня что-то еще можно сделать. У нас не утвержден председатель Научного совета. Мне кажется, что было бы правильно, если бы кандидатуру на должность председателя Научного совета рассмотрело бы бюро Научного совета, прежде чем его утвердит Отделение... по какому-то нашему представлению».

Также критически оценил состав бюро Научного совета и Манусевич; он предложил избрать в бюро не 41, а 15–18 человек, способных вести систематическую работу. Сложившаяся практика, когда работу бюро подменяет аппарат Совета, «несовместима с той ролью и обязанностями, которые лежат на бюро Научного совета», они «не могут быть передоверены группе товарищей, являющихся штатными сотрудниками Научного совета... Когда состав бюро был немногочисленным и когда оно в большинстве собиралось регулярно раз в месяц, каждый чувствовал себя участником и ответственным за то, что делается в Совете. Сейчас этого нет... нет демократического порядка формирования бюро».

Что касается проекта комплексной программы, то после бурных прений было решено переработать проект и представить его в Бюро Отделения истории АН СССР к 1 ноября 1988 г.²⁶

15 сентября 1988 г. Бюро Отделения истории АН СССР назначило председателем Совета члена-корреспондента АН СССР Волобуева и решило восстановить прежнее название Научного совета — «История Великой Октябрьской социалистической революции». При новом председателе были реформированы состав бюро и организационная деятельность Совета. Изменение общего подхода потребовало создания новой программы, работа над которой началась с сентября 1988 г.

С этой целью Совет провел в октябре 1988 г. «круглый стол», в работе которого приняли участие историки из 23 городов, представлявшие свыше 20 научных и учебных заведений²⁷. К концу декабря 1988 г. была раз-

²⁶ См. подробнее: «Великий Октябрь и гражданская война»: обсуждение плана работы Научного совета АН СССР (1988 г.) // Исторический вестник. 2018. Т. 23. С. 262–311. При поддержке членов Совета и Комиссии была подготовлена не только эта публикация, но также тематические и общие номера этого журнала. См.: 2012. Т. 2; 2014. Т. 8; 2015. Т. 14; 2016. Т. 18; 2017. Т. 21; 2020. Т. 32, 34; 2021. Т. 36; 2022. Т. 39, 41; 2023. Т. 43. Кроме того, они явились авторами публикаций в других номерах этого журнала.

²⁷ См.: Россия. 1917 год: Выбор исторического пути («Круглый стол» историков Октября, 22–23 октября 1988 г.). М., 1989.

работана программа исследований до 2000 г., ставившая задачу отойти от привычных, традиционных подходов и побудить историков к переосмыслению, казалось бы, решенных проблем, обновить тематику.

2 февраля 1989 г. бюро Совета обсудило и одобрило проект комплексной программы исследований по истории Октябрьской революции. Речь в ней, по существу, шла о возврате к ранее существовавшим (до разгрома «нового направления») тематическим и хронологическим параметрам исследований; программа ориентировала на изучение периода с рубежа XIX–XX вв. до окончания Гражданской войны. Тем самым Совет расширил сферу своих интересов, научная тематика стала разнообразнее. История Октябрьской революции стала рассматриваться шире, исходя из того, что первая (1905–1907 гг.), вторая (Февральская) и третья (Октябрьская) революции имели глубокую внутреннюю связь; Совет тем самым двигался от 1917 г. к 1905 г. Особое внимание при этом было уделено роли межэтнических отношений и национальной политике.

О том, как в Совете проходило обсуждение изменившейся общественно-политической обстановки и ее воздействия на ситуацию в исторической науке, можно судить по недавно опубликованной стенограмме Годичного собрания Совета, которое состоялось 25–26 апреля 1989 г. в стенах Института истории СССР АН СССР в Москве²⁸.

Совет продолжал координировать исследовательскую работу, готовил и проводил конференции, симпозиумы, «круглые столы», также обеспечивал работу Международной комиссии по истории Октябрьской революции, участвовал в других формах международного сотрудничества по ее изучению. 21–24 сентября 1989 г. в Вене прошло заседание Бюро МКИН, посвященное программе очередного конгресса МКИН. Были утверждены темы, в частности, заседания этой Комиссии: «Советы и общественные организации в Октябрьской революции»; «Политические деятели Октябрьской революции».

Вместо 4-го издания энциклопедии «Великой Октябрьской социалистической революции», которое готовилось к ее 75-летию, Совет в сжатые сроки подготовил биографический справочник, который состоял из более 300 персоналий политиков всероссийского масштаба, проявивших себя в условиях революционного 1917 г., показывавший всю палитру политических сил того времени, от монархистов до большеви-

²⁸ См. подробнее: «Великий Октябрь и гражданская война»: обсуждение работы и планов Научного совета АН СССР (1989 г.) // Исторический вестник. 2018. Т. 25. С. 120–223.

ков²⁹. На эту инициативу Совета повлиял тот факт, что в 1989 г. в США вышел «Dictionary of the Russian Revolution». По сути, это издание — энциклопедия революции 1917 г., написанная большой группой ученых из Великобритании, Германии, Нидерландов, США, Франции, Японии и ряда других стран.

В 1989 г. член Комиссии Гайер отметил, что советская партийная бюрократия, диктующая, что есть истина, привела к тому, что историкам на Западе трудно было рассматривать советскую историческую науку в качестве партнера. Он подчеркнул, что в первый раз предоставляется возможность развивать более совершенные и плодотворные формы серьезной научной кооперации историков, в частности, ФРГ и СССР³⁰.

В 1989 г. другой член Комиссии, Дьюкс, отмечал, что для дальнейшего развития контактов и сотрудничества между историками разных стран следует сделать еще очень многое. Под влиянием общения с советскими историками — членами этой Комиссии он писал, что должно быть больше терпимости к различным точкам зрения. Пока же, по его впечатлениям, обнаруживается больше слепого патриотизма, больше эмоциональных реакций, чем академического анализа. «Тем не менее я, — считал он тогда, — убежден, что не только в длительной перспективе, но и в ближайшее время историки из разных стран смогут расширить и умножить число научных контактов... Я убежден, что, развивая совместные исследования... мы сможем расширить круг знаний друг о друге, улучшить взаимопонимание»³¹.

В 1989 г. книга еще одного члена Комиссии, Рабиновича, посвященная приходу к власти большевиков, была переведена и опубликована в СССР, тем самым став здесь первым западным научным исследованием революции 1917 г.³² Рабинович и Мучи, будучи участниками Международной научной конференции историков «Россия, СССР в XX веке»³³,

²⁹ См.: Политические деятели России 1917: Биографический словарь. М., 1993.

³⁰ Гайер Д. Проблемы и перспективы сотрудничества историков Советского Союза и ФРГ // История СССР. 1990. № 2. С. 208–209.

³¹ Дьюкс П. История в современном мире // Вопросы истории. 1989. № 9. С. 178.

³² См. подробнее: Рабинович А.Е. Размышления о работе моей жизни: Изучение большевиков, русской революции 1917 г. и динамики начала строительства советского государства в Петрограде // Петербургский исторический журнал. 1914. № 3. С. 241.

³³ Фактически тогда состоялся первый в СССР конгресс советологов: их прибыло 40 из Великобритании, Израиля, Канады, США, Франции, ФРГ, Японии и других стран. Советских ученых было около 120 (Научно-организационная деятельность Академии наук СССР в 1990 году. М., 1991. С. 49).

которая прошла весной 1990 г. в Москве, заявили, что почти все вопросы политической истории 1917 г. нужно изучать по-новому, что начинать нужно сызнова, что не должно быть монополии на истину какой-то группы историков или целых учреждений³⁴.

20 июня 1990 г. Минц написал письмо членам бюро Комиссии с просьбой освободить его от обязанностей президента, рекомендовав на этот пост Волобуева. 28 августа на XVII конгрессе МКИН в Мадриде (27 августа — 2 сентября 1990 г.) состоялось заседание Комиссии, на котором был заслушан ряд докладов, в том числе Волобуева, Трукана, Хромова. После обсуждения Комиссия приняла план работы по следующим направлениям: 1. Россия на рубеже XIX — начала XX в. Альтернативы исторического развития. 2. Революция 1905–1907 гг. 3. Небольшевистские демократические партии в революции 1917 г. 4. Гражданская война в России: противоборствующие стороны, последствия. 5. Революции и реформы в истории России 1900–1920-х гг.

Участник этого заседания Рабинович вспоминал, что советские историки отвергли его выводы относительно характера большевистской партийной организации в Петрограде и ее отношения к неудавшимся июньской демонстрации и июльскому восстанию, а также характера и целей июльского движения в целом, что это чувство у части советских ученых проявилось с силой на заседании Комиссии в Мадриде³⁵. Согласно правилам МКИН, в заседании Комиссии были сделаны и кадровые решения: Волобуев был избран ее президентом, а Г.З. Иоффе — генеральным секретарем вместо Хромова.

По возвращении в Москву Волобуев получил письмо из Отделения истории АН СССР, в котором предлагалось высказать мнение о предложении создать в системе Академии наук СССР Институт истории трех российских революций, которое было изложено в письме, подписанном молодым кандидатом исторических наук А.Б. Николаевым (учеником известного советского историка О.Н. Знаменского) из Ленинграда. 4 сентября 1990 г. в письме на имя президента АН СССР Г.И. Марчука Волобуев изложил свой взгляд на замысел появления в Ленинграде по-

³⁴ До и после Октября. Беседа с профессором Индианского университета А. Рабиновичем и доктором исторических наук, руководителем Отдела общественных наук Венгерской АН Ф. Мучи // Диалог. 1990. № 15. С. 72–77.

³⁵ *Rabinowitch A. Prelude to Revolution: The Petrograd Bolsheviks and the July 1917 Uprising.* Indiana University Press. 1991. P. XII. Эта книга переведена и издана в России. См.: *Рабинович А. Кровавые дни: Июльское восстание 1917 г. в Петрограде / Пер. с англ. М., 1992.* В переводе, который вышел под редакцией Волобуева, указанная сноска с таким содержанием отсутствует.

добного научного учреждения, инициированный группой историков оттуда.

Вскоре в составе Совета начались перемены. Волобуев пригласил меня, молодого кандидата исторических наук, в 1985–1988 г. аспиранта Института истории СССР АН СССР³⁶, в Совет, в котором я стал работать с 15 октября 1990 г. 27 ноября 1990 г. Волобуев обратился в Отделение истории АН СССР с просьбой освободить от занимаемой должности ученого секретаря Совета Иллерицкую и назначить на эту должность М.М. Горинова. В декабре 1990 г. Волобуев был избран академиком. 5 февраля 1991 г. он обратился с письмом к академику-секретарю Отделения истории АН СССР академику И.Д. Ковальченко, в котором отмечал, что в связи с обновлением и омоложением руководством порученного ему Совета он просил освободить от обязанностей всех трех заместителей председателя Совета (Кораблева, Гусева и Шацилло) и утвердить первым заместителем председателя В.П. Булдакова, заместителями председателя — Миллера и Тютюкина, ученым секретарем — Горинова. 7 февраля 1991 г. это ходатайство было утверждено.

20 июня 1991 г. Бюро Отделения истории АН СССР утвердило Волобуева руководителем программы «Революция и реформа: их роль в историческом развитии общества». Но планы и деятельность Совета были вскоре серьезно скорректированы: 27 августа 1991 г. состоялось заседание Совета относительно перспектив работы Совета в связи с недавними событиями (19 августа 1991 г.) в жизни страны. Волобуев предложил изменить название Совета на «Совет по истории российских революций», что встретило поддержку ряда членов Совета, однако прозвучали и другие варианты. В итоге было решено переименовать его в Совет «История революций в России» (название предложено мной). В тот же день Волобуев информировал Отделение истории АН СССР о том, что в связи с расширением проблематики исследований, стремлением создать комплексное представление о сущности революционных процессов в XX в., учитывая перспективные планы Отделения истории АН СССР и актуальность данной проблематики, Научный совет АН СССР по проблеме «История Великой Октябрьской социалистической революции» пришел к решению о переименовании. Новое назва-

³⁶ Проходя в данном институте двухгодичную стажировку, мной были сданы все кандидатские экзамены до поступления в аспирантуру, что было отмечено в его отчете (Отчет о работе Института истории СССР за 1985 год. М., 1986. С. 67).

ние Совета — «История революций в России» было утверждено Отделением истории АН СССР.

К концу 1991 г. функции Совета изменились: из преимущественно административно-директивного «штаба» он за годы перестройки трансформировался в главным образом интеллектуально-дискуссионный центр изучения революционного процесса в Северной Евразии конца XIX — начала XX в. Проявилась способность Совета предлагать не только перспективные, в контексте мировой исторической науки, научные идеи, исследовательские и публикаторские проекты, но и эффективно без какого-либо формализма и бюрократического фаворитизма организовывать их претворение в жизнь. Совет стремился стать интеллектуальным лидером в области изучения Октябрьской революции и воздействовать на течение исторической мысли в этой области прежде всего генерированием перспективных научных идей.

Происходившие резкие перемены в советском обществе повлекли за собой ликвидацию социализма и распад СССР, и в таких условиях секции Совета, имевшиеся при академиях всех союзных республик, фактически прекратили контакты с бюро Совета; он стал заниматься преимущественно разработкой различных аспектов истории Октября в пределах собственно Российской Федерации. В связи с реорганизацией Российской академии наук заново формировалась сеть научных советов, комитетов и комиссий, состоящих при отделениях и Президиуме РАН. 16 января 1992 г. Бюро Отделения истории РАН постановило образовать, в ряду других, Научный совет «История социальных реформ и революций» (сопредседатели академики Волобуев и Г.Н. Севостьянов, который возглавлял Совет по истории революций и социальных движений, координировавший исследовательскую деятельность институтов Отделения истории РАН по соответствующей проблематике во всемирно-историческом процессе, в мировой историографии). Таким образом, на базе двух ранее существовавших научных советов возник один новый — по истории социальных реформ и революций (прежние советы преобразовались в его секции).

В академической жизни тем временем все сильнее ощущались негативные явления. В замечаниях (1 марта 1992 г.) на проект основных принципов организации и деятельности научно-исследовательских институтов РАН Волобуев писал, что во главе части институтов стоят представители бывшей партийно-административной номенклатуры, об «авторитетности» которых как ученых «говорить не приходится. Часть институтов стала вотчинами своих директоров... насадивших в них ре-

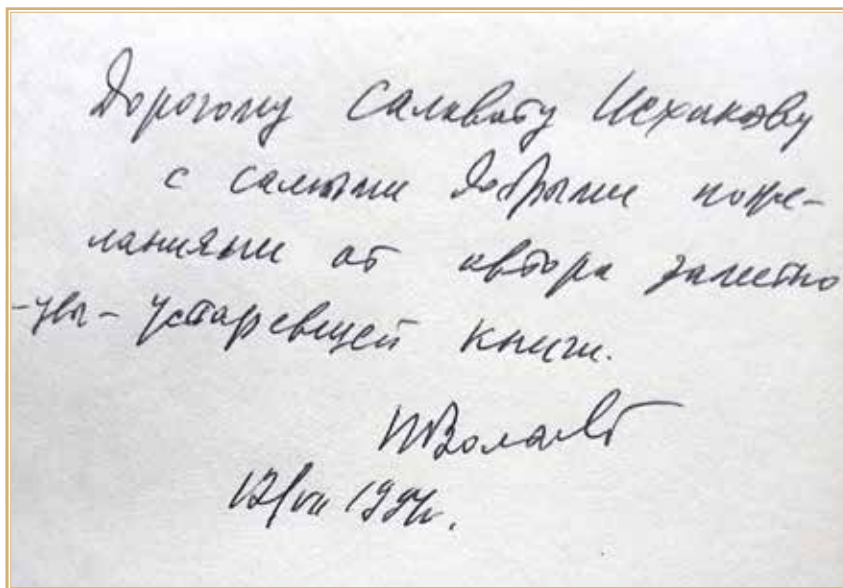
жим личной власти. Фаворитизм, субъективизм и произвол администрации — вот на что обычно жалуются работники академических институтов... С режимом личной власти и бесконтрольным административным руководством во многих наших институтах надо кончать. Ведь не случайно из-за своеобразного научного климата в последнее десятилетие у нас все меньше становится ученых мирового класса, а классики науки не появляются вовсе... Роль научной общественности, особенно крупных ученых, надо резко повысить, а зависимость ученых от администрации постараться максимально ограничить». И как показали дальнейшие события, все произошло с точностью до наоборот, в том числе в Институте российской истории РАН — преемнике Института истории СССР АН СССР.

Годы перестройки показали, что задача Совета заключалась не только в том, чтобы стимулировать работу по изучению разноцветных «пятен» истории Октября, но также в том, чтобы защитить историческую мысль от продолжающегося давления догматизма и бюрократического вмешательства. В постперестроечное время к этому добавилось усиление консерватизма.

Руководство Совета было также обеспокоено резким сокращением финансирования международных научных связей. Волобуев считал, что необходимо принять меры к поддержанию такого сотрудничества хотя бы в рамках международных научных организаций и прежде всего не допустить срыва мероприятий по линии МКИН и его Комиссии по истории Октябрьской революции.

Текущие вопросы работы Комиссии обсуждались и решались во время ее заседаний, которые периодически проводились. Так, в Вене 19 октября 1992 г., во многом благодаря поддержке зарубежных коллег, состоялось ее заседание, на котором были приняты важные решения — выдвинуть для обсуждения на XVIII конгрессе МКИН две темы: «Переосмысление истории русской революции» и «Человек в эпоху революции». Кроме того, по предложению Волобуева, было решено изменить название Комиссии, которая стала с тех пор именоваться как Международная комиссия по истории Российской революции. Благодаря Комиссии продолжали укрепляться связи Совета с зарубежными исследователями, в особенности из Великобритании, Германии, США, Финляндии, Японии. Коллеги из разных стран рассматривали Совет как ведущий центр по истории российских революций.

Исходя из реальной оценки резко сократившихся возможностей, Совет сосредоточил усилия прежде всего на организации небольших



Надпись (от 12.VII.1994 г.) П.В. Волобуева на форзаце его монографии «Выбор путей общественного развития: теория, история, современность», изданной в Москве в 1987 г.

конференций, симпозиумов, «круглых столов», дискуссионных клубов. 1–2 февраля 1994 г. в Москве проходило очередное годовое собрание Совета, в работе которого приняли участие свыше 80 ученых из 22 научных центров страны. Пытаясь найти выход из возникших трудностей, было предложено восстановить статус Совета как самостоятельного подразделения РАН, поскольку специалисты, как говорилось в выступлениях, продолжали рассматривать его как практически единственный центр в России по изучению российской истории всей первой четверти XX в.

1 марта 1994 г. Волобуев обратился с письмом в Отделение истории РАН, в котором сообщал, что практика двух лет существования объединенного Совета выявила формальный характер такого объединения: оно не принесло ожидаемых результатов. На этом основании ставился вопрос о восстановлении Совета как самостоятельного подразделения в рамках РАН. 10 марта Бюро Отделения истории РАН решило разделить Научный совет «История социальных реформ и революций» на два самостоятельных совета: «История революций в России» (председатель Волобуев) и «История социальных реформ и революций» (председатель Севостьянов).

20 сентября 1994 г. члены бюро Совета высказались за то, что следует искать новые формы работы. Для этого решили выдвинуть один



Председатель Научного совета РАН «История революций в России», академик П.В. Волобуев. *Москва, 1995 г.*

крупный проект. Тютюкин предложил тему «Революция и человек», которая заинтересовала многих исследователей. Подводя итоги обсуждения, Волобуев поддержал данную тему. Впервые при изучении истории революции российскими учеными была поставлена во главу угла человеческая личность, а не партии или классы.

Совет начал поворот от преимущественно политического анализа революций к изучению ее социально-психологического содержания, что привело к формированию нового научного направления в российской исторической науке — революционной антропологии.

Во время XVIII конгресса МКИН в Монреале (27 августа — 3 сентября 1995 г.) состоялось заседание Комиссии по истории Российской революции. Несмотря на то, что Волобуев не смог приехать на конгресс, его переизбрали ее президентом (вопреки этому факту в издании Национального комитета историков России сказано, что президентом Комиссии тогда стал директор Института российской истории РАН А.Н. Сахаров³⁷), генеральным секретарем был выбран Будаков. Мне поручили исполнять обязанности секретаря этой Комиссии, в дополнение к той работе, которую я выполнял, будучи незадолго до этого назначен ученым секретарем Совета. В 1995 г. в рамках общей концепции работы

³⁷ Российские историки на международных конгрессах исторических наук... С. 153.

Научного совета «История революций в России» была продолжена разработка проблематики «Революция и человек»³⁸.

Планы Совета и его работа изменились после кончины Волобуева 22 сентября 1997 г. Обязанности президента Комиссии и председателя Совета временно стал исполнять Тютюкин. В 1998 г. он, загруженный работой в журнале «Отечественная история», решил оставить Совет.

Вскоре статус Совета существенным образом изменился. Согласно постановлению Президиума РАН от 26 января 1999 г., при Отделении истории РАН был создан Научный совет РАН по истории социальных реформ, движений и революций во главе с Севостьяновым. Этот Совет все же следовало назвать «Научный совет по истории социальных движений, реформ и революций», что отражает общеизвестный алгоритм исторических событий: социальные движения приводят к реформам, а если их нет, то — к революциям. В севостьяновский Совет был включен Совет по истории революций в России, что сразу же вызвало у части контактировавших с волобуевским Советом историков, а также бывших сотрудников Совета неверное мнение, что под видом такой реорганизации фактически произошла ликвидация Совета по революциям.

В том же 1999 г. проявились интриги против Совета со стороны директора Института российской истории Сахарова, о чем свидетельствует такой поразительный факт: в официальном справочнике, изданном в 1999 г., было указано, что председателем нового Совета является якобы Сахаров, ученым секретарем — Е.Н. Рудая³⁹. Причем последняя, выполняя поручение Сахарова, требовала, чтобы я передавал ей ежегодные отчеты о работе Совета, вопреки установленному порядку, когда эти отчеты полагалось направлять непосредственно в Отделение истории РАН. Это означало, что Сахаров хотел не только знать, что конкретно делал Совет, но и присваивал себе его работу.

Вопреки усиленно распространяемым слухам, работу по революционной тематике Совет вовсе не свернул, а значительно расширил при поддержке историков из различных регионов страны и зарубежных коллег.

Перед Советом встали методологически сложные и организационно масштабные задачи. Прежде всего это связано с задачей общего

³⁸ Научно-организационная деятельность в 1995 году. Отчет Российской академии наук. М., 1996. С. 75.

³⁹ Российская академия наук. Справочник. 1999. Ч. II. М., 1999. С. 284.

осмысления истории XX в., того, какое место принадлежит в ней российским революциям.

Актуальность этой задачи повысилась в связи с тем, что в новейшей историографии стало распространяться мнение о том, что вообще революции не оказали заметного влияния на исторический процесс в XX в., что, в частности, в России они якобы являются случайными, выпадающими из общего мирового развития эпизодами, социальными «спазмами», отклонениями от «нормального» развития, нарушениями общественного равновесия, очередными русскими смутами и т.п. Такая «критика» со стороны консервативного течения в общественных умонастроениях оказывала давление на научный поиск, пыталась направить исследовательскую деятельность в нужное для него русло. Все это ощутила и Комиссия.

Как исполняющий обязанности ее президента, Тютюкин должен был поехать на ее заседание (11–12 августа), намеченное во время работы XIX конгресса МКИН (Осло, 6–13 августа 2000 г.), и выступить с докладом о трансформации российской социал-демократии в XX в. Вместе с ним собирались там выступить Булдаков — о новых тенденциях в историографии русской революции и еще несколько российских историков.

Накануне открытия конгресса, на заседании Бюро МКИН 5 августа 2000 г., генеральный секретарь МКИН Ф. Бедерида отметил, что продолжаются переговоры с этой Комиссией, но не раскрыл их содержания. Речь, надо полагать, шла о новом ее президенте, и этот вопрос, согласно правилам МКИН, следовало решить в ходе заседания Комиссии на конгрессе. С кем именно Бедерида переговаривался? Очевидно, с членом этого бюро, представителем России. А им был академик РАН Г.М. Бонгард-Левин, который действовал по указаниям руководства Национального комитета историков России. В итоге подготовка заседания Комиссии была сорвана: почти все ее члены, в том числе Тютюкин, не прибыли на конгресс, а Булдаков, приехав на конгресс 7 августа, встретился с кем-то из академиков, после чего в тот же день неожиданно покинул конгресс, чтобы не участвовать в заседании Комиссии.

Ситуация прояснилась, когда на ее заседании 11 августа появился директор Института российской истории Сахаров, который не имел к ней отношения, и под предлогом отсутствия Тютюкина и Булдакова провел заседание, где выступил с подготовленной заранее речью. Ее пафос сводился к тому, что революция, как сказано в официальном отчете об этом собрании, «выходит за рамки цивилизованных процессов и отбрасыва-



Международная конференция, организованная Научным советом при поддержке Уфимского государственного нефтяного технического университета.
Слева направо: Д. Рейли (США), С.М. Исхаков, С.В. Тютюкин. Уфа, 7 июня 2000 г.

ет общество назад в своем развитии». По словам Тихвинского, на этом заседании было принято решение, что президентом Комиссии является Сахаров⁴⁰, что не так. Дело в том, что на этом заседании присутствовал только один член этой Комиссии (им был Дьюкс, который выступил перед собравшимися делегатами конгресса с докладом об основных направлениях современной зарубежной историографии Октябрьской революции), т.е. процедура избрания нового президента, согласно уставу Комиссии, ее членами не состоялась, а имело место собрание группы участников конгресса и его гостей, которые не имели права решать какие-либо кадровые вопросы по Комиссии. Причина отсутствия почти всех членов Комиссии, которых из Москвы заблаговременно «забыли» пригласить на конгресс, очевидна: их появление не дало бы никакой возможности Сахарову взять на себя подобную роль. Таким образом, решение поставить во главе ее Сахарова было принято в Национальном комитете историков России задолго до конгресса, нарушая тем самым правила МКИН.

Высказанная же в Осло «точка зрения» Сахарова на исторический процесс — обычный пропагандистский алгоритм, который сводится к отрицанию роли революций в социальном и цивилизационном про-

⁴⁰ Российские историки на международных конгрессах исторических наук... С. 12, 170–171.

грессе человечества вообще. В отношении русских революций, в частности, «мнение» Сахарова определялось очередной политической конъюнктурой, идеологическим заказом по дискредитации революции как таковой.

Прекрасно знавшая его «научные взгляды», бывшая сотрудница Института российской истории РАН Алексеева так охарактеризовала их: «Объявляя себя специалистом по всем эпохам и проблемам истории России», Сахаров «не увидел, что все цивилизации, начиная с Древнего мира, формировались, существовали и развивались при участии двух субъектов — власти и народа, а когда их цели, интересы расходились, они гибли под напором внутренних и внешних факторов». Он не был «способен разграничить проблемы теории и методологии, новые подходы и новую тематику, методологию истории и историографии». «Своими примитивными размышлениями о сложных проблемах теории и методологии Сахаров наглядно продемонстрировал всему научному сообществу немоту теоретического, методологического мышления, которая, как неизлечимый вирус, поразила изучение и истории, и историографии в Институте российской истории РАН». В издаваемой здесь литературе после 1991 г. самым распространенным стала фальсификация истории XX в., которая «часто существует как соединение сознательного извращения фактов» (Сахаров и другие сотрудники этого института) «с невежеством, которое связано с низким уровнем профессионализма в области конкретной истории, источниковедения, истории исторической науки». Не понимая сложных процессов, происходивших в науке XX–XXI вв., Сахаров и другие сотрудники его института «подходят с позиций признания только внешних факторов влияния — идеологии и политики». Такая точка зрения стала особенно популярной на рубеже этих веков среди определенных групп историков в «ущерб осмыслению внутренних процессов, сущностных изменений, новых тенденций и закономерностей». «Такие воспитатели ученых нового поколения, как Сахаров» и другие, «способны воспроизвести только себе подобных, со всеми чертами теоретической и методологической беспомощности, с крайне низкой исследовательской культурой...»⁴¹. И все это «наследие» сильно сказалось на работе этого института в постсахаровский период.

После конгресса Сахаров взял на себя подготовку следующего заседания Комиссии, пригласив ряд ее членов. Для этого он воспользовался

⁴¹ Алексеева Г.Д., Манькин А.В. Историческая наука в России XXI века. М., 2011. С. 93–94, 96, 97, 152, 178, 184.

тем, что Совет проводил 10–12 апреля 2001 г. в Москве Международную научную конференцию по теме «Реформы и революции в России в XX веке». 12 апреля 2001 г. на заседании Комиссии, которая состоялась в Институте российской истории, ее членами были избраны Ф. Кокен (Франция), Д. Свак (Венгрия), Р. Сервис (Великобритания), Дж. Смит (Великобритания), М. Рейман (ФРГ), В. Чинелла (Италия) и др., ее президентом стал Сахаров, а генсеком — автор этих строк вместо Буддакова. Последний же, имея приглашение с японской стороны и разрешение Сахарова, в июне 2001 г. отбыл почти на год в научную командировку в Университет Хоккайдо, а вернувшись, дистанцировался от Комиссии и Совета. Вскоре после этой конференции Сахаров захотел стать заместителем Севостьянова в Совете, чтобы взять его в свои руки как только представится момент. Узнав об этом от Севостьянова, я ответил ему, что в таком случае покину Совет.

Дальнейшие события показали, что, с одной стороны, не было взаимопонимания некоторых новых членов Комиссии с ее новым руководителем, который был весьма далек от ее научных проблем, с другой — у некоторых бывших ее членов кадровые перестановки вызвали желание вести «серьезную войну» против меня лично и против Комиссии вообще. 2–3 сентября 2002 г. в Амстердаме состоялась Генеральная ассамблея МКИН, на которую были приглашены Сахаров и я. Сахаров пообещал мне, что он обязательно поедет, но в самый последний момент неожиданно заявил, что не поедет туда, что мне следует самостоятельно позаботиться о расходах на эту командировку, так как институт якобы не имеет средств оплатить такую командировку. Очевидно, что таким образом он не хотел допустить меня на это мероприятие, я, однако, все же поехал за свой счет. После возвращения из такой «командировки» Сахаров, крайне недовольный моей поездкой, запретил, не имея таких полномочий, мне дальше исполнять обязанности генсека, назначив (!) на эту выборную должность своего заместителя по международным связям А.П. Колодникову, и ей же поручил готовить заседание Комиссии на следующем конгрессе.

Из произошедшего перед конгрессом в Осло и во время него следовало, что у Тихвинского и Сахарова имелся вполне определенный план по узурпации престижной международной организации. Более того, встав у руля Комиссии, Сахаров и не собирался соблюдать правил МКИН, причем его действия вызвали нескрываемое торжество у его окружения, надеявшегося использовать Комиссию также в своих целях, далеких от науки, в престижное времяпровождение за счет институтских командировок.

Кроме того, Сахаров, так и не став заместителем Севостьянова по Совету, стал мешать и его работе, сначала исподтишка, а затем все сильнее, что особенно проявилось при подготовке и в ходе международной научной конференции, которую Совет провел в Москве 14–15 сентября 2004 г. После нее Севостьянов решил не проводить каких-либо научных мероприятий в стенах Института российской истории при таком директоре, который чинил всяческие препятствия всей работе Совета (в частности, вся зарубежная корреспонденция, особенно из МКИН, на мое имя вскрывалась Колодниковой, причем если что-то ей не нравилось в этих письмах, она выбрасывала их в мусорную корзину; была попытка оставить Совет без комнаты, а меня уволить из института⁴², и пр.). Зная обо всех этих действиях администрации института, Севостьянов решил, в знак протеста, не появляться в этом институте, предпочитая решать все вопросы по телефону, всецело полагаясь в разнообразной практической деятельности Совета на автора этих строк. Так я фактически стал заместителем председателя Совета.

В 2005 г. я, несмотря на то что был Сахаровым отстранен от Комиссии, получил как генеральный секретарь приглашение от оргкомитета на заседание Комиссии в рамках XX конгресса МКИН (Сидней, 2005 г.)⁴³, что стало основанием моей заявки на грант Российского фонда фундаментальных исследований, чтобы поехать на конгресс, которая была одобрена. Эта новость (приглашение и грант), однако, вызвала недовольство у ряда членов Бюро Отделения историко-филологических наук РАН, привыкших подбирать по своему усмотрению состав советских/российских делегаций на подобные мероприятия. Меня вызвали туда и подробно расспрашивали, как так получилось

⁴² В конце 1990-х гг. в институте работали три уроженца Башкортостана и Татарстана, тюркского происхождения. Как только Сахаров стал директором, он сразу же уволил одного из них — Ш.Ф. Мухамедьярова, ученого с мировым именем, специалиста по истории тюркско-мусульманских народов Северной Евразии, а затем с той же целью усиленно преследовал М.А. Рахматуллина, заместителя главного редактора журнала «Отечественная история». Пытаясь уволить и меня, директор на протяжении ряда лет использовал хорошо знакомые ему приемчики, но безуспешно. Все эти действия показывали вполне определенную психологию не только Сахарова, но и его близкого окружения и ряда сотрудников.

⁴³ В программе конгресса указано, что на заседании Комиссии выступят 4 докладчика: из Великобритании, Новой Зеландии, России и Японии. Их тексты, посвященные сравнительному анализу революций, опубликованы в материалах конгресса. См.: History in Global Perspective: Proceedings of the 20th International Congress of Historical Sciences, Sydney 2005. Sydney, 2006. CD-ROM.

с приглашением на конгресс. А когда я пришел к Сахарову подписать заявление о командировке в Сидней, тот, не скрывая своего злорадства, заявил, что запрещает мне эту поездку, несмотря на наличие гранта от российского фонда. После этого разговора он послал на конгресс сотрудника института С.В. Журавлева, не имевшего отношения к работе Комиссии, причем оплатив ему поездку туда за счет института. Таким путем тот оказался в числе 12 ученых, которые, как сказано в отчете об этом конгрессе, представляли там российскую историческую науку. Журавлев принял участие в дискуссии на заседании секции «Учебник истории: от истории нации к истории граждан»⁴⁴. В отчете не сказано, что состоялось заседание Комиссии. Вот что там произошло.

На этом заседании (налицо были только 2 ее члена) с докладом выступили член Комиссии Смит, а также другие ученые, указанные в программе. Присутствовавший там Журавлев заявил собравшимся, что его уполномочил Сахаров, и озвучил его предложение, суть которого состояла в том, что данный состав Комиссии не следует переизбирать, а всем ее членам — вновь собраться в Москве, где и провести выборы. Этот сценарий получил отпор со стороны генерального секретаря МКИН Ж.-К. Робера, который, во-первых, отказался признавать Журавлева представителем Комиссии, во-вторых, заявил, что не признает выборы в Москве и что ситуацию следует исправить на следующей Генеральной ассамблее МКИН. Одним словом, в Сиднее произошел полный провал сахаровского замысла. После конгресса Сахаров вместе с Колодниковой решили свалить на меня все неудачи Комиссии, однако эта попытка не удалась.

На заседании в Париже 3 марта 2007 г. Бюро МКИН, тщательно изучив действия Сахарова, решило рекомендовать Генеральной ассамблее в Пекине в сентябре 2007 г., что эта Комиссия больше не может быть комиссией в составе МКИН, поскольку она, являясь внутренней организацией МКИН, утратила свой подлинный международный статус и не смогла на должном уровне организовать и провести свое заседание в Сиднее, а после конгресса — нормально функционировать. Действия Сахарова и ряда других причастных к этому фиаско лиц не соответствовали правилам, которые являются абсолютно фундаментальными с точки зрения МКИН. Во-первых, такие комиссии должны быть междуна-

⁴⁴ Бибииков М.В., Тишков В.А., Волков В.К. XX Международный конгресс исторических наук // Новая и новейшая история. 2006. № 1. С. 4, 7.

родными по своему охвату и управлению, во-вторых, они должны уважать свои уставы и регулярно собираться. В реальности эта Комиссия, по оценке Бюро МКИН, фактически действовала в последние годы как комиссия Российской академии наук с привлечением ряда иностранных ученых. В то же время консультации, проведенные Робером, показали, что историки за пределами России не проявляли интереса к Комиссии под руководством Сахарова.

На Генеральной ассамблее МКИН в Пекине в сентябре 2007 г. представителя Комиссии также не оказалось. Вопрос о том, кто будет ею руководить, обсуждался Робером с прибывшим туда Тихвинским при участии академика РАН И.Х. Урилова. В итоге Робер отклонил их предложение «передать» Комиссию Урилову и взял руководство ею на себя до следующего конгресса, решив, что самым лучшим выходом из сложного клубка противоречий внутри ее и все более разгоравшихся вокруг нее интриг является прекращение работы этой Комиссии в составе МКИН. После возвращения из Пекина Тихвинский, однако, заявил, что им там был якобы достигнут успех, но вскоре выяснилось, что это ложь.

В 2007 г. случайно обнаружилось, что с 1999 г. Сахаров, как уже отмечалось выше, в справочниках РАН указывал себя председателем Совета, которым руководил Севостьянов. Последний, пораженный еще одним фактом аффективных действий этого директора академического института, вскоре добился, чтобы в новом справочнике были даны правильные сведения о том, что председателем этого Совета является Севостьянов, а ученым секретарем — автор этих строк⁴⁵.

В том же 2007 г. Тютюкин был удален Сахаровым из журнала «Отечественная история», после чего я предложил Севостьянову вернуть в Совет Тютюкина, на что академик ответил согласием. С этого момента мы с Тютюкиным в качестве фактически двух заместителей Севостьянова сделали все, что могли как для Совета, так и для Комиссии.

Получив отказ Робера в проведении заседания Комиссии в Москве, Сахаров в мае 2008 г. поехал в Будапешт, где при помощи Свака провел «заседание» Комиссии (с участием узкого круга преданных ему лиц, прибывших туда), на котором было «решено» исключить меня из Комиссии (был даже подобран сотрудник института из сахаровского окружения). В ноябре 2008 г. Бюро МКИН рассмотрело пункты этого будапештского «меморандума» и ответило Сахарову, что не признает их, вновь повторив, что следует соблюдать устав этой организации и организовать

⁴⁵ Российская академия наук. Справочник. 2007. Ч. II. М., 2007. С. 380.

заседание Комиссии на следующем конгрессе МКИН в Амстердаме, во время которого провести выборы президента и генсека. Такой ответ означал, что повторить то, что произошло в Осло в 2001 г., у Сахарова и его группы не было шансов.

На XXI конгрессе МКИН (Амстердам, 22–28 августа 2010 г.) я, получив официальное приглашение, был представителем этой Комиссии на заседании Генеральной ассамблеи МКИН. На конгрессе состоялось последнее в составе МКИН заседание Комиссии с участием Робера. Я сделал доклад о ее работе с 2000 г., в котором объяснил причины моего отсутствия на заседании Комиссии на конгрессе в Сиднее и на заседании Генеральной ассамблеи в Пекине, куда я также был приглашен, но не имел возможности поехать из-за Сахарова. Ни одного из высокопоставленных представителей Российской академии наук, естественно, не было на этом заседании в Амстердаме.

Как, впрочем, ни одна их кандидатура не была включена в программу этого конгресса. Единственным российским участником этого конгресса, попавшим в его программу, оказался преподаватель из небольшого провинциального университета, которому удалось пройти через отборочный этап заявок, направленных в оргкомитет конгресса со всего мира.

В отчете же о конгрессе, написанном российским членом Бюро МКИН, сказано, что в нем «принимали активное участие» 23 российских историка, представители различных учебных и научных учреждений, и указывались их фамилии, темы выступлений и пр.⁴⁶, что создавало впечатление о якобы большой подготовительной работе, проведенной Национальным комитетом российских историков. На самом деле все они являлись туристами, но приехавшими на конгресс за счет своих учреждений. А единственный официальный российский участник и тема его доклада были попросту проигнорированы в этом отчете. Что означала такая ситуация?

Вспоминая об этом и других конгрессах, Чубарьян — он с 1965 г. имел самое непосредственное отношение к МКИН — объяснил суть проблемы: «Если посмотреть на программы конгрессов 1960-х — начала 1980-х годов, то видно явное преобладание французских ученых, причем по всем периодам и темам исторического знания. А в программах конгрессов 1995 (тогда Чубарьян стал вице-президентом МКИН. —

⁴⁶ Бибииков М.В. XXI Международный конгресс исторических наук в Амстердаме // Новая и новейшая история. 2011. № 1. С. 115.



Председатель Научного совета РАН по истории социальных реформ, движений и революций, академик Г.Н. Севостьянов. Москва, 2006 г.

С.И.) и 2000 годов доля французских докладов неуклонно снижается». И в Амстердаме французских ученых было «немного». Это означало «явное снижение влияния французской историографии»⁴⁷. В таком случае, на что указывало полное отсутствие российских историков в программе Амстердамского конгресса, за исключением одного докладчика? Ответ очевиден: с одной стороны, очевидный провал в работе Национального комитета российских историков, который, как и ранее, занимался подбором участников для каждого конгресса, с другой — совершенно не подходящие для уровня мирового конгресса заявки российских историков, направленные в оргкомитет этого конгресса⁴⁸.

Проработав 25 лет в составе этой международной организации, Комиссия была исключена из нее, что было следствием действий не только Тихвинского, Сахарова, пытавшихся по своему усмотрению руководить этой Комиссией, но и тех, кто так или иначе содействовал им. Их фиаско нанесло сильный удар по репутации Российской академии наук в МКИН.

⁴⁷ Чубарьян А.О. Научная дипломатия. Историческая наука в моей жизни. М., 2021. С. 84.

⁴⁸ В 2006 г. представители Национального комитета российских историков объявили, что он готов рассмотреть предложения по тематике и структуре конгресса в Амстердаме, обсудить возможности поездки на конгресс молодых талантливых ученых, что гранты и финансовая помощь научных учреждений могли бы обеспечить участие в 2010 г. гораздо большего числа российских историков (Бибиков М.В., Тишков В.А., Волков В.К. Указ. соч. С. 11). Ничего из всего этого не получилось.

На последнем заседании Комиссии в Амстердаме инициативной группой исследователей из разных стран, участвовавших в работе конгресса, было решено начать подготовку создания новой международной комиссии под названием «Революции в Евразии в XX веке» (название придумал Смит) с целью изучения революций в Европе и Азии в сравнительной ретроспективе. Коллективная заявка этой группы была направлена в июне 2011 г. в Бюро МКИН. Новый генеральный секретарь этой организации Р. Франк (Франция), несмотря на просьбу Робера, не поддержал создание такой комиссии, но сама идея вовсе не была забыта, как показали дальнейшие действия нового Бюро МКИН и ее генсека.

Исключение Комиссии из состава МКИН вовсе не значило, как показалось многим бывшим ее членам, а также высокопоставленным управленцам из РАН, что ей пришлось прекратить свое существование. Она продолжила свою работу, но уже без какого-либо участия академических чиновников и их окружения.

Научный совет также продолжал свою работу, но без административно-помпезных бюрократизированных конференций, по разным направлениям переосмысления российской истории всего XX в., а также внешней политики СССР в 1920–1941 гг.⁴⁹, сумел при этом сохранить демократизм, академизм и свободу интеллектуального творчества, объединил десятки ученых из разных городов страны, многие из которых с энтузиазмом и энергией работали в региональных отделениях Совета, в том числе в Поволжском, центром которого несколько лет стала Самара⁵⁰.

12 марта 2013 г. скончался Севостьянов, возглавлявший Совет почти 15 лет. После чего в Академии наук несколько месяцев решался вопрос, что делать с этим Советом: одни хотели его просто упразднить, другие — прибрать в свои руки, но все эти замыслы не удались, столкнувшись с тем, что Совет сумел доказать, что как для ликвидации, так и для перехода под управление Института всеобщей исто-

⁴⁹ В 2002–2011 гг. Советом были подготовлены и опубликованы сборники рассекреченных документов: Москва — Рим. Политика и дипломатия Кремля. 1920–1939 гг.; Москва — Токио. Политика и дипломатия Кремля. 1921–1931 гг.; Москва — Вашингтон. Политика и дипломатия Кремля. 1921–1941 гг.; Москва — Берлин. Политика и дипломатия Кремля. 1920–1941 гг. Ответственный составитель двух последних трехтомников — автор этих строк.

⁵⁰ При поддержке Совета здесь с 2013 г. стал выходить ежегодный электронный сборник «XX век и Россия: общество, реформы, революции». См.: <http://sbornik.libsmr.ru/release.html>

рии РАН нет никаких веских причин. В итоге Совет остался в здании Института российской истории, которому в постсахаровский период оказал, без преувеличения, большую научно-организационную помощь, оставаясь при этом, как обычно, в тени для научной ответственности.

Многолетняя борьба вокруг Совета — пример того, что проблемы истории революционной Северной Евразии стали не только предметом научных дискуссий, но оказались элементом острой идеолого-пропагандистской борьбы и попали в сферу устремлений чиновников управлять историками. Тем самым нарушался основной закон существования научного сообщества — свобода научного исследования, что, в свою очередь, ведет к деструкции процесса саморазвития академического мира⁵¹. Признаки этого явления были налицо.

Установка по деволуции революции и превращению ее в «смуту» повторяла, в сущности, советскую критику «буржуазной советологии». Вот что писал в начале 1970-х гг. заведующий Отделом науки и учебных заведений ЦК КПСС С.П. Трапезников: в отношении Октябрьской революции в многочисленных публикациях на Западе «были прямые попытки вычеркнуть, замолчать все революционное... и представить... революцию тусклой, бесцветной, угасающей...»⁵². Теперь эта революция в многочисленных российских публикациях изображается «смутой», «красной смутой», «цветной революцией» и т.п.

Подобный постсоветский ревизионизм в отношении революции как таковой вызвал большое удивление зарубежных специалистов. Так, один из «буржуазных советологов», бывший член Комиссии У. Розенберг (США) летом 2013 г. на международном коллоквиуме в Петербурге заявил, что он не согласен с книгой «Красная смута» Булдакова⁵³, бывшего генсека Комиссии. Другой бывший генсек Комиссии Г.З. Иоффе из Канады почти одновременно написал, что это была именно революция, которая опрокинула многовековую монархию и буржуазную республи-

⁵¹ Горохов В.Г., Бехманн Г. Изменение роли науки в обществе: поиск новых идеалов в научной системе Германии // Вестник Российской академии наук. 2010. Т. 80. № 3. С. 260.

⁵² Трапезников С.П. На крутых поворотах истории (Из уроков борьбы за научный социализм, против ревизионистских течений). Второе дополненное издание. М., 1972. С. 170.

⁵³ Маленький человек и большая война в истории России: середина XIX — середина XX в.: Материалы международного коллоквиума (Санкт-Петербург, 17–20 июня 2013 г.). СПб., 2014. С. 272.



Международная научная сессия, организованная Научным советом при поддержке Самарской областной универсальной научной библиотеки. Слева направо: О.А. Сухова (Пенза), А.В. Калягин (Самара), В.И. Гольцов (Самара), С.М. Исхаков (Москва), Э. Крёнер (Нидерланды). Самара, 3 мая 2012 г.

ку⁵⁴. В своих воспоминаниях он отметил, что развал советской системы вызвал столь же быстрый переворот в историографии революции в России: плюсы меняли на минусы и наоборот. «Тушинские воры» из XVII в. перебежали в XX в.⁵⁵, подразумевая «смутный» подход, который он также не поддерживает. Выступая летом 2019 г. на международном коллоквиуме в Петербурге, Розенберг рассуждал о концепции революции в России, о процессе русской революции, о том, что все революции одинаковы⁵⁶. Таким образом, для части российских историков, последовавших за новым курсом в отношении истории, революция в России — отклонение от «нормального», западноевропейского пути развития, «трагедия», очередная «смута», для других — типичная социальная революция.

Бюро МКИН в 2014 г. решило провести в Москве в 2017 г. в Институте всеобщей истории РАН (директор — Чубарьян) международную

⁵⁴ Иоффе Г. Четвертая волна. М., 2012. С. 39. Название его статьи, опубликованной в московском журнале «Наука и жизнь» (2014. № 11. С. 26–35), говорит само за себя — «Первая мировая война и русская революция 1917 года».

⁵⁵ Иоффе Г. Иные времена. Воспоминания. М., 2015. С. 250.

⁵⁶ Гражданская война в России: Жизнь в эпоху социальных экспериментов и военных испытаний, 1917–1922. Материалы международного коллоквиума (Санкт-Петербург, 10–13 июня 2019 г.). СПб., 2020. С. 630.

конференцию «Великая Российская революция 1917 года: сто лет изучения»⁵⁷. Одной из главных тем XXII конгресса МКИН, состоявшегося в августе 2015 г. в Китае, стала тема, посвященная именно роли революций в мировой истории, их сравнению.

Одним из важных направлений работы Совета и Комиссии был также анализ таких фундаментальных проблем, как национальная политика и межнациональные отношения. И здесь наблюдались удивительные метаморфозы, обусловленные современной конъюнктурой, идеологией и пропагандой. Выступая на международной конференции в Москве, организованной Институтом российской истории в 2017 г., Ненароков (ученый секретарь минцевского Совета), известный специалист в области национальных отношений, констатировал, что настоятельно требуется международное сотрудничество в исследовании проблем национальной политики советской власти, за последние годы здесь порождены новые ошибочные политические мифы⁵⁸. Как, впрочем, в отношении дореволюционного периода и его освещения с консервативных позиций неоимперской историографией, внедряемой и в академическую среду. А это означает еще одну попытку трансформировать историческую память народов о России до 1917 г., кардинально изменив ее нынешний образ в массовом сознании как авторитарной, патриархальной, экономически отсталой страны и социально несправедливого общества.

Еще в 2010 г. бывший член Комиссии Дьюкс, который, следуя за Булдаковым, отошел от нее, все же вспомнил о ней и поставил вопрос, сможет ли она сыграть свою роль во время столетнего юбилея Российской революции в 2017 г.⁵⁹ Смогла. К 100-летию революции, в начале 2017 г., под эгидой Комиссии в Москве был издан коллективный труд, в котором анализируется историография революционного 1917 г. в Северной Евразии, рассматриваются конкретно-исторические события в Петрограде, Москве, Балтии, Поволжье, Польше, Украине, Центральной Азии, на Европейском Севере и Юге, Кавказе и Урале, а также впервые публикуются материалы из архива Научного совета РАН по истории соци-

⁵⁷ Чубарьян А.О. Указ. соч. С. 82, 458, 459, 467.

⁵⁸ Ненароков А.П. История Великой российской революции: парадоксы современной историографии // Великая российская революция, 1917: сто лет изучения. Материалы Международной научной конференции (Москва, 9–11 октября 1917 г.). М., 2017. С. 34.

⁵⁹ Dukes P. Op. cit. С. 617.



Участники Международной научной сессии, организованной Научным советом при поддержке Самарской областной универсальной научной библиотеки. Самара, 29 мая 2014 г.

альных реформ, движений и революций⁶⁰, которые показывают, о чем рассуждали известные советские историки во время перестройки, что критиковали и к чему призывали.

Далее, при поддержке Совета и Комиссии 24–25 апреля 2017 г. в Московском педагогическом государственном университете состоялась Международная научная конференция «Великая российская революция 1917 года: проблемы истории и проблемы преподавания». С приветствием к участникам конференции выступил, в частности, Дж. Смит, а затем он сделал доклад, в котором обоснованно отметил, что в современной историографии русской революции 1917 г. изменился сам способ исследования этого события. Понятие «революция» было вытеснено из интерпретации самого исторического момента другими выражениями. Эта подмена приводит ко многим недостаткам в историческом понимании того, что тогда произошло.

Другой представитель Великобритании проф. К. Рид посвятил свое выступление анализу британской историографии русской революции и отметил, что британские историки больше, нежели российские историки, отстаивали и отстаивают 1917 г. как поворотный момент, как революцию, а работы молодых британских ученых в последнее десятилетие показывают, что в этой области происходит развитие. Мой доклад на этой конференции был посвящен Комиссии: в нем конста-

⁶⁰ См.: 1917 год в Евразии. Сборник статей и материалов. М., 2017.

тировалось, что именно небольшая группа исследователей внесла значительный вклад в организацию сотрудничества ученых разных стран, а также в изучение широкого круга фундаментальных и актуальных вопросов истории Российской империи с конца XIX в. и Советского Союза вплоть до его распада⁶¹. Участие российских ученых в этой Комиссии позволяло развивать диалог с коллегами из других стран, вносило свой вклад в улучшение общего климата современных международных отношений, в укрепление международных позиций российской науки.

Однако в результате постановлений Бюро Отделения историко-филологических наук (от 26 сентября 2018 г.) и Президиума РАН (от 22 января 2019 г.) Научный совет по истории социальных реформ, движений и революций был без каких-либо объяснений упразднен, о чем членов бюро Совета даже не известили своевременно.

Данные решения, о которых мы узнали с большим запозданием, сильно нас озадачили, ибо Совет не бездействовал, а много работал и по-прежнему являлся научным и координирующим центром в своей области, сотрудничая с коллегами из разных городов России и других стран. Совет также сыграл важную роль в подготовке проводимых в Институте российской истории конференций и изданных здесь же трудов, приуроченных к 100-летию участия России в Первой мировой войне, к 100-летию Российской революции 1917 г. Большой вклад во все это сделал С.В. Тютюкин. Он скончался 26 октября 2019 г., оставив о себе прекрасную память как человек, исследователь и организатор науки.

Оргкомитет МКИН, продолжая компаративистский анализ революций в разных странах, отобрал несколько докладов зарубежных исследователей для программы XXIII конгресса, который должен был состояться в Польше в августе 1920 г. (перенесен на август 2022 г. из-за пандемии), а также включил доклад о революции в России в 1917 г. в программу проходившего в ходе конгресса заседания Международной комиссии по истории Французской революции, входящей в состав МКИН.

Подводя итоги работе академического Совета по истории революций в Северной Евразии, возникшего в системе Академии наук СССР

⁶¹ См.: Великая российская революция 1917 года: проблемы истории и проблемы преподавания. Сборник статей по итогам Международной научной конференции 24–25 апреля 2017 г. М., 2017.



Открытие Международной научной конференции
в Московском педагогическом государственном университете. Выступает К. Рид.
Москва, 24 апреля 2017 г.

в конце 1950-х гг., и сотрудничавших с ним двух международных комиссий на протяжении всех лет существования этого экспертно-аналитического центра, отметим, что все они, выполняя свои те или иные текущие прикладные задачи, в меру своих возможностей стимулировали появление идей, активизировали и поддерживали новаторский поиск, содействовали международным научным контактам в теоретической и методологической областях, расширяли документальную основу изучения, тем самым внесли свой вклад в отечественное и мировое революциеведение, в философское понимание проблемы революций и реформ в истории человечества.

Их работа на рубеже XX–XXI вв. проходила в условиях масштабной кампании, нацеленной на то, чтобы каким-то образом «доказать» инородность революций в России и их вину в отсталости страны и общества. При этом понятие «революция» стало подменяться самыми разными определениями, а революциеведение — смутоманией. Ее сторонники, в том числе из академических историков, стремятся убедить современников в том, что революции в России возникли от «поплывшего», абсурдистского, иррационального общественного сознания, от аффективных действий, от потери народными массами здравого смысла, что вообще революции не оказали заметного влияния на исторический процесс в XX в., что в России они являются случайными, выпадающими из общего мирового развития эпизодами, социальными «спазмами», искривлениями, отклонениями от «нормального» развития и т.п.

В то же время набирала большие обороты неоимпериология, занятая, с одной стороны, приукрашиванием и облагораживанием обанкротившегося самодержавного государства и его идеологии, а также культивированием и распространением имперского анахронизма, с другой — улучшением советского прошлого, в особенности «национальной» политики и «национально-государственного строительства».

Деятельность Международной комиссии по Российской революции была неспроста сильно нарушена в 2000–2010 гг. ее антагонистами, которые также чинили всевозможные помехи обладавшему академической свободой мысли элитарному Научному совету, занятому ключевыми проблемами истории Северной Евразии XX в. и компаративистикой. И в конце концов его украдкой ликвидировали, не считаясь с интересами научной жизни.





REFERENCES

1. *Alekseyeva G.D.* Istoricheskaya nauka v Rossii. Ideologiya. Politika (60–80-ye gody XX veka) [Historical science in Russia. Ideology. Politics (60s – 80s of the XX century)]. M.: Institut rossiyskoy istorii RAN, 2003. 248 s.
2. *Alekseyeva G.D., Manykin A.V.* Istoricheskaya nauka v Rossii KHKHI veka [Historical science in Russia of the XXI century]. M.: Poligraf-zashchita, 2011. 216 s.
3. *Chubar'yan A.O.* Nauchnaya diplomatiya. Istoricheskaya nauka v moyey zhizni [Scientific diplomacy. Historical science in my life]. M.: Izdatel'stvo «Ves' mir», 2021. 608 s.
4. *Dukes P.* Fifty years of Russian history // Obshchestvennaya mysl' Rossii: istoki, evolyutsiya, osnovnyye napravleniya. Materialy Mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii. Moskva, 28–29 oktyabrya 2010 g. [Social thought in Russia: origins, evolution, main directions. Materials of the international scientific conference. Moscow, October 28–29, 2010] M.: ROSSPEN, 2011. S. 611–624.
5. *Dukes P.* Istoriya v sovremennom mire [History in the Modern World] // Voprosy istorii. 1989. № 9. S. 178–182.
6. *Filitov A.M.* Nauchnye svyazi istorikov v gody «holodnoy vojny»: vzglyad s «drugoy storony» [Historical links of historians during the years of the Cold War: a look from «the other side»] // Otechestvennaya istoriya. 2000. № 4. S. 130–138.
7. *Gajer D.* Problemy i perspektivy sotrudnichestva istorikov Sovetskogo Soyuza i FRG [Problems and prospects of cooperation of historians of the Soviet Union and Germany] // Istoriya SSSR. 1990. № 2. S. 208–210.
8. *Gorokhov V.G., Bekhmann G.* Izmeneniye roli nauki v obshchestve: poisk novykh idealov v nauchnoy sisteme Germanii [Changing the role of science in society: the search for new ideals in the scientific system of Germany] // Vestnik Rossiyskoy Akademii nauk [Bulletin of the Russian Academy of Sciences]. 2010. T. 80. № 3. S. 258–266.
9. *Ioffe G.* Central'nye istoricheskie zhurnaly SSSR o trudah istorikov socialisticheskikh stran (1973 god) [The central historical journals of the USSR on the works of historians of socialist countries (1973)] // Istoriya Velikoj Oktyabr'skoj socialisticheskoy revolyucii. Informacionnyj byulleten' Problemnoj komissii mnogostoronnego sotrudnichestva akademij nauk socialisticheskikh stran. 1974. № 6. S. 82–86.

10. *Markwick R. P.V.* Volobuyev i istoriki «novogo napravleniya» // Akademik P.V. Volobuyev. Neopublikovannyye raboty. Vospominaniya. Stat'i [P.V. Volobuev and historians of the «new direction» // Academician P.V. Volobuev. Unpublished works. Memories. Articles]. M.: Nauka, 2000. P. 495–509.
11. *Nenarokov A.P.* Istoriya Velikoj rossijskoj revolyucii: paradoksy sovremennoj istoriografii [The history of the Great Russian Revolution: the paradoxes of modern historiography] // Velikaya rossijskaya revolyuciya, 1917: sto let izucheniya. Materialy Mezhdunarod. nauch. konf. (Moskva, 9–11 oktyabrya 1917 g.). M.: IRI RAN, 2017. S. 31–35.
12. *Rabinovich A.E.* Razmyshleniya o rabote moyey zhizni: Izucheniye bol'shevikov, russkoj revolyutsii 1917 g. i dinamiki nachala stroitel'stva sovetskogo gosudarstva v Petrograde [Reflections on the work of my life: A study of the Bolsheviks, the Russian revolution of 1917 and the dynamics of the beginning of the construction of the Soviet state in Petrograd] // Peterburgskiy istoricheskiy zhurnal. 1914. № 3. P. 233–248.
13. Rossiya XIX–XX vv. Vzglyad zarubezhnyh istorikov [Russia XIX–XX centuries. View of foreign historians]. M.: Nauka, 1996. 251 s.
14. Rossijskie istoriki na mezhdunarodnyh kongressah istoricheskikh nauk (1900–2000 gg.). Istoricheskiy obzor [Russian historians at international congresses of historical sciences (1900–2000). Historical overview]. M.: Nauka, 2005. 200 s.
15. *Trapeznikov S.P.* Na krutykh povorotakh istorii. (Iz urokov bor'by za nauchnyy sotsializm, protiv revizionistskikh techeniy) [At the sharp turns of history (From the lessons of the struggle for scientific socialism, against revisionist trends)]. Vtoroye dopolnennoye izdaniye. M.: Izdatel'stvo «Mysl'», 1972. 365 s.
16. Velikaya rossijskaya revolyutsiya 1917 goda: problemy istorii i problemy prepodavaniya. Sbornik statey po itogam Mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii 24–25 aprelya 2017 g. [The Great Russian Revolution of 1917: Problems of History and Problems of Teaching. Collection of articles on the results of the International Scientific Conference on April 24–25, 2017. Moscow]. M.: MPGU, 2017. 398 s.

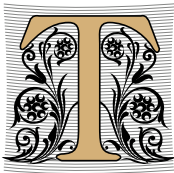


Ключевые слова:

Великая Октябрьская социалистическая революция, Международный комитет исторических наук, Институт истории СССР АН СССР, Институт российской истории РАН, П.В. Волобуев, П. Дьюкс, И.И. Минц, Г.Н. Севостьянов, Дж. Смит, С.В. Тютюкин, С.С. Хромов, революция, смута.

Salavat M. Iskhakov

THE HISTORY OF THE REVOLUTIONARY NORTHERN EUROASIA: ANTHROPOLOGY OF SCIENCE LIFE AND GLOBAL COOPERATION (1957–2019)



The article is dedicated to the Council of the History of Social Movements, Reforms and Revolutions in Northern Euroasia. It was established in the middle of the 20th century at the Russian Academy of Science and existed till 2019.

Shown is the importance of international connections of Russian and Soviet scientists, who took part in the Council. Those connections brought new ideas, stimulated new approaches, new sources were available for further research on the History of Northern Euroasia in the 20th century. Special attention is paid to lesser-known episodes of academic everyday life and anthropology.

Key words: Great October Socialist Revolution, International Committee of Historical Sciences, Institute of History of the USSR of the Academy of Sciences of the USSR, Institute of Russian History of the Russian Academy of Sciences, P.V. Volobuev, P. Dukes, I.I. Mints, G.N. Sevostyanov, J. Smith, S.V. Tyutyukin, S.S. Khromov, revolution, turmoil.

Salavat M. Iskhakov – D.Sc. (History), Moscow.

 **Исхаков Салават Мидхатович** 

доктор исторических наук, г. Москва



В.В. Поликарпов

РОССИЙСКОЕ МАШИНОСТРОЕНИЕ — ПОДВОДНОМУ ФЛОТУ:

производство дизель-моторов в условиях
Первой мировой войны



сполняется полвека критическому в судьбе советской/русской историографии событию — разгрому брежневской идеологической администрацией так называемого нового направления. Деятельность академических историков, принадлежавших к нему, — П.В. Волобуева, И.Ф. Гиндина, К.Н. Тарновского, К.Ф. Шацилло, А.М. Анфимова и др. — пришлось в основном на 1950–1960-е гг. Павла Васильевича Волобуева с 1971–1973 гг. преследовали как признанного главу «нового направления», но сам он, «справедливости ради», утверждал, что среди его единомышленников главными теоретиками, генераторами новых идей являлись И.Ф. Гиндин и К.Н. Тарновский¹.

Формирование «нового направления» происходило одновременно с разработкой в мировой науке теории экономического роста, но происходило в особых условиях. Наибольшие возможности этой теории связаны с использованием количественного анализа, позволяющего изучить

¹ Волобуев П.В. Предисловие // Гиндин И.Ф. Банки и экономическая политика в России (XIX — начало XX в.). Избранное. Очерк истории и типологии русских банков. М., 1997. С. 8; Иванова Н.А. На взлете // Не отступая, быть самим собой. К 100-летию со дня рождения К.Н. Тарновского. Сб. статей и воспоминаний. М., 2021. С. 51.

механизм и проследить динамику общественного производства. Применительно же к своеобразной проблематике истории России начала XX в. отсутствует достаточный состав источников, чтобы использовать такого рода методы, да и вопросы стоят иные. Здесь естественно было идти другим путем, используя особые средства. Внимание сторонников «нового направления» привлекали структуры, которые, с точки зрения законов капиталистического развития, рыночной экономики, функционировали «непредусмотренным» образом, структуры явно неэффективные, но при этом обладавшие долговременным устойчивым влиянием на жизнь общества. В современной методологии экономической истории такой угол зрения характерен для институционализма². Политически мотивированный запрет, наложенный в Москве на поиски в этом ключе, привел к свертыванию теоретических разработок и надолго обескровил повседневную практику в области экономической истории России.

Но уже был найден выход из тупиков идеологической догматики («государственно-монополистический капитализм», предпосылки построения «социализма» в СССР) к конкретному, детальному изучению реалий и традиций российского социально-экономического развития. Препятствия, обусловленные нехваткой статистических источников, преодолеваются путем систематического освещения производственно-технической стороны жизнедеятельности российского общества. Иными средствами решается та же основная задача: установление вех, этапов, сдвигов качественного характера. С этой точки зрения привлекает внимание такая составная часть хозяйственной истории и теории экономического роста, как технологические изменения.

В мире начала XX в. одним из наиболее существенных проявлений такого рода прогресса оказалось приобщение имперских держав к изготовлению новейших военно-технических средств, в частности создание подводного флота.

Существует значительная специальная литература о становлении российского флота, о вооружении его в 1900–1917 гг. подводными лодками всех типов. Менее освещена деятельность заводов, в том числе тех, которые изготавливали важнейшую часть лодки — энергетическую установку, т.е. дизельные моторы. Опубликованные до сих пор документы содержатся главным образом в сборнике «Подводное кораблестроение в России»,

² Ломова С.А. Экономическая история и клиометрика: самоидентификация направлений в России и за рубежом // Новая и новейшая история. 1997. № 5. С. 13, 8, 18–19; Погребинская В.А. «Новое направление» как школа российского институционализма // Экономический журнал. 2001. № 1.

изданном в 1965 г.³, и в материалах о деятельности фирмы Л. Нобель⁴, но в них раскрываются все же в основном конструирование лодок и организация самой постройки подводных судов либо столкновения интересов фирм в 1908–1912 гг. Предлагаемые же здесь документы (они расположены в хронологической последовательности) позволяют рассмотреть, как машиностроение в России непосредственно накануне и во время Первой мировой войны решало задачу «водворения» на крупнейших заводах страны выпуска специальных дизель-моторов, прежде всего для оснащения самой сильной и массовой русской лодки — типа «Барс».

Деловая хроника сообщала, что к 1913 г. Балтийский судостроительный и механический завод морского ведомства, «получивший до сих пор двигатели Дизеля... от других заводов, в настоящее время приобрел патент Фр. Круппа (Germania Werft)», «приступил уже к изготовлению пробного двигателя и в дальнейшем предполагает сам снабжать двигателями свои подводные лодки». Тот же патент купил черноморский завод Николаевского общества, а новый завод Ноблесснер в Ревеле механизмы для своих лодок «заказывает только русским заводам»; таких заводов «в России имеется достаточно», это и Л. Нобель в Петербурге, и б. Фельзер в Риге, и Коломенский машиностроительный завод; в этом ряду называли и Сормовский.

Под председательством товарища министра торговли и промышленности П.Л. Барка в ноябре 1913 г. состоялось заседание «Особого совещания по вопросу об изыскании средств для широкой постановки опытов в деле постройки судовых двигателей внутреннего сгорания». На заседании Э.Л. Нобель и директор Коломенско-Сормовского объединения А.П. Мещерский заявили, что русские заводы, принимая заказы на дизели, «не затруднятся их выполнением», важно лишь, чтобы существовала правительственная программа, гарантирующая заводам «получение определенной работы». Проф. Г.Н. Пио-Ульский (Политехнический институт), однако, отметил, что надежными получаются дизели пока еще лишь «сравнительно небольшого размера» (а нужны мощные, хотя бы по 500 лошадиных сил в каждом цилиндре). Его коллега профессор К.П. Боклевский сообщил, что и Николай II недавно (28 сентября) «изволил интересоваться» двигателями внутреннего сгорания и похвалил работу завода Нобеля — механизмы

³ Подводное кораблестроение в России. 1900–1917. Сборник документов. Л., 1965.

⁴ Баскаков И.Я. Оснащение подводных лодок «Барс» дизельными двигателями мощностью 1320 лс // Документы жизни и деятельности семьи Нобель. 1801–1932. СПб., 2014. Т. 15. См. также: Дьяконова И.А. Россия и мировой бизнес: дела и судьбы: А. Нобель, А. Ротштейн, Г. Спитцер, Р. Дизель. М., 1996. С. 275–296.

канонерской лодки «Ястреб». Боклевский тоже считал «мерой наиболее целесообразной и гарантирующей успех... обеспечение русских заводов, работающих в области дизелестроения, заказами» — либо от морского ведомства, либо от «предприятий, субсидируемых казною». Подводя итог обсуждению, Барк сказал, что флоту «ввиду ответственности возложенных на него задач» нужны все же не опытные установки, а надежные двигатели. Впрочем, выяснилось, по его словам, что «техника постройки двигателей внутреннего сгорания в России в настоящее время поставлена не ниже, чем за границей»⁵.

Балтийский судостроительный и механический завод считался едва ли не самым мощным и передовым в русском машиностроении. Естественно, ему и было поручено взяться за производство дизельных моторов. Предпринятые для этого усилия отразились в докладах Морского министерства правительству и в Государственную думу об отпуске казенных средств на постройку и оснащение соответствующих мастерских.

Первоначально на Балтийском заводе намеревались сделать в качестве «пробного» «сравнительно небольшой» мотор, чтобы выяснить саму «возможность дизелестроения на казенном заводе для нужд подводного флота» (док. № 3). В декабре 1911 г., после долгих и бесплодных переговоров с нюрнбергской международной компанией «Русский дизель»⁶, были приобретены в Германии, у Круппа, чертежи и право на изготовление механизма. Немецкая фирма обязалась допустить специалистов Балтийского завода в свои мастерские, в чертежные, где происходило проектирование моторов; ее инженеры должны были помогать налаживать производство в Петербурге, консультировать по вопросам совершенствования оборудования, а также при сборке изделий⁷. Крупп у себя тем временем исполнял январский 1912 г. заказ на 6 двигателей по 1140 лс (лошадиных сил) для трех черноморских лодок типа «Морж».

Начало было положено, и в 1913 г. на Балтийском заводе к числу «наиболее крупных работ» относили изготовление моделей и отливок «для двигателя Дизеля в 1150 лс»⁸. 24 мая 1914 г. морской министр И.К. Григо-

⁵ Теплоход. 1912-3. № 7-9. С. 166, 132. Приложение (там же). С. 48.

⁶ Дьяконова И.А. Указ. соч. Эта компания представляла собой международный синдикат по продаже лицензии русским заводам.

⁷ Подводное кораблестроение... С. 214-215; Федулов С.В., Барбанель Б.А., Соловьев Д.Н. Малоизвестные страницы военно-технического сотрудничества России с зарубежными странами в интересах военно-морского флота (1890-1950 гг.). СПб., 2017. С. 59-61.

⁸ Всеподданнейший отчет по Морскому министерству за 1913 год. СПб., 1914. С. 289, 290.

рович внес в Совет министров запрос на дополнительное ассигнование заводу для продолжения этой работы (док. № 1).

С открытием же военных действий Балтийский завод «временно приостановил» свою малоуспешную работу над дизелем, бросив все силы на достройку линкоров. Но уже 23 августа 1914 г. в Главном управлении кораблестроения (ГУК) Морского министерства состоялось совещание, после которого заводской администрации пришлось пересмотреть свои планы. Начальнику завода А.И. Моисееву объяснили, что доделывать двигатель надлежит «самым спешным образом»: речь идет о создании «основы всех дальнейших работ по изготовлению дизелей для подводных лодок». Недопустимо, что временно установленные на «моржах» слабые моторы развивают лишь четверть назначенной для этих лодок мощности⁹. Моисеев 5 сентября заверил Часть подводного плавания (отдел ГУК, ведавший созданием подводного флота), что после 23 августа работа пошла «усиленным темпом», «срочное окончание работ по постройке пробного двигателя» теперь уже близко, и если испытания пройдут удачно, то завод «в кратчайший срок» даст для «моржей» свои моторы вместо не полученных от Крупна. Испытания намечены на март 1915 г.; в случае успеха флот получит первые двигатели... «через полтора года со времени окончательного выяснения деталей двигателя», т.е. все же никак не ранее осени 1916 г. (док. № 3). 7 октября 1914 г. состоялся формальный заказ Балтийскому заводу шести таких дизелей.

Через неделю, однако, завод заявил (док. № 4), что «выяснилась чрезвычайная трудность выполнения столь легкого двигателя» — при том, что легкий вес моторов являлся условием крайне важным для подводного корабля. Несмотря на полученное ранее разрешение министерства увеличить вес двигателя на 20% по сравнению с крупновским проектом 1911 г., Балтийский завод, не уверенный в выносливости и надежности своего будущего мотора, просил — «для облегчения задачи» — не ставить обязательной целью добиться 1140 лс, а «понизить цифру предельной мощности». Начальник Части подводного плавания Е.П. Елисеев обратился в Морской генеральный штаб (МГШ) с предложением соответственно убавить требования по надводной скорости, установленные 30 мая 1911 г. (16 узлов, т.е. около 30 км в час)¹⁰.

⁹ Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. 401. Оп. 1. Д. 1173. Л. 9. Ссылаясь на это постановление совещания, Моисеев 26 сентября запросил дополнительное ассигнование 10 тыс. руб.: этого «будет достаточно для окончания постройки и первоначальных испытаний двигателя».

¹⁰ Подводное кораблестроение... С. 175.

В дальнейшей переписке в 1915 г. еще упоминалось о строящемся на Балтийском заводе «пробном двигателе в 1140 лс», но получить результат подводники уже не надеялись, и в конце концов в апреле 1915 г. Технический совет ГУК предписал заводу заказать (для «барсов») двигатели в 1000 лс в Англии, «Виккерсу», и по случаю этого заказа заодно «приобрести право у завода “Виккерса” на постройку двигателей» его конструкции. Ожидалось, что для «предполагаемых к постройке» лодок будущей программы, «когда будут выяснены мощности двигателей» для них, на Балтийский завод ляжет постройка первых четырех таких двигателей «по системе Виккерса» (для двух лодок), «чтобы этим самым Балтийский завод смог поставить у себя производство изготовления надежных двигателей» этой системы¹¹.

Главным реальным результатом предпринятых усилий стало осознание того, что для успеха в постройке дизелей Балтийскому заводу недостает оборудования: имеющимся, «примитивным» (по оценке министерства), не обойтись.

Собственно, это обнаружилось еще накануне войны, о чем свидетельствует доклад Морского министерства, внесенный в Государственную думу 17 августа 1914 г.: «Об отпуске дополнительного кредита на расширение Балтийского судостроительного и механического завода» (док. № 2). Наряду с прочими задачами, которые предполагалось решить в тот момент (путем расширения территории Балтийского завода и его объединения с Адмиралтейским), морское ведомство заявляло о намерении создать на своем заводе Дизельный отдел. Потратив 1 000 700 руб. на его устройство, предполагалось избавиться от иностранной зависимости в снабжении лодок моторами. Доклад был одобрен Советом министров и внесен в Думу, но началась война, и он остался нерассмотренным ввиду свертывания думских заседаний.

5 июля 1915 г. Григорович внес в Совет министров новый доклад — теперь уже специально «Об отпуске Морскому министерству 1 158 400 руб. на оборудование Отдела дизельного производства на Балтийском заводе» (док. № 10). В нем, ссылаясь на экстренную необходимость исполнить программу строительства подводного флота, министр доложил коллегам, что при имеющемся оборудовании Балтийский завод не даст двигатели «своевременно», а потому нужен именно специальный Дизельный отдел, оборудованный так, как намечалось в июне 1914 г. (в этой связи упоминалось и о все еще «строящемся пробном Дизеле»).

¹¹ Там же. С. 265.

Реализовать проект Дизельного отдела и на этот раз не удалось; Григорович 11 сентября 1915 г. забрал свой доклад из канцелярии правительства¹². Формально переписка зашла в тупик из-за остававшегося в силе прежнего требования Совета министров составить подробный расчет для обоснования запроса в Думу, тогда как завод заявил о невозможности конкретизировать ожидаемые расходы (док. № 3). В любом случае не приходилось надеяться на быстрый результат.

В последующие полтора года войны вопрос о дизелях для подводных лодок решался более практичными способами. Делались попытки опереться на завод Нобеля, уже зарекомендовавший себя серийным изготовлением (совместно с Коломенским заводом) дизелей в 240–250 лс для канонерских лодок. На Нобеле разработали также проект мотора мощностью 1320 лс, требовавшегося для лодок типа «Барс». Заказы на такие двигатели Морское министерство выдало заводам Нобеля и Харьковскому паровозостроительному. Одновременно заказы на моторы разных типов делались также за границей и рижскому заводу Фельзера (док. № 6 и 7). Когда и на этом пути выявились затруднения, оживилась идея о Дизельном отделе Балтийского завода.

17 ноября 1916 г. в Совет министров в третий раз поступил доклад Морского министерства «Об устройстве на Балтийском заводе Отдела дизелестроения» (док. № 23). По сравнению с проектом 1914 г. запрашиваемое ассигнование, по сути, удвоилось (было 1 000 700, стало 1 921 630 руб.). При этом намечаемые этапы постройки и оборудования уходили за горизонт исторически отпущенного времени. В первую очередь, до конца 1916 г., намечалось закупить оборудование, необходимое для фабрикации коленчатых валов (наиболее ответственная и сложная технологически деталь двигателя), для чего и предназначалась основная доля кредита, а также построить специальное здание. Всевозможные станки для обработки остальных частей мотора подлежали заготовлению в 1917 г. Завершающий период приходился на 1918 г. Совет министров одобрил проект 25 ноября, Николай II утвердил его решение 19 декабря 1916 г.¹³

В конечном счете приспособить Балтийский завод к фабрикации дизелей не удалось. Попытки в этом направлении не были брошены до февраля 1917 г., но ощутимых результатов достигнуто не было.

¹² Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 1276. Оп. 11. Д. 336. Л. 3.

¹³ РГИА. Ф. 1276. Оп. 20. Д. 122. Л. 195–196.

Другой опыт, с более зримыми результатами, хотя и малоуспешный, был предпринят на заводах Нобеля, с его конструкцией дизеля в 1320 лс для «барсов», и Харьковском паровозостроительном (ХПЗ).

Завод Нобеля, а затем и Харьковский¹⁴ бились над этим двигателем на протяжении 1914 г. и половины 1915 г. Постепенно выяснялись один за другим недостатки нобелевской конструкции дизеля. Об ошибках, «исправлять которые приходится заводу Нобель на уже построенных первых двух двигателях в 1320 лс», писал инженер-подводник Я.С. Солдатов 22 мая 1915 г. (док. № 8). Он предупреждал, что «это, конечно, должно затормозить и отдалить на неопределенное время» сдачу дизелей. Якобы «построенные» первые два двигателя так и не удалось довести до сдачи, даже на тех (по сути, недопустимых) условиях, какие были приняты для четырех следующих моторов, поставленных на «Змее» и «Кугуаре».

В итоге от нобелевского проекта пришлось отказаться: в июле 1915 г. он был признан негодным (док. № 11 и 12) — из-за конструкторских ошибок в соотношении частей и из-за невозможности использовать достаточно прочные материалы, а главное — вследствие превышенного размера, не соответствовавшего тесным габаритам корпуса лодки¹⁵.

Опыт не прошел бесследно, и вопрос о желательной мощности моторов в дальнейшем изучался обязательно с учетом «удобства обслуживания в лодочных условиях», отчего предложенный ХПЗ 1 мая 1915 г. проект еще более мощного двигателя в 1500 сил не получил одобрения. К тому же, обратив «особое и самое серьезное внимание» на «прочность и жесткость машины», авторы харьковского проекта намеревались ее «фундаментную плиту и станину... иметь стальными и возможно жесткими». В ведомстве же еще не убедились в способности заводов обеспечить такой материал, тогда как чугунная станина «будет либо слишком тяжела, либо будет ломаться в случае мелких неисправностей машины (заедание иглы, пропуск пускового клапана, заедание поршня и пр.)». Да и вообще от нее «можно ожидать менее спокойного хода». С точки же зрения габаритов этот проект имел «недостаток по сравнению с двигателями Нобеля»¹⁶.

Вместо 1320-сильных моторов решено было использовать на новых лодках — временно — прежние 250-сильные, типа амурско-канонер-

¹⁴ Договор на поставку Балтийскому заводу восьми двигателей по 1320 лс ХПЗ заключил 10 декабря 1914 г. (РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1266. Л. 15 сл.).

¹⁵ Подводное кораблестроение... С. 276.

¹⁶ РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1266. Л. 33, 36, 38.

ских, чтобы затем, когда получится, заменить дизелями в 800 сил, еще только конструируемыми. Однако в считанные дни это решение пришлось пересмотреть. 11 июля Григорович утвердил постановление совещания в ГУК — провести эксперимент: имитировать размещение пары спорных двигателей в деревянной конструкции (модели), чтобы выяснить соответствие размеров двигателя и корпуса лодки (док. № 15). После этого под грубым нажимом министра совещание, проведенное его помощником П.П. Муравьевым 28 августа, произвело «переобсуждение» вопроса. Муравьев объявил, что двигатель годится по размерам и вообще «не вызывает никаких опасений»; его надлежит использовать на лодках ближайшей готовности: не далее как в апреле 1916 г. поставить на 4-ю лодку (завода Ноблесснер), чтобы она участвовала уже в весенних операциях будущего года.

Фальшь такого подхода раскрыл участвовавший в заседании 28 августа представитель МГШ Н.Н. Игнатьев: если двигатель хорош, ставьте же его и на все последующие лодки, и на уже действующие, заменяя ими слабые канонерские. Но ведь на это не идете! То, что объявлено, — это «решение установить, вопреки пожеланий личного состава Действующего флота, двигатель малоиспытанный и громоздкий»; оно чревато также срывом сроков готовности лодок будущей программы (док. № 16).

На деле так и произошло. Лодки, получившие 1320-сильные моторы Нобеля, «Змея» и «Кутуар», в весну 1916 г. не были готовы, их признали вступившими в строй только в конце 1916 г. — 1917 г. Из всех «барсов» лишь в эти две лодки кое-как втиснули неудачные дизели, и на первых же переходах они вышли из строя. Остальные построенные лодки получили либо слабые (240 лс) и большей частью поношенные двигатели Нобеля, снимаемые с канонерок Амурской речной флотилии, либо моторы, заказываемые в США, Англии и Италии. Даже достроить начатые большие моторы на Нобеле и ХПЗ оказалось невозможно вследствие фактически сорванного выпуска огромных коленчатых валов.

Харьковские специалисты, когда нобелевский проект еще не отпал, пытались вносить свои изменения в саму конструкцию этого мотора — в систему продувки (замена крышек и втулок цилиндров, головок поршней, горизонтальных распределительных валиков). Они вводили исправления «с таким расчетом, чтобы от машин получить мощность не менее 1000 сил от каждой, при всех нормальных условиях работы»¹⁷ (а не требующуюся в 1320 лс), потому что испытания показали неспособность но-

¹⁷ Там же. Л. 71, 72.

белевского двигателя развивать даже и такую мощность без угрозы аварии или даже взрыва¹⁸.

Усилия харьковских инженеров по спасению нобелевского мощного мотора не могли привести к успеху. По мнению их коллег с Коломенского завода (как и ведомственного наблюдающего в Харькове, В.И. Толмачева), не годился способ продувки, применяемый в двигателях нобелевской конструкции для «барсов». В Коломне использование такого способа считали недопустимым для себя не только ввиду его технических недостатков, но и во избежание репутационных издержек. Примененный в нобелевской конструкции способ продувки был выработан и запатентован швейцарской фирмой Бр. Зульцер (его приобрели и использовали в подводных лодках Франции, Италии, США), авторы же принятого в России для «барсов» дизеля в 1320 лс внесли в столь удачную конструкцию свои изменения, которые «имеют целью обойти этот патент и являются ее ухудшением». Директор-распорядитель Коломенского общества А.П. Мещерский уведомил Морское министерство, что его фирма предпочитает правовое решение и, уплатив швейцарцам за чертежи и консультации, использует их опыт при выработке в январе — сентябре 1916 г. (по заданию министерства) собственной конструкции двигателя в 550 лс¹⁹.

Помимо просчетов в конструкции нобелевского двигателя сказалась отсталая заводская технология. Из рапортов Толмачева следует, что непригодность Харьковского завода (как и завода Нобеля) к работе с высококачественной сталью, применяемой в европейском дизелестроении, была очевидна с самого начала. Признание непригодности материала для станин, фундаментов и рам двигателя ввиду невозможности использовать сложную в изготовлении и обработке сталь заставляло чинов морского ведомства измыслить рискованные обходные пути. Не ожидая, когда заводы обретут способность использовать надежный металл, решено было отчитаться о выполненном заказе, сдав моторы с чугунными частями (док. № 5). Начальник Механического отдела ГУК 20 января 1915 г., соглашаясь

¹⁸ Подводное кораблестроение... С. 271. «Причины этих взрывов у нобелевских машин следует отнести к неудовлетворительной конструкции сепараторов и недостаточной площади холодильников», — считали инженеры Коломенского завода (Центральный государственный архив г. Москвы (ЦГАМ). Ф. 318. Оп. 1. Д. 2331. Л. 201 об.).

¹⁹ ЦГАМ. Ф. 318. Оп. 1. Д. 2331. Л. 283–283 об. О нецелесообразности пиратства свидетельствовал исход попытки в 1910 г. директора Сормовского завода С.И. Михина, не сумевшего ни использовать раздобытые чертежи, ни скрыть свою проделку и вынужденного в конечном счете купить лицензию (Дьяконова И.А. Указ. соч. С. 288–289).

на использование чугуна вместо стали, ссылался на «те трудности, которые до сих пор обычно встречались при получении удовлетворительных стальных отливок», причем, писал он, «нет пока никаких данных считать, что таковые трудности в настоящее время уже устранены на Харьковском заводе»²⁰. Все 8 моторов, постройкой которых занимались на ХПЗ летом 1915 г., «имели чугунные плиты и станины. Отливка этих частей из стали приостановлена», сообщал в Петроград Толмачев. Работа со специальной сталью не давалась и другим заводам — Николаевскому, Невскому, справлявшимся только с обычной углеродистой мартеновской сталью. Николаевский завод воспользовался удобным предложением, чтобы вовсе отказаться от контракта по коленчатым валам²¹.

В конце 1915 г. Харьковский завод занимался сборкой первого из заказанных ему двигателей в 1320 лс, для остальных же еще не поступили коленчатые валы²². Но его первые дизели были и последними: в связи с июльским «экстренным» предписанием заводам «приостановить дальнейшее изготовление машин мощностью в 1320 сил системы “Нобель”» ГУК обратилось к тем же заводам с предложением разработать — вместо неудачного 1320-сильного — мотор меньших мощности и габаритов. Завод Нобеля попытался уклониться от этого поручения (док. № 18), тогда как Харьковский через месяц представил министерству «разработанный нами проект двигателя в 900 сил» (док. № 14). Он был 21–22 августа забракован, и ведомство предписало Харьковцу подготовить проект на 600 лс²³.

Решение о прекращении работ по нобелевским моторам в 1320 лс создало путаницу. Харьковский завод беспокоило «явно возникшее недоумение», и он запросил ГУК, чьи же именно двигатели приостановлены, какой из заказчиков может рассчитывать на 8 будущих дизелей. «Для сведения Части подводного плавания имеем честь сообщить, — гласит письмо ХПЗ от 27 августа 1915 г., — что мы имеем заказ на 8 двигателей для Балтийского завода, 6 для Ноблесснера и 8 для Николаевского завода. Сроки изготовления двигателей [для] Николаевского завода начинаются, по договорам, после сдачи четырех двигателей Балтийскому заводу и четырех Ноблесснеру», что не согласуется с намерением ГУК «строемые нами 8 двигателей установить на лодках Николаевского завода»²⁴.

²⁰ РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1266. Л. 21–21 об., 22–22 об.

²¹ Там же. Л. 95 об., 103, 105.

²² Там же. Л. 118–118 об.

²³ Там же. Л. 76.

²⁴ Там же. Л. 88–88 об.

Забеспокоился и Балтийский завод. Ссылаясь на «усиленную достройку лодок типа “Барс” в Балтийском море, а также имея в виду чрезвычайную трудность выяснения вопросов о получении из Англии» моторов «для лодок типа “Лебедь” в Черном море» (постройка в Николаевском отделении Балтийского завода), начальник завода просил указать Харьковскому заводу, «что строимые им 8 двигателей предназначаются для Балтийского завода»²⁵.

Несмотря на произведенное 28 августа «переобсуждение» 1320-сильного двигателя, приходилось искать ему замену. Вместо оказавшейся негодной нобелевской конструкции двигателя решено было впредь считать основным для «барсов» мотор, экстренно сконструированный Харьковским заводом, — менее громоздкий благодаря пониженной мощности (800 лс) (док. № 20)²⁶.

Снижение требуемой мощности с 1320 до 500 или 800 лс побудило включиться в работу по новым программам Коломенский завод. Этот испытанный контрагент морского ведомства поставлял с 1908 г., вместе с заводом Нобеля, 250-сильные моторы — для амурских мониторов, а затем и для временного использования на новых «барсах»²⁷, не дождавшихся мощных нобелевских моторов. Перед мировой войной Коломенский завод состоял в комбинации с Сормовским.

Получив в сентябре 1915 г. приглашение ведомства участвовать в разработке и изготовлении 800-сильных моторов для «барсов» (док. № 17), Коломенский завод ответил согласием, но 6 ноября получил от Харьковского завода известие о том, что проект такого мотора там уже подготовлен и 30 октября одобрен Морским министерством. Коломне Харьков предложил продать чертежи и назначил лицензию «с каждой силы построенных на Ваших заводах всех без исключения двигателей Дизеля для нужд подводного флота в течение пяти лет». Петроградское правление Коломенского общества запросило мнение своего завода и получило 27 ноября 1915 г. ответ, что на лицензию соглашаться нельзя, так как «мы... считаем Харьковский завод в подобном деле недостаточно авторитетным... Чертежи мы предполагаем разработать в нашем техническом бюро»²⁸.

Попытку перейти от привычных ему 4-тактных 250-сильных дизелей к вдвое более мощным 2-тактным моторам Коломенский завод предпри-

²⁵ Там же. Л. 90.

²⁶ Подводное кораблестроение... С. 290, 292.

²⁷ В январе 1917 г. Коломенский завод имел заказы на 36 таких «канонерских» двигателей (ЦГАМ. Ф. 318. Оп. 1. Д. 2331. Л. 165).

²⁸ Там же. Д. 2115. Л. 175, 177, 179.

нимал с января 1916 г.²⁹ Добившись заказа на 16 дизелей в 550 лс³⁰ (контракт 1 сентября 1916 г., а затем 21 декабря еще на 12), он вступил в сделку с швейцарским заводом Бр. Зульцер (патент, чертежи, инструктаж), изучал устройство новой для него системы, готовил новую мастерскую, закупал оборудование. К октябрю 1916 г. проект нового двигателя поступил на рассмотрение Механического отдела ГУК (утвержден 8 декабря). Предпринятые усилия — по сути, только еще подготовительные шаги к организации производства моторов — описаны в докладе помощника директора завода Р.А. Корейво (док. № 25).

Надежда создать на Коломенском заводе новое сложнейшее производство в условиях военно-экономического развала не оправдалась. Не удалось построить специальную мастерскую; не хватало станков для машиноборочной. Сормовский завод не выдерживал сроки поставки Коломне коленчатых валов из никелевой и хромоникелевой стали (обещал дать в январе 1917 г., а на деле к апрелю «по имеющимся у нас сведениям... пока не приступал»³¹). К октябрю 1917 г. нереальность этого обязательства стала очевидной, и представитель министерства дал согласие «на изготовление... поковок из обыкновенной углеродистой стали, а не из хромоникелевой стали, как это предполагалось ранее»³². Затем была признана и «безнадежность получения поковок из Николаева»³³. «Главная задержка двигателей — отсутствие коленчатых валов», — считал директор Коломенского завода³⁴. В конце июля 1917 г. он рассчитывал еще только собрать «полный комплект заготовки для первой пары машин» — может быть к сентябрю. Сдать же первый двигатель в 550 лс «к договорному сроку», т.е. в январе 1918 г., «даже при условии благоприятных результатов испытания не представится возможным», — доложил он правлению акционерного общества³⁵. К тому же и вообще, пока первый мотор не был готов для испытания, нельзя было судить о годности самой конструкции: «при испытании первого двигателя и сдаче Отделу подводного плавания могут обнаружиться неожиданности,

²⁹ Там же. Д. 2331. Л. 283–283 об.

³⁰ Там же. Д. 3663. Л. 149; Д. 2467. Л. 76.

³¹ Там же. Л. 45 об. И не дал даже в июне 1917 г. (Л. 154 об.), а в октябре сообщил, что изготовил поковки, но из обыкновенной углеродистой стали. Это были «приставные трехколенчатые валы»; что же касается шестиколенчатых валов, то их Коломенский завод заказал Николаевскому, но до ноября 1917 г. не получил «никаких сведений» о перспективе исполнения заказа (Л. 75).

³² ЦГАМ. Ф. 318. Оп. 1. Д. 2467. Л. 76.

³³ Там же. Д. 3663. Л. 40 об.

³⁴ Там же. Д. 2467. Л. 61.

³⁵ Там же. Л. 154–154 об.

обыкновенно сопутствующие новому производству, которые повлияют на программу их выпуска»³⁶.

5 октября 1916 г. в докладе помощнику морского министра при перечислении пяти заводов, «наиболее приспособленных к постройке двигателей Дизеля» (при этом и Балтийский завод был указан в числе пяти, наряду с Нобелем, Харьковским и Коломенским), ГУК полагало, что «в действительности теперь уже приступили к постройке лишь заводы Нобеля, Харьковский и Фельзер» (док. № 22). Но и эти три завода³⁷, по заключению Технического совета ГУК, «даже при содействии Коломенского и Балтийского заводов не в состоянии будут справиться» с изготовлением двух сотен моторов — «даже при условии... ограничения производства двигателей мощностью, не превышающей 550 сил». В итоге в 1917 г. все причастные к исполнению программ судостроения инстанции признали, что подводный флот ни от одного предприятия в стране не получает вполне пригодных двигателей. Как видно из того же доклада, Часть подводного плавания уже осознала, что в России «ни один завод не может считаться достаточно оборудованным» для постройки двигателей для будущих лодок программы 1916 г., а чтобы положение изменилось к лучшему, «требуются года и очень крупные денежные средства» (такую же оценку положения дало ГУК, а затем 21 октября 1916 г. и Совецание по судостроению³⁸).

Морское ведомство на опыте убедилось также в ошибочности прежнего представления о преимуществах казенного машиностроения (док. № 2). Перспектива в отношении специального отдела на Балтийском заводе могла проясниться лишь год-другой спустя. Так же и правительство, видя невозможность опираться в этом деле на существующие заводы,

³⁶ Там же. Д. 2331. Л. 45 об., 13 об.

³⁷ Сведения о состоянии б. Фельзера наиболее полно приведены в исследованиях Ю.Н. Нетесина. По его данным, с 1912 г. акционерный капитал предприятия на 65% принадлежал объединению MAN. Оно создало в Германии подобие дизельного картеля, питавшегося русскими заказами по «малой судостроительной программе», — исполняло «функцию центра по учету и распределению полученных заказов» между германскими заводами. Через Фельзера, использовавшего свой статус «отечественного» предприятия, «наиболее мощные дизельные двигатели (св. 1000 лс)» поставляли в Россию MAN и Крупп. С лета 1915 г. происходила эвакуация оборудования из Риги в Нижний Новгород. Осенью 1916 г. обследование показало, что на новом месте б. Фельзер восстановил производство менее чем наполовину (Нетесин Ю.Н. Из истории проникновения германского капитала в экономику России (по материалам акц. о-ва б. Фельзер и Ко, Рига) // Известия АН Латвийской ССР. 1960. № 4/153. С. 33–45; Нетесин Ю.Н. Промышленный капитал Латвии (1860–1917 гг.). Рига, 1980. С. 146, 154, 230–240).

³⁸ РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1491. Л. 23.

с бóльшим вниманием отнеслось к появлению новой частной инициативы. Когда в сентябре 1916 г. неожиданно заявила о своем существовании и предложила свои услуги некая новая фирма, Морское министерство проявило заинтересованность в сотрудничестве.

Действительно, «в ближайшие года» надо было где-то взять около 200 моторов. «Вопрос привлечения других заводов к постройке дизелей является одной из главнейших задач»; и вот теперь «эта задача несколько облегчается тем, что правление Общества Азовско-Черноморских литейных и механических заводов предложило... оборудовать специальный завод». Фирма бралась изготавливать двигатели мощностью 550 лс, т.е. вдвое меньшей, чем те, которые безуспешно пытались строить Нобель, ХПЗ и Балтийский завод. К тому времени вместо конструкции двигателя в 1320 сил одобрение получил новый проект, инженеров М.С. Кулжинского, который как раз и состоял на службе в Азовско-Черноморском обществе³⁹, и Г. Гельда.

Решение вопроса осложнялось тем, что Азовско-Черноморское общество домогалось не только заказов, но также и крупной казенной ссуды. Дело поступило на рассмотрение совещания, ведавшего финансированием частных металлургических и машиностроительных заводов (совещание товарища министра финансов А.И. Николаенко), и рассматривалось на заседаниях 2 и 16 декабря 1916 г.

Совещанию было доложено, что акционерное общество Азовско-Черноморских литейных и механических заводов — «молодое: открыло свою деятельность 9 июня 1916 г., устав утвержден 1 мая 1916 г.»; все акции его «составляют собственность а.о. “Бывш. Э.Ф. Биеринг”, большая же часть акций этого последнего предприятия принадлежит товариществу “Молот”, владевшему механическим и чугунолитейным заводом в бакинском Сабунчи (обслуживание нефтепромыслов, бурения). Представитель «Молота» присутствовал на совещании и подтвердил его готовность гарантировать добросовестность Азовско-Черноморского общества своим имуществом.

На заседании Морское министерство сообщило, что оно, оказываясь, «предполагало первоначально создать собственный казенный завод для изготовления дизель-моторов» (постройка оценивалась в 11 млн руб.) (видимо, об этом проекте специального казенного завода — с оборудованием еще на 7 650 000 руб. — упомянуто в документе № 23). «Не имея, однако, в своем распоряжении достаточного числа специалистов по дизелестроению и считаясь с тем, что сооружение означенного завода обременило

³⁹ В сентябре 1915 г. Кулжинский заведовал морским отделом на заводе Нобеля.

бы казну значительными расходами», «морское ведомство отказалось от постройки казенного дизель-моторного завода и предпочло обратиться... к частной промышленности». При этом «помимо предложения Азовско-Черноморского общества предложений частных предприятий... до сего времени не получало»⁴⁰.

По результатам дискуссии на совещании (возражения выдвигал только представитель Государственного контроля) в январе 1917 г. состоялся обмен заявлениями между Министерством финансов (его Особенной канцелярией по кредитной части) и правлением Азовско-Черноморского общества по вопросам о размере предстоящей казенной ссуды и о гарантиях со стороны предпринимателя. От имени правления Кулжинский затем уведомил ГУК о количестве валюты, которая потребуется на закупку станков для будущего завода в США и Англии. Правление акционерного общества заверило ведомство, что уже «изготовлены проекты заводских зданий и рабочие чертежи главнейших частей двигателей», пора закупать строительные материалы, а одновременно «на принадлежащем Обществу механическом заводе в г. Бердянске» заготавливать модели, отливать и обрабатывать части первых моторов. Через 30 месяцев подводный флот получит первый двигатель и новый завод достигнет производительности 25 000 лс в год⁴¹.

Исполнение проекта отодвинулось в более далекую перспективу, когда состоялось решение о приостановке выполнения второй очереди постройки подводных лодок 1915 г.: дизельный завод переместился «в третью категорию предприятий, подлежащих осуществлению» — в военных условиях в связи с общей нехваткой в стране строительных материалов правительство ограничивало новые начинания. Отдел подводного плавания ГУК добивался возвращения Азовско-Черноморского проекта все-таки во вторую категорию, вновь напоминая, что «ни на одном из [существующих] заводов дизелестроение не является специальностью. Поэтому оборудование и техническая постановка дела во многих отношениях неудовлетворительны», отчего до войны «приходилось прибегать к заказам в Германии», а с началом войны — «к заказам двигателей на крупные суммы в Америке и Англии и даже к таким крайним мерам, как разоружение амурской канонерской флотилии». Отмечалось, что «опоздания в поставках двигателей достигают в настоящее время до 23 месяцев (завод Нобеля)». Оста-

⁴⁰ Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 369. Оп. 10. Д. 11. Л. 158–171.

⁴¹ РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1491. Л. 8–9 об., 11–12, 17–17 об.

новка строительства позднейших по срокам лодок еще не означает, что тем самым «устранена необходимость в осуществлении нового дизельного завода». Это только так кажется, потому что «имеемые дизельные заводы... не будут в состоянии удовлетворить даже сокращенной потребности подводного флота» (док. № 24). Оживить проект подводники пытались через помощника военного министра А.А. Маниковского с его комиссией по пересмотру программы строительства военных заводов, затем через Особое совещание по обороне. Предмет переписки исчерпался, видимо, с момента разгрома Корниловского мятежа и последовавшей остановки союзнических поставок заводского оборудования. В повестке дня к очередному заседанию Совещания товарищей министров Временного правительства совместно с начальниками главных управлений, включавшей и дело о новом заводе, отмечено (22 августа), что Азовско-Черноморское общество все же успело получить валюты на 250 тыс. долларов⁴².

Это последний обнаруженный след приложенных в 1913–1917 гг. усилий власти и промышленников по созданию в России отрасли машиностроения, приспособленной к выпуску энергетических установок для подводного флота.

Представленная в документах история попыток приобщения российской индустрии к передовой технологии в производстве двигателей свидетельствует о том, что эти усилия не привели к ожидаемому результату. Сказалась слабость финансовых возможностей казны и предпринимателей. Но действовали и более жесткие ограничения. Конструкторы и технологи не владели необходимыми методами производства материалов (высококачественная сталь) и обработки наиболее сложных и ответственных частей машины. Они не располагали и соответствующим заводским оборудованием, подготовленным персоналом (в частности, рукописные отчеты заводских техников, проводивших испытания машин, ясно говорят о их малограмотности).

Более или менее благополучно выпускаемые двигатели в три–четыре раза уступали по мощности агрегатам западноевропейских и американских фирм. Качество же материала и применяемые способы обработки не позволяли обеспечить конструкцию желательного дизеля деталями, намеченными в проектах, спецификациях. Те двигатели, которые считались принятыми от производителя и были установлены на подводных лодках, использовали коленчатые валы из морально устаревшей некачественной стали, не применяемой в Европе и США.

⁴² Там же. Л. 26.

Документы

№ 1

*Письмо председателя Совета министров Российской империи
И.А. Горемыкина морскому министру И.К. Григоровичу
об условиях отпуска средств на работы по опытному двигателю*

№ 3995

13 июня 1914 г.

Совет министров, обсудив в заседании 6 сего июня представление Вашего Высокопревосходительства от 24 минувшего мая за № 14840 (по Главному морскому хозяйственному управлению) об отпуске сверхсметного кредита на достройку опытного дизель-мотора, не встретил препятствий к внесению настоящего дела на законодательное рассмотрение, с тем: 1) чтобы точный размер испрашиваемого на объясненную надобность сверхсметного ассигнования был установлен СовеЩанием по судостроению и 2) чтобы означенный кредит подлежал обращению не на свободную наличность Государственного казначейства, а на счет возможных по смете Морского министерства на 1914 г. остатков.

И. Горемыкин

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1173. Л. 14–14 об. Заверенная копия.

№ 2

*Из доклада Морского министерства в Государственную
думу «Об отпуске дополнительного кредита на расширение
Балтийского судостроительного и механического завода в связи
с увеличением его территории и в зависимости от объединения
с Адмиралтейским судостроительным заводом»⁴³*

№ 24483

17 августа 1914 г.

Со вступлением Балтийского судостроительного и механического завода на путь постройки судов во исполнение малой судостроительной программы в количестве: в первую очередь двух линейных кораблей,

⁴³ Опущена часть документа, не относящаяся к подводным лодкам и дизелестроению.

а затем двух крейсеров и четырех подводных лодок, понадобился ряд срочных мероприятий для успешной мобилизации заводских сил.

...Программа расширения завода естественно требовала расширения заводской территории для возможности наиболее планомерного расширения и постройки не только зданий цехов, но и обширных складов строительных материалов, складов всех видов топлива и помещений магазинов заводов, не отвечавших масштабу развивающейся жизни завода. Эта потребность могла быть удовлетворена покупкой земли, но с тем расчетом, чтобы было достигнуто увеличение длины береговой линии, чему, однако, препятствует особенность примыкающих вплотную к расположению Балтийского судостроительного и механического завода земель частных владельцев: они подходят к Неве узкими клиньями и не дают сколько-нибудь значительного приращення береговой полосы.

Очередная задача завода, с его сложными функциями, и механическими и судостроительными, требовавшая немедленного увеличения земельного массива для расширения цеховых производств и необходимых вспомогательных учреждений, была решена выгодной покупкой участка б. фабрики Паллизена. Это приобретение раздвигает сухопутные границы завода и дает возможность развиваться в необходимом масштабе всем производствам, входящим в состав деятельности завода по механической части; границы заводской территории, на которой расположена механическая часть завода, близки к своим естественным рамкам, намечаемым Кожевенной линией с одной и двадцать шестой и двадцать седьмой линиями Васильевского острова с другой стороны...

Если же еще взглянуть несколько вперед, то можно предвидеть в самом недалеком будущем серьезные осложнения из-за недостатка береговой линии, которая к этому времени должна быть настолько обширна, чтобы она могла в случае надобности — например, при ремонте — вместить четыре корабля, поставленные друг за другом.

Кроме того, Балтийский судостроительный и механический завод, имея 12-летнюю практику в постройке подводных лодок, т.е. такую практику, какой не имеет ни один из заводов в России, чтобы использовать все свои теоретические и практические познания в этом деле, должен стремиться к расширению своего Отдела подводного плавания, но расширению этому положен предел отсутствием соответствующей территории для постройки лодок, и, таким образом, при данном положении дела государство не может использовать технические

силы завода в этой области с целью выработки орудий обороны. Было бы глубоко жаль, если бы опыт и знания завода остались без соответствующего применения и развития и были бы обречены на прозябание. Дело подводного плавания развивается за границей с невероятной быстротой, и все государства уже оценили достоинства этого не только оборонительного, но и наступательного оружия, а потому не считаются со значительными затратами, которые приходится делать в данное время, так как эти затраты в нужный момент окупятся сторицею.

Расширение территории Балтийского судостроительного и механического завода вполне возможно приобретением соседних участков земли, принадлежащих: 1) потомственному почетному гражданину М.А. Зверкову, 2) купцу А.Б. Эллерс и 3) баронам Кусовым. Первый участок мерою 3500 кв. саж., второй — 4017 кв. саж., и третий — 8170 кв. саж.

...В настоящее время назрела необходимость специального оборудования Балтийского судостроительного и механического завода для постройки тепловых двигателей, которое завод до сих пор не мог осуществить за неимением на это средств. Прогресс техники в постройке тепловых двигателей идет настолько быстро, что, по-видимому, недалеко то время, когда военный флот перейдет к этим двигателям, дающим судам громадные тактические преимущества (наибольший район плавания, экономичность малых ходов и пр.).

Если теперь же не приняться энергично за постройку у себя этих двигателей, то может повториться то же положение, которое наблюдается вследствие запоздания водворения производства постройки судовых турбин в России, каковое запоздание заставляет государство переплачивать теперь миллионы за заграничные патенты и за ознакомление с практикою постройки турбин.

На устройство оборудования для постройки дизелей необходимо, согласно прилагаемой сметы (прил. № 1), ассигнование в 1 000 700 руб.

С установлением производства двигателей Дизеля на Балтийском судостроительном и механическом заводе Морское министерство выйдет из зависимости от заграничных заводов по постройке этих двигателей. Эта зависимость настолько велика, что задерживает на целый год и даже более постройку необходимых для Черного моря трех подводных лодок типа «Морж», как это можно наблюдать при исполнении заказов заводом Круппа, который затягивает постройку двигателей.

Таким образом, из этого факта более чем очевидна необходимость *экстренного* осуществления постройки двигателей Дизеля для целей

государственной обороны средствами самого завода. Постройка этих двигателей на частных заводах, которым выгоднее производить двигатели уже выработанных типов, по-видимому, не может идти успешно, так как к двигателям большой мощности они проявляют мало интереса и заявляют очень большие цены, которые могут быть регулируемы только установившимся на казенных заводах производством таких двигателей.

Для Балтийского судостроительного и механического завода с Адмиралтейским судостроительным заводом необходимо теперь же построить одну мощную силовую электрическую станцию, которая для удешевления эксплуатации должна быть поставлена на береговом участке...

Переходя затем к вопросу о выяснении общей стоимости: 1) покупки береговых участков земли для организации более успешной достройки судов, 2) оборудования для постройки дизелей, 3) постройки центральной электро-компрессорной станции и 4) дополнительного оборудования завода для ускорения постройки судов, то таковая выразится в следующих суммах:

I. Стоимость земли: а) участок баронов Кусовых 939 550 руб., б) участок М.А. Зверкова 822 300 руб., в) участок А.Б. Эллерса 568 955 руб. Итого 2 330 805 руб.

II. Стоимость оборудования: г) оборудование Балтийского судостроительного и механического завода для установления производства двигателей Дизеля (прил. № 1) — 1 000 700 руб., д) постройка и оборудование объединенной силовой станции для Адмиралтейского судостроительного и Балтийского судостроительного и механического заводов (прил. № 2) — 1 381 100 руб. Итого 4 712 605 руб., каковая сумма потребуется в течение 1914–1916 гг.

е) усовершенствование оборудования Балтийского судостроительного и механического завода для ускорения постройки военных судов и оборудование Отдела подводного плавания на участке баронов Кусовых (прил. № 3) — 4 543 340 руб., что понадобится в 1916–1918 гг. Итого 9 255 945 руб., каковая сумма потребуется не сразу и может быть отпущена в пять приемов, а именно: в 1914 г. — 70 000 руб.; в 1915 г. — 2 500 000 руб.; в 1916 г. — 2 000 000 руб.; в 1917 г. — 2 465 000 руб. и в 1918 г. — 1 590 945 руб.

Представляя все вышеизложенное, испрашиваю разрешение 1) на отпуск Морскому министерству дополнительного кредита на оборудование Балтийского судостроительного и механического завода в сумме 700 000 руб. по статье 2-й параграфа 44-го сметы Морского министерства на 1914 г. и 2) на предоставление Морскому министерству, начиная

с 1915 г., определять в сметном порядке размер необходимых на эту надобность кредитов в счет общей установленной суммы в 9 255 945 руб.

Морской министр генерал-адъютант И. Григорович
Начальник Главного [морского хозяйственного] управления
генерал-лейтенант А. Зеленой

РГА ВМФ. Ф. 410. Оп. 3. Д. 1268. Л. 435–440. Типографский экземпляр.

№ 3

*Письмо начальника Балтийского судостроительного
и механического завода генерал-майора А.И. Моисеева
в Часть подводного плавания Управления кораблестроения
Главного управления кораблестроения Морского министерства
о невозможности исчислить стоимость пробного двигателя*

№ 7166

5 сентября 1914 г.

В дополнение к моему отношению от 27 августа с.г. за № 6887 сообщаю Части подводного плавания, что дело постройки на Балтийском заводе пробного дизель-мотора в 1140 НР обстоит следующим образом:

Балтийскому заводу было отпущено по смете на подводные лодки типа «Морж» 72 000 руб. на постройку пробного двигателя Дизеля, которая выяснила бы возможность дизелестроения на казенном заводе для нужд подводного флота. Не считая особенно серьезным опытом постройку сравнительно небольшого мотора, каковая представлялась возможной по отпущенным средствам, Балтийский завод приступил сразу к постройке двигателя, совершенно одинакового с заказанными для лодок типа «Морж» двигателями в 1140 НР. Постройка пробного двигателя такой мощности, естественно, не могла быть закончена на те средства, которые были отпущены, тем более что постройка *первого* мотора вызвала еще необходимость целого ряда специальных приспособлений для обработки сложных деталей двигателя. В результате на постройку двигателя уже израсходовано около 80 000 руб., причем лишь одна стоимость изготовленных по сие время моделей равна почти 30 000 руб.

Не имея в своем распоряжении средств на дальнейшую постройку двигателя, Балтийский завод вошел в Главное морское хозяйственное

управление с ходатайством о дополнительном ассигновании средств на достройку этого двигателя в размере 120 000 руб. Совет министров, по рассмотрении доклада Морского хозяйственного управления по этому вопросу от 24 мая с.г. за № 14840, не встретил препятствий к внесению соответствующего законопроекта в законодательные учреждения при условии, чтобы точная цифра просимого ассигнования была выяснена СовеЩанием по судостроению. Извещенный об упомянутом постановлении Совета министров отношением Части подводного плавания от 2 июля с.г. за № 1025 Балтийский завод приступил к выяснению точной степени готовности двигателя и необходимых средств для его достройки, чтобы представить эти сведения в СовеЩание по судостроению.

Наступившие военные события отодвинули указанную работу, а вместе с тем Балтийский завод, будучи загружен спешными работами по достройке линейных кораблей, временно приостановил постройку двигателя, которая вновь начата усиленным темпом после СовеЩания под председательством генерал-лейтенанта Ведерникова 23 августа с.г.

Приступив к достройке двигателя, Балтийский завод считает необходимым указать, что, не имея соответствующего кредита, он рассчитывает на возмещение всех расходов по постройке министерством по действительной стоимости. Общая стоимость первого строящегося на заводе двигателя, естественно, может быть предугадываема лишь по аналогии с ценами, заявленными частными заводами при конкурсе на поставку дизель-моторов для лодок типа «Барс».

Считая более подходящими цены русских заводов, имеем стоимость моторов с силы для завода Л. Нобель — $739\,200 / 4 \times 1320 = 140$ руб., а для завода Фельзер — $793\,600 / 4 \times 1500 = 132,4$, что составит для двигателя в 1140 HP общую сумму от 150 000 до 160 000 руб. Так как цены указанных заводов заявлены при условии одновременной постройки сразу четырех моторов, то, очевидно, стоимость пробного двигателя еще должна повыситься.

Одна только разница в стоимости моделей дает около 30 000 руб., принимая еще во внимание увеличение стоимости из-за изготовления лишь незначительного количества одинаковых частей и в особенности увеличение стоимости из-за спешных работ настоящего времени, Балтийский завод совершенно затрудняется указать сметную стоимость моторов и, считая заявленную им в вышеупомянутом отношении цену $72\,000 + 120\,000 = 192\,000$ руб. как первое приближение, просит о разрешении производить работы по действительной стоимости на военный

фонд, тем более что срочное окончание работ по постройке пробного двигателя даст возможность, в случае удовлетворительных результатов его испытаний, построить в кратчайший срок двигатели для лодок типа «Морж», снабжаемых в настоящее время временными моторами, развивающими менее 1/4 проектной мощности.

Начальник завода генерал-майор А. Моисеев

Пометы и резолюции: Препровождается Вашему Превосходительству для рассмотрения и дальнейшего совместного направления дела, имеющего отношение к докладу Вашему от 25 августа с.г. за № 8013. 13 сентября 1914 г. Генерал-майор Елисеев.

Ходатайство начальника Балтийского завода нельзя не признать уважительным, но весь вопрос сводится к тому, что Совет министров постановил для внесения в законодательные учреждения законопроекта по этому вопросу выяснить в Совецании по судостроению точную цифру ассигнования. В силу этого может быть правильнее было бы Балтийскому заводу установить некоторую определенную цифру, взяв ее с запасом. 17 сентября 1914 г. Н. Ильин.

С отзывом Н.Н. Ильина вполне согласен и препровождаю в Часть подводного плавания. 18 сентября 1914 г. Ген.-лейт. Ведерников.

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1173. Л. 5–6. Подлинник.

№ 4

Письмо А.И. Моисеева в Часть подводного плавания об изменении технического задания для пробного двигателя

№ 8330

14 октября 1914 г.

Балтийский завод полагает по ходу работ начать испытания пробного двигателя в 1140 ЕНР⁴⁴ через 6 месяцев.

Срок изготовления следующих однотипных двигателей: первая пара через 1 1/2 года со времени окончательного выяснения деталей двигателя, следующие пары двигателей через 3 месяца каждая.

⁴⁴ ЕНР, или д.л.с. — действительная лошадиная сила. Единица измерения мощности двигателя с учетом потерь от трения частей механизма и т.п.

Стоимость двигателя с принадлежностями (в объеме поставки двигателей Крупном для лодок типа «Морж») без запасных частей и муфт по 319 000 руб. за пару двигателей.

Одновременно с этим считаю необходимым обратить внимание Части подводного плавания на то, что вес этих двигателей (около 26 клгр на силу) назначен согласно предложениям немецких заводов, сделанным в 1911 г. В настоящее время выяснилась чрезвычайная трудность выполнения столь легкого двигателя, и при дальнейших заказах лодок Морское министерство разрешило повышение веса на 20% (до 31 1/2 клгр на силу). Поэтому для облегчения задачи завода при постройке этих двигателей было бы весьма важно разрешение понизить цифру предельной мощности мотора в 1140 НР, что в значительной мере подняло бы их выносливость и надежность.

Начальник завода генерал-майор А. Моисеев

Резолюция: Принимая во внимание указание Балтийского завода на трудность выполнения слишком легких двигателей, желательно понизить требование п. 1 отношения Морского генерального штаба от 25 сентября с.г. за № 7393/1791, которым назначен ход в 16 узлов. Препроводить копию этого отношения в Морской генеральный штаб и спросить, не согласится ли он на уменьшение хода и до какого предела. 16-10-14. Г.-м. Елисеев

Помета: Исполнено. 17 октября № 1873.

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1173. Л. 11–11об. Подлинник.

№ 5

Рапорт уполномоченного морского ведомства на Харьковском паровозостроительном и механическом заводе инженер-механика

В.И. Толмачева начальнику Части подводного плавания генерал-майору Е.П. Елисееву о применении чугуна и стали в дизелях

№ 29

12 января 1915 г.

Возвратясь сего числа из г. Харькова с Харьковского машиностроительного завода, доношу Вашему Превосходительству, что работы по изготовлению 8 дизель-моторов по заказу Балтийского завода находятся в следующем состоянии:

1) Закончены изготовлением модели всех главных частей двигателей за исключением рубашек рабочих цилиндров.

2) Отлито, размечено и предварительно обработано: частей фундаментных плит — одна, частей станин — 3, вставных рабочих поверхностей цилиндров — 4, заформовано частей рам и станин — 5.

3) Чертежи. Разработка чертежей согласно моему рапорту за № 27 от 22 декабря 1914 г. закончена, и чертежи изготавливаются; по готовности главные из них будут представлены в ГУК через Балтийский завод.

По предварительному плану работ завод предполагает к 1 февраля с.г. заготовить большую часть главных частей для первой машины, к 1 марта с.г. для второй и т.д.; по мере того как будут приспособляться мастерские, производство будет ускорено, чему, считаясь с хорошим оборудованием завода, можно верить. Задержки могут быть из-за коленчатых валов, т.к. на заводе еще нет кузнечного прессы, для обработки же валов имеются все приспособления. По получении прессы изготовление валов будет полностью производиться на заводе. Для первых же двигателей заготовка, т.е. поковка валов будет произведена на Балтийском и Николаевском судостроительных заводах⁴⁵.

Как видно из всего вышеизложенного, завод приступил к изготовлению двигателей и работы принимают правильный характер. Поэтому, когда я возбудил вопрос о применении литой стали для этих, уже строящихся, машин, то со стороны завода последовали возражения.

Возражения эти сводятся к следующему. Работы начаты, произведены затраты, установлен общий порядок работ по заводу и в зависимости от нашего заказа сокращен прием частных, вследствие чего применение литой стали теперь же вызовет материальные убытки и задержку в общем ходе работ завода, которая для завода также принесет материальный ущерб. Как в этом, так и в юридическом отношении нельзя не признать, что завод прав, т.к. в контракте указаний на применение стали нет, а указано, что машины должны быть выстроены такими, какими их строит Нобель, и по его чертежам.

Поэтому, если со стороны Морского министерства поступит требование о применении стали теперь же, то со стороны завода, надо полагать, будет представлено ходатайство о возмещении убытков, а равным образом и о продлении срока заказа, т.к., переходя на сталь, нужно вре-

⁴⁵ *Помета на полях:* Пресс заказан в Копенгагене со сроком готовности в январе месяце 1915 г. Но получено извещение, что опоздают на 1/2 месяца.

мя на переработку чертежей и при вновь устанавливаемом деле всегда могут быть задержки и неудачи.

Так как последние в одинаковой степени могут быть неприятны как заводу, так и Морскому министерству, а также и потому, что резкий переход на сталь согласно вышеизложенному требует материальных расходов со стороны Морского министерства, то я считал бы возможным и желательным подойти к решению этого вопроса постепенно, т.е. переход с чугуна на сталь сделать менее резким, а именно:

1) первые четыре машины сделать на чугуне, выполнив на них все намеченные изменения в деталях, сохраняя идею машин Нобеля.

2) У следующих четырех машин сделать стальной только фундаментную плиту, переконструировав ее⁴⁶ и переконструировав стяжные болты (колонны) таким образом, чтобы они тоже являлись бы стойками⁴⁷. При этом верхняя часть рамы будет еще более разгружена, чем это сделано у Нобеля; во всех же прочих элементах они будут соответствовать первым четырём машинам.

3) В дальнейших заказах машины строить исключительно с стальными рамами и станинами, от чего завод отнюдь не отказывается и готов переделать машины по требованиям Морского министерства.

Такое решение вопроса явится [в] достаточной степени удовлетворительно⁴⁸ как для Морского министерства, так и для завода, и я думаю, что льготы, которые попросил бы при этом завод, были бы незначительны, а ввиду возможности будущих заказов ходатайство о них могло бы быть и отклонено.

Что же касается первых четырех машин, то, ссылаясь на пункт 2-й, в случае поломки рам или станин машины легко могут быть переделаны по образцу вторых 4-х машин, что не вызовет особых расходов, труда и времени, т.к. во всех своих элементах, кроме фундаментных плит и станин, как это уже указывалось, они будут аналогичны.

Представляя изложенное на рассмотрение Вашего Превосходительства, прошу ходатайства о разрешении придерживаться изложенно-

⁴⁶ «Таким образом, впервые сталь может быть применена на пятой машине, в случае же неудачи со сталью — на более поздних, — развивал эту идею Толмачев в следующем рапорте от 2 февраля 1915 г. — Чертеж стальной фундаментной рамы... в течение будущей недели будет окончательно готов» (РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1266. Л. 22 об.).

⁴⁷ В тексте: чтобы они в то же [время] являлись бы стойкими.

⁴⁸ Дальнейший ход работ, испытания собранного двигателя не оправдали этого расчета (см. док. № 8, 9, 11–13).

го порядка применения стали и об уведомлении о таковом правления Харьковского машиностроительного завода.

Старший лейтенант Толмачев

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1266. Л. 19–20 об. Подлинник.

№ 6

*Письмо директора Рижского чугунолитейного
и машиностроительного завода б. Фельзера и К^о Э. Шверца
Е.П. Елисееву об условиях заказа дизелей*

14 мая 1915 г.

г. Рига

Двигатели Дизеля в 850 HP для лодок типа «Морж»

Ссылаясь на переговоры с капитаном 1-го ранга господином Яковом Саввичем Солдатовым, позволяем себе сообщить, что детальные чертежи по изготовлению их в нашем техническом бюро будут немедленно доставлены капитану 1-го ранга г-ну Я.С. Солдатову.

Выслать чертежи до их окончательной разработки невозможно, для ознакомления же Отдела подводного плавания с характеристикой детальных конструкций, которые будут употреблены для двигателей в 850 сил⁴⁹, мы пошлем на днях Отделу подводного плавания комплект чертежей двигателей для судна типа «Волхов», из которого ясно видны детальные конструкции.

Конструкции больших предметов мы надеемся выработать в течение 6–8 недель. Отдельные листы, как-то: коленчатый вал, фундаментная плита, цилиндр, цилиндровая крышка и т.п. — будут, по всей вероятности, готовы через 2–3 недели.

Для дальнейшего сведения сообщаем, что модель фундаментной плиты уже находится в работе, и для руководства прилагаем к сему чертеж запрошенного нами у разных заводов кривошипного вала.

⁴⁹ Двигатели в 850 лс для лодок «Кит», «Кашалот» и «Нарвал» в 1913 г. взялся делать завод Круппа, владевший пакетом акций Фельзера; офицеры-подводники даже побывали в Германии на испытаниях этих дизелей (см.: Подводное кораблестроение... С. 273).

Относительно заказа кривошипных валов имеем честь сообщить, что все русские заводы, равно и казенные заводы, отказались от изготовления таковых⁵⁰, так что единственным местом для их заказа остается Швеция.

Ввиду того, что валы являются самой существенной частью двигателей и от них зависит срок изготовления двигателей, и нам, понятно, необходимо их немедленно заказать, покорнейше просим выслать нам по возможности немедленно официальный заказ на двигатели Дизеля в 850 д.л.с.

Директор завода Э. Шверц

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1268. Л. 26–26 об. Подлинник.

№ 7

*Доклад Е.П. Елисеева начальнику Главного управления
кораблестроения Морского министерства о неотложности
заказа двигателей заводу б. Фельзер*

№ 1702

15 мая 1915 г.

Так как постановлением Технического совета Главного управления кораблестроения от 10 сего апреля за № 13 предрешен вопрос о заказе заводу Фельзер в Риге 6 двигателей Дизеля по 850 сил каждый для трех черноморских подводных лодок типа «Морж»⁵¹, то для ускорения изготовления этих двигателей Частью подводного плавания были запрошены технические условия на изготовление вышеупомянутых двигателей, каковые в настоящее время в согласии с Механическим отделом и рассмотрены; сего числа директор завода г. Шверц вошел с ходатайством о даче хотя бы предварительного наряда на изготовление вышеупомянутых двигателей, так как выяснилось, что приобретение некоторых материалов и изготовление коленчатых валов возможно только за границей, цены на которые с каждым днем повышаются.

⁵⁰ Техническими условиями, приложенными к договору о заказе Фельзеру 6 двигателей в 850 лс, предусматривалось изготовление коленчатых валов «из специальной хромо-никелевой стали», а фундаментных рам и станин — из марганцевой бронзы (РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1268. Л. 47).

⁵¹ См.: Подводное кораблестроение... С. 264–265.

До окончательного выяснения вопроса, ныне рассматриваемого, на какой кредит нужно будет отнести расходы по оплате этого заказа, Часть подводного плавания просит распоряжения Вашего Превосходительства: для скорейшего изготовления этих двигателей дать заводу Фельзера предварительный наряд.

Начальник Части подводного плавания генерал-майор Елисеев

По подводному плаванию инженер-механик капитан

1-го ранга Самуилов

Делопроизводитель капитан 2-го ранга Липгарт

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1268. Л. 25–25 об. Подлинник.

№ 8

Отзыв инженер-механика Я.С. Солдатова в Часть подводного плавания о предложении Харьковского паровозостроительного завода от 1 мая 1915 г.

№ 4248

22 мая 1915 г.

Так как в ближайшие 3–4 года, при осуществлении 1-й очереди построек подводных лодок программы 1915 г., надобности в двигателях мощностью в 1500 сил не предвидится, да, по всем вероятностям, от таких громоздких двигателей — из-за трудности их обслуживания на лодках — и в последующие годы придется отказаться, полагал бы более рациональным дать возможность паровозостроительному Харьковскому заводу осуществить только опытную модель двухцилиндрового двигателя, всесторонне ее испытать и от которой можно было бы перейти к двигателям требуемой мощности, легко размещаемым, удобно обслуживаемым в лодочных условиях, для чего теперь же необходимо указать заводу, какой мощности двигатель понадобится, чтобы в будущем не вносить те же ошибки (из-за отступления от модели), исправлять которые приходится заводу Нобель на уже построенных первых двух двигателях в 1320 д.л.с, т.е. менять детали золотников главных цилиндров, шайб распределительного валика, а возможно, придется изменить объем ресивера продувочного воздуха и сами пролеты рабочих втулок цилиндров, что, конечно, должно затормозить и отдалить на неопределенное время сроки сдачи двигателей.

Дав Харьковскому заводу субсидию на изготовление опытного двигателя собственной конструкции, считал бы необходимым постройку и испытание его производить под наблюдением и контролем особой комиссии.

Инженер-механик капитан 1-го ранга Солдатов

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1266. Л. 35. Подлинник.

№ 9

Репорт В.И. Толмачева Е.П. Елисееву об изменении системы двигателей для лодок типа «Барс»

№ 63

24 июня 1915 г.

Прошу указаний и распоряжений Вашего Превосходительства, какие требования надлежит предъявить мне к Харьковскому паровозостроительному и механическому заводу по отношению к строящимся дизель-моторам в связи с неудачами с опытной машиной на заводе Нобель⁵².

Харьковский завод изготавливает машины по чертежам Нобеля, причем работы приняли правильный характер и благодаря хорошему состоянию чугунолитейной мастерской идут успешно, поэтому настоятельно необходимо, дабы не останавливать работ завода, теперь же и во всяком случае не позднее 1 июля выяснить следующие вопросы: 1) Можно ли предоставить право заводу делать теперь же необходимые изменения в способе продувки для достижения мощности 1320 сил на машинах, уже находящихся в работе, т.е. на тех 8 машинах, для которых уже сделана заготовка. 2) Заводу заказано машин по чертежам Нобеля 22, из них, как указано, заготовка сделана на 8 машин, т.е. остается 14 машин, к изготовлению которых еще не приступлено. Морской генеральный штаб уже давно дал согласие на уменьшение надводной скорости для лодок типа «Барс» до 16 узлов, что соответствует мощности машин в 2000 сил, т.е. по 1000 сил на каждую машину. Габаритные условия машин системы Нобель по 1320 сил настолько тяжелы, что можно с уверенностью сказать, что установка этих машин вызовет большие

⁵² *Пометы на полях:* Сообщено — приостановить. Согласно постановлению Технического совета ГУК от 26 июня с.г.

затруднения на лодках. Обстоятельство же, что машина не развивает мощности, совершенно справедливо вызывает вопрос, надо ли их ставить на лодках, так как та цель, для которой приносились в жертву удобства и надежность ухода за машинами, отпала⁵³.

Исходя из этого, не будет ли рациональным в дальнейшем такого размера машин не строить, а перейти для лодок типа «Барс» на машины меньшего размера и другой системы.

Наиболее подходящая мощность машины, удовлетворяющая требованиям Морского генерального штаба и габаритным условиям, будет 1000 сил, при условии отведения трубы отработанного газа в корму и помещения глушителя в надстройке. Если бы перенесение глушителя и трубы оказалось бы невозможным, что все-таки нежелательно, то и при этом условии габаритные условия получились бы неизмеримо лучше.

Сравнительные величины машин приблизительно следующие:

Число сил в двигателе:	1320	1000
Число сил в 1 цилиндре	165	125
Число рабочих цилиндров	8	8
Число продувных цилиндров	2	2
Число оборотов машины	350	350
Диаметр рабочего цилиндра	390	365
Ход поршня	430	400
Скорость поршня	5.00	4.66
Диаметр продувного цилиндра	760	700
Наибольшая высота	2600	2500
Наибольшая ширина	1300	1250
Наибольшая длина	9345	8600
Высота центра тяжести (около)	650	575
Вес	2500 пуд.	

⁵³ *Помета на полях*: Сообщено: представить проект двигателя от 800 до 1000 сил для 14 машин, к постройке которых еще не приступлено.

Конечно, на приводимой машине должны быть соблюдены и условия надежности, крепости и удобообразности машин. По моему глубокому убеждению, указанная задача заводом может быть с успехом выполнена.

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1266. Л. 58–59. Подлинник.

№ 10

Доклад Морского министерства в Совет министров об ассигновании на оборудование Балтийского судостроительного завода

№ 2418

5/11 июля 1915 г.

Представлением Морского министерства от 12 июня 1914 г. № 16972 в Совет министров испрашивался отпуск кредита в 9 255 945 руб. в течение 1914–1918 гг. на расширение Балтийского судостроительного и механического завода в связи с увеличением его территории и в зависимости от объединения с Адмиралтейским заводом.

Представление это было одобрено Советом министров, и вопрос об отпуске упомянутой суммы был представлен Морским министерством 17 августа 1914 г. за № 24483 на уважение Государственной думы.

Со стороны Государственной думы, ввиду краткости предшествующей сессии, вызванной обстоятельствами военного времени, означенный вопрос остался нерассмотренным; между тем в разрешении отпуска по означенному представлению кредита на оборудование Отдела дизельного производства является ныне настоятельная необходимость по следующим соображениям: обстоятельства военного времени вызвали необходимость увеличения программы постройки подводных лодок, а также выяснили, что производство двигателей Дизеля при этих условиях необходимо развить на Балтийском заводе в значительной степени; при настоящем же оборудовании Балтийского завода своевременная постройка потребного числа двигателей для подводных лодок невозможна, и потому должно теперь же приступить к экстренной постройке здания для Дизельного отдела, а также к приобретению оборудования согласно препровожденных в Совет министров при представлении Главного морского хозяйственного управления от 12 июня 1914 г. за № 16972 сметы за № 1 на сумму 1 000 700 руб. и сметы № 3 (отд. 3) на сумму 157 700 руб., всего 1 158 400 руб.

Новое оборудование потребуется в самом ближайшем будущем, и потому следует теперь же, в текущем строительном сезоне произвести пристройку к Механической мастерской и Молотовой кузнице и заказать намеченное оборудование.

Затраты эти крайне необходимы, чтобы установить на Балтийском заводе производство двигателей Дизеля для осуществления предположенной в обширных размерах постройки подводных лодок, имеющих, как показал опыт войны, чрезвычайно важное значение для государственной обороны.

Это производство тем более необходимо, что Россия вообще относительно бедна техническими средствами, так, например: ни один из русских заводов не берется изготовить требующиеся для двигателей многоколенчатые валы за отсутствием специального оборудования, что не только задерживает производство двигателей, необходимых для подводных лодок, но делает осуществление их постройки невозможным, как на Балтийском заводе, так и вообще на всех других заводах в России без помощи заграничных заводов.

Опыт изготовления коленчатых валов хотя и производится в настоящее время на Балтийском заводе для строящегося пробного Дизеля, но, конечно, нельзя при соответствующей постановке дела довольствоваться теми примитивными средствами, которыми производится теперь обработка этих валов и при которых нет никакой гарантии на получение даже сравнительно сносных результатов при изготовлении таким способом этих в высшей степени ответственных деталей.

При рациональной постановке производства валов на заводе такие можно изготовлять не только для себя, но и для частных заводов, занимающихся постройкой дизелей для флота, которые за недостатком средств не заводят у себя специального оборудования, не надеясь на достаточный сбыт этих изделий внутри России.

Со своей стороны я глубоко уверен, что Балтийский завод, обладающий большим опытом в машиностроении и составивший себе в этом деле солидную репутацию, достигнет должной высоты и в деле моторостроения и тем окажет существенную услугу отечественной обороне.

На основании изложенных соображений считаю необходимым в счет установленной вышеупомянутым представлением Морского министерства в Совет министров и в Государственную думу суммы 9 255 945 руб. на оборудование Балтийского судостроительного и механического завода испросить разрешение на отпуск Морскому министерству в 1915 г. в порядке ст. 87 Основных государственных законов

1 158 400 руб. на оборудование Отдела дизельного производства на Балтийском судостроительном заводе.

Морской министр генерал-адъютант Григорович
 Главный инспектор заводов инженер-механик генерал-лейтенант Гросс

РГИА. Ф. 1276. Оп. 11. Д. 336. Л. 2–2 об. Типографский экземпляр.

№ 11

Письмо Части подводного плавания в правление Харьковского паровозостроительного общества с предложением дать новую конструкцию дизеля

№ 2595

13 июля 1915 г.

Часть подводного плавания просит правление завода срочно представить сведения, удостоверенные наблюдающим, — сколько двигателей в 1320 сил для подводной лодки «Барс» начаты постройкой.

Дальнейшее изготовление двигателей этой же серии, для которых части еще не изготовлены, приостановить и представить в Часть подводного плавания проект двигателя в 800–1000 сил удовлетворительного габарита для тех же подводных лодок.

За начальника Части подводного плавания инженер-механик
 капитан 1-го ранга Солдатов

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1266. Л. 67. Заверенная копия.

№ 12

Письмо Е. П. Елисеева в правление завода Л. Нобель о приостановке работ по двигателям в 1320 лс и разработке новой системы

№ 2607

14 июля 1915 г.

Экстренно

Часть подводного плавания просит правление завода срочно представить сведения, удостоверенные наблюдающим: сколько двигателей

в 1320 д.л.с., заказанных Обществом Ноблесснер, для подводных лодок типа «Барс» начаты постройкой.

Дальнейшее изготовление двигателей этой же серии, для которых крупные части еще не изготовлены, согласно утвержденного 11 сего июля Его Высокопревосходительством морским министром журнала Технического совета Главного управления кораблестроения от 26 сего июня, надлежит приостановить и представить проект двигателя от 800–1000 сил удовлетворительного габарита для подводных лодок типа «Барс».

Кроме того Часть подводного плавания доводит до сведения правления завода, что две пары двигателей в 1320 сил постановлено установить на 6-ю и 7-ю лодки постройки Общества Ноблесснер, полная готовность которых определяется: для 6-й — 1 мая 1916 г. и для 7-й — 1 июня 1916 г., и одну пару двигателей в 1320 сил установить на 5-ю лодку постройки Балтийского завода, полная готовность которой определяется в сентябре месяце 1916 г.

Кроме того заводу надлежит теперь же произвести ряд необходимых испытаний двигателей в 1320 сил на работу и разборку в условиях, возможно более близких к судовым, выполнив на заводе часть габарита подводных лодок типа «Барс».

Начальник Части подводного плавания генерал-майор Елисеев
Инженер-механик капитан 1-го ранга Солдатов

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1268. Л. 63–63 об. Отпуск.

№ 13

Из рапорта В.И. Толмачева Е.П. Елисееву о перестройке работ на Харьковском заводе в связи с отказом от негодной системы двигателя

№ 75

28 июля 1915 г.

Представляю при сем ведомости готовности 8 дизель-машин, строящихся Харьковским заводом по заказу Балтийского судостроительного и механического завода. Ведомости относятся к 1 августа сего 1915 г.

Согласно распоряжения Части подводного плавания, дальнейшее изготовление машин мощностью в 1320 сил системы «Нобель» оста-

новлено, и завод занят разработкой предварительных чертежей машин мощностью в 800, 900 и 1000 сил. По готовности габариты будут представлены в Часть подводного плавания.

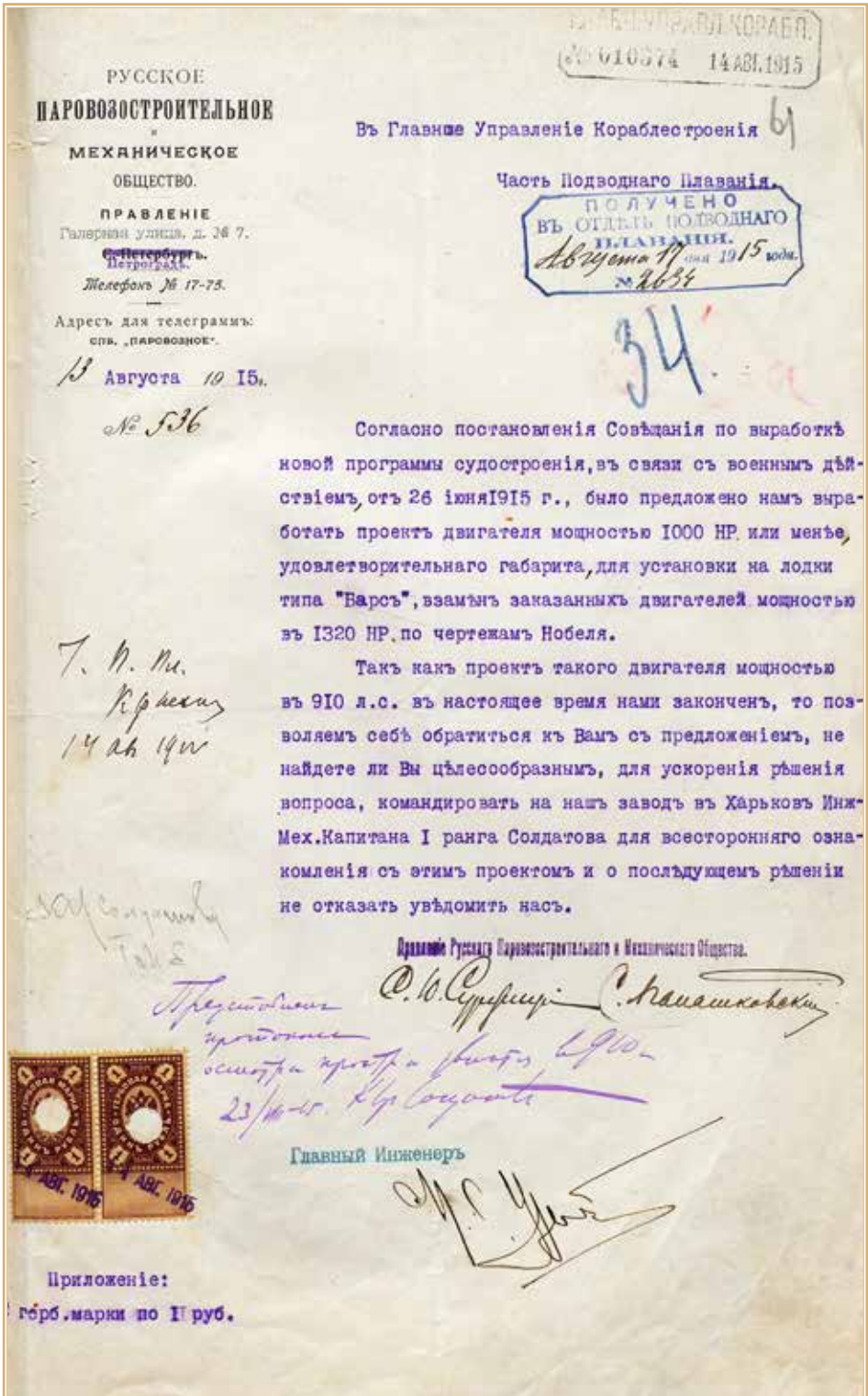
На строящихся 8 машинах теперь же производятся изменения, связанные с изменением же системы продувки. Для чего заменяются новыми крышки рабочих цилиндров, головки рабочих поршней, рабочие втулки цилиндров и горизонтальные распределительные валики.

Изменения производятся с таким расчетом, чтобы от машин получить мощность не ниже 1000 сил каждой, при всех нормальных условиях работы. Возможно, конечно, получение и большей мощности, но это связано с обязательной заменой цилиндров. Если же менять цилиндры, то надо менять и станины, и фундаментные плиты моторов. При имеющихся же цилиндрах мощность, большая 1000 сил, хотя и возможна, но сомнительна из-за неудачного устройства воздушных каналов продувочного воздуха.

Все указанные 8 машин, как я доносил раньше, имеют чугунные плиты и станины. Отливка этих частей из стали приостановлена. Последние стальные отливки указанных частей были удовлетворительными, и часть фундаментной плиты вышла совершенно без трещин, а у части станин была одна небольшая, легко завариваемая.

Со своей стороны считаю крайне необходимым в возможно скором времени решить вопрос о машинах, которые будут изготавливаться для лодок типа «Барс» взамен остановленных, так как на завод начинают поступать заказы для Военного министерства, изготовление которых возможно только в мастерских Теплового цеха. Имеется уже заказ на 600 000 запальных трубок для 3-дм фугасных снарядов и предполагается заказ 500 станков для изготовления снарядов. Заказчик станков Киевский военно-промышленный комитет. Первый заказ исполнению наших заказов помешать не может, так как будет исполнен за счет дополнительного оборудования (около 40 станков) станками, часть которых находится в Архангельске. Второй заказ нашим работам помешает.

Так как заказы эти связаны с государственной обороной, то весьма необходимо выяснить вопрос с нашими заказами, дабы иметь возможность произвести учет времени и работы распланировать таким образом, чтобы одна работа не мешала другой. А это возможно будет сделать только тогда, когда вопрос будет ясен...



Письмо правления Русского паровозостроительного и механического завода в Часть подводного плавания об окончании проекта двигателя в 910 лс. 13 августа 1915 г.

№ 14

Письмо Русского паровозостроительного и механического общества в правление Общества Николаевских заводов и верфей с предложением сотрудничества и о распределении заказов на дизели

№ 550

14 августа 1915 г.

В дополнение к нашему письму от 17 июля с.г. за № 273 имеем честь сообщить Вам, что в настоящее время нами представляется в Морское министерство, согласно отношения Части подводного плавания от июля с.г. за № 2595, разработанный нами проект двигателя в 900 действительных сил, который мы предлагали бы изготовить взамен 14 остановленных двигателей [в] 1320 сил, строившихся нами по типу завода Нобеля. Проект нами разработан по постановлению Особого совещания под председательством вице-адмирала Муравьева от 16 июля 1915 г. под наблюдением капитана 1-го ранга Солдатова и капитана 2-го ранга Толмачева и представляется нам наиболее подходящим и отвечающим заданным требованиям. Однако если бы Вы или Морское министерство нашли нужным по тем или иным причинам строить двигатели другой мощности и системы, мы могли бы также начать и их изготовление, причем позволяем себе заметить, что всякие изменения и задержки в окончательном решении неизбежно должны вызвать еще большие опоздания в сроках готовности двигателей, и так уже весьма значительные, ввиду приостановки морским ведомством двигателей системы завода Нобеля.

Если бы морским ведомством и Вами был утвержден наш проект двигателя [в] 900 лс и в ближайшие дни Вы разрешили бы нам приступить к изготовлению предложенных двигателей, то мы могли бы начать выпуск двигателей спустя 14 месяцев со дня утверждения чертежей из расчета общей производительности завода по 3 двигателя в месяц.

Цену за такой двигатель мы оставляем за штуку такую же, какая предвидена нашим договором за один двигатель в 1320 сил, типа Нобеля; в остальном же заключенный с Вами договор должен бы быть подвергнут изменению еще в технической своей части, согласно видоизмененным условиям.

Если же Морским министерством или Вами будет нам предложено взамен приостановленных двигателей типа Нобеля строить двигатели какой-либо другой мощности и системы, то цена их и сроки исполнения могут быть нами установлены лишь после выяснения окончательно всех деталей вопроса.

Помета: Проект двигателя в 910 сил забракован; постановили пред- ставить проект двигателя в 600 сил, согласно протокола, составленного на заводе «Паровозостроительном» в Харькове, при участии подполковника Тихомирова, капитана 1-го ранга Солдатова и капитана 2-го ранга Толмачева 21-го и 22 сего августа. 24/VIII-15 капитан 1-го ранга Солдатов.

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1266. Л. 76–78. *Копия.*

№ 15

Из «Отчета испытаний 2-го двухтактного 8-цилиндрового двигателя на заводе Л. Нобель»⁵⁴

Не ранее 22 августа 1915 г.⁵⁵

17 августа

В ночь сняли лодочный глушитель, трубу отработанных газов вывели за окно здания без глушителя; днем диафрагмы игольчатых клапанов с дырочками в 1,6 мм заменили диафрагмами с дырочками в 1,8 мм, затем пустили двигатель на работу; при 312 оборотах [и] 1008 сил он дымил небольшим черным дымком, после чего двигатель остановили и диафрагмы поставили старые, т.е. с дырочками в 1,6 мм.

18 августа

Пустили на работу двигатель после постановки диафрагмы с дырочками в 1,6 мм, и он опять дымил небольшим черным дымком порывами при 312 оборотах [и] 1008 сил; затем добавили груз на тормоз, и при 310 оборотах [и] 1116 сил он стал дымить сильно.

19, 20, 21 и 22 августа

Сделали дощатую модель первого двигателя⁵⁶ и поставили рядом со вторым двигателем так, как они должны стоять на лодке типа «Барс», поставили несколько рядов шпангоутов, которые обшили досками, пред-

⁵⁴ Заголовок документа.

⁵⁵ Датируется по содержанию.

⁵⁶ Решение испытать двигателя на разборку «в условиях возможно более близких к судовым, выполнив на заводе часть габарита подводной лодки типа «Барс» было принято совещанием в ГУК 26 июня 1915 г. и утверждено Григоровичем 11 июля (Подводное кораблестроение... С. 273, 276).

ставяющими из себя корпус лодки. Все это сделано, чтобы комиссия могла видеть, при каких обстоятельствах можно разбирать и собирать двигатель, а также наблюдать за двигателями во время их работы. Сделали дощатую модель четвертого двигателя и поставили рядом с третьим двигателем, причем промежуток между двигателями сделали на 400 мм больше, чем у первых двух, также поставили несколько рядов шпангоутов, и диаметр лодки увеличен.

Поставили лодочный глушитель ко 2-му двигателю и соединили с трубой отработанных газов...

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1273. Л. 45–45 об. Копия.

<p>М. М. НАЧАЛЬНИКЪ ОРГАНИЗАЦИОННО-ТАКТИЧЕСКАГО ОТДѢЛЕНІЯ МОРСКОГО ГЕНЕРАЛЬНАГО ШТАБА.</p>	<p>ВЪ ОФИСѢ ПОДВОДНАГО ПЛАВАНИИ. <i>Сендикоръ 8</i> № 398 31-АВГ-1915 6996</p>	<p>674 9 СЕН. 1915 <i>1850</i> Центр. Бю. № Главное Управление Корабля.</p>
<p>30. Августа 1915 г. РА ПО Р Т Ъ .</p>		
<p>№ 3600 г. Петроградъ. <i>Помощнику Морского Министра 31 Августа 1915 г. № 13158 на усмотрение</i> П. И. Игнатьевъ Морского Министра Начальника Мор. Тех. Штаба Вице-Адмирала</p>	<p>28-го августа сего года под председательством Помощника Морского Министра Вице-Адмирала Муравьева состоялось заседание: переобсуждался вопрос об использовании на строящихся подводных лодках двигателей Нобеля цѣ 1320 силъ. При установкѣ впервые новаго двигателя могутъ встрѣтиться большія затрудненія и тѣмъ не менѣе большинство присутствовавшихъ высказалось за установку первыхъ двухъ двигателей Нобеля на четвертую лодку завода Ноблесверъ; срокъ полной /боевой/ готовности I - 15 апрѣля.</p>	
<p><i>Вице-Адм. Чур. Мор. Вице-Адм. Мор. Тех. Штаба Вице-Адм. Мор. Тех. Штаба 31-15-1915 Игнатьевъ 7 сент 1915</i></p>	<p>Между тѣмъ вопросъ о скорѣйшемъ вступленіи въ строй новыхъ лодокъ имѣетъ доминирующее значеніе; слѣдуетъ имѣть въ виду, что къ веснѣ дѣятельность непріятельскаго флота, вѣдъ зависимости отъ результатовъ борьбы на</p>	

№ 16

**Рапорт начальника Организационно-тактического
отделения Морского генерального штаба капитана 2-го ранга
Н.И. Игнатьева начальнику МГШ вице-адмиралу А.И. Русину
с протестом против использования двигателей негодной системы**

№ 3600

30 августа 1915 г.

28 августа с. г. под председательством помощника морского министра вице-адмирала Муравьева состоялось заседание: переобсуждался вопрос об использовании на строящихся подводных лодках двигателей Нобеля в 1320 сил.

При установке *впервые* нового двигателя могут встретиться большие затруднения, и тем не менее большинство присутствовавших высказалось за установку первых двух двигателей Нобеля на четвертую лодку завода Ноблесснер; срок полной (боевой) готовности 1–15 апреля.

Между тем вопрос о скорейшем вступлении в строй новых лодок имеет доминирующее значение; следует иметь в виду, что к весне деятельность неприятельского флота, вне зависимости от результатов борьбы на сухопутном фронте, достигнет наибольшего напряжения; каждая лодка будет на счету, и чем надежней и проще будет ее двигатель, тем цена лодке будет выше: в существующей обстановке нужен не эскадренный ход для подводных лодок, не быстрота переброски сил, а продолжительность и надежность пребывания в море и минимальные сроки на переборку и ремонт. Поэтому решение установить, вопреки пожеланий личного состава Действующего флота, двигатель малоиспытанный и громоздкий может быть признано правильным лишь в том случае, если опоздания в сроке готовности лодки безусловно не произойдет. А для этого прежде всего казалось бы необходимым принять следующие меры:

1) на корпуса инженер-механиков флота генерал-майора Ильина возложить общее наблюдение и ответственность за готовность и исправность дизелей и машинного отделения четвертой лодки вплоть до возвращения последней из первого боевого похода и

2) наблюдавшему на заводе Нобель за изготовлением двигателей корпуса инженер-механиков флота капитану 1-го ранга Ильютовичу поручить непосредственное ведение работ⁵⁷.

⁵⁷ *Помета на полях относительно пунктов 1) и 2):* Это не дело капитана 2-го ранга Игнатьева. 31/VIII-15. Вице-адмирал Муравьев.

Желательность вышеуказанных мероприятий вытекает из следующих соображений:

- а) генерал-майор Ильин наиболее уверенно настаивал на возможности «при желании и энергии» соблюсти срок готовности лодки, а
- б) назначение капитана 1-го ранга Ильютовича, безукоризненно знающего двигатель, послужит гарантией успешности его установки.

Я же лично, принимая во внимание слишком большую нравственную ответственность, если двигатели не оправдают надежд или лодка запоздает готовностью, с решением большинства не согласен и считаю желание дать флоту 16-узловую лодку при существующей обстановке — ошибкой.

Вместе с тем считаю долгом службы доложить Вашему Превосходительству, что вопрос о замене в будущем двигателей там, где в настоящее время поставлены маломощные двигатели с канонерских лодок, окончательно

РУССКОЕ
ПАРОВОЗОСТРОИТЕЛЬНОЕ
и
МЕХАНИЧЕСКОЕ
ОБЩЕСТВО.
ПРАВЛЕНИЕ
Газарная улица, домъ № 7.
ПЕТРОГРАДЪ.
Телефонъ № 1773.
Адресъ для Телеграммъ:
"Лит. Паровозное".

Въ Главное Управление Кораблестроенія.
Часть Подводнаго Плаванія.

ПОЛУЧЕНО
ВЪ ОТДѢЛѢ ПОДВОДНАГО
ПЛАВАНІЯ.
Секретарь 21 сент. 1915 года.
№ 2103.

24.

11 Сентября 1915 г.
№ 111

Имѣемъ честь сообщить Части Подводнаго Плаванія, что въ настоящее время на нашемъ Заводѣ въ Харьковѣ выработанъ проектъ двигателя въ 800 силъ согласно отношенія Части Подводнаго Плаванія отъ Іюля с.г. за № 2595.

Покорнѣйше просимъ не отказать въ ходатайствѣ о командированіи на нашъ Заводъ представителей Механическаго Отдѣла и Части Подводнаго Плаванія для всесторонняго разсмотрѣнія чертежей на мѣстѣ и ихъ утвержденія, чѣмъ мы надѣемся будетъ сокращено значительно время и тѣмъ ускорено производство двигателей.

Правленіе Русскаго Паровозостроительнаго и Механическаго Общества.

С. П. Шелестовъ - *Висиссисъ* ир. *С. П. Шелестовъ*
Хартманъ с. Командуанта с. *С. П. Шелестовъ*
В. Веткинъ ир. *С. П. Шелестовъ*
в 800 силъ *С. П. Шелестовъ* 22/IX-15.

Исполнитель *С. П. Шелестовъ*

Письмо правления Русского паровозостроительного и механического общества в Часть подводного плавания о готовности проекта двигателя в 800 лс.

21 сентября 1915 г.

решен не был. Между тем вопрос этот, если принять во внимание, что установка [1320-сильных] двигателей Нобеля на четвертую лодку «не вызывает никаких опасений», решается крайне просто, а именно: установкой тех же двигателей и взамен «амурских». Однако вице-адмирал Муравьев с подобной формулировкой мною вопроса не согласился и указал, что излишние двигатели Нобеля надо будет использовать на лодках новой программы.

Об изложенном на благоусмотрение Вашего превосходительства доношу.

Пометы и резолюции: Помощнику морского министра 31 августа 1915 г. № 13158 на усмотрение. Помощник морского министра начальник Морского генерального штаба вице-адмирал Русин.

Гл[авному] упр[авлению] кораблестр[оения]. Приложить к журналу заседаний Сов[ещания] 31/VIII-15. Вице-адмирал Муравьев.

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1268. Л. 67–68 об. Подлинник. Частично опубл.: *Подводное кораблестроение...* С. 381.

№ 17

Письмо Части подводного плавания правлению Общества Коломенского машиностроительного завода с предложением участвовать в изготовлении дизелей в 800 л.с.

№ 3504

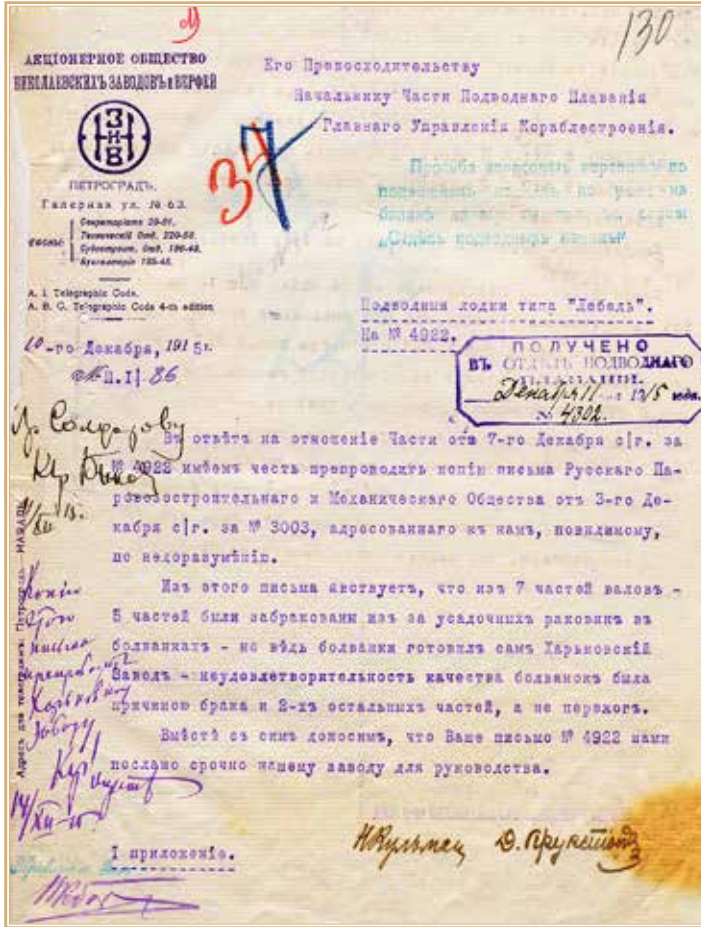
12 сентября 1915 г.
Срочно

Часть подводного плавания просит правление завода срочно сообщить, может ли завод принять участие в изготовлении 800-сильных двухтактных двигателей для установки на подводные лодки типа «Барс» и к какому времени, в случае возможности изготовления этих двигателей, могут быть представлены на рассмотрение проектные чертежи⁵⁸.

За начальника Части подводного плавания капитан 1-го ранга Быков

ЦГАМ. Ф. 318. Оп. 1. Д. 2115. Л. 181. Подлинник.

⁵⁸ 24 октября 1915 г. директор-распорядитель этого общества А.П. Мещерский ответил, что чертежи будут представлены в начале 1916 г. (РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1268. Л. 98).



Письмо правления Акционерного общества Николаевских заводов и верфей
в Часть подводного плаванія об ответственности ХПЗ за задержку коленчатых валов.
10 декабря 1915 г.

№ 18

Письмо правления Акционерного общества
машиностроительнаго завода Л. Нобель Е. П. Елисееву
о невозможности быстро дать чертеж установки
нового двигателя

№ 28080/п

24 сентября 1915 г.

В отвѣтъ на отношенія Части подводнаго плаванія ГУК от 11 сентября с.г. за № 3474 и от 23 сентября с.г. за № 3681 по поводу чертежей двигателей в 800 д.л.с. для подводных лодок типа «Барс» имеем честь сообщить, что весь технический персонал Морского отдела завода был занят происходившими весьма продолжительными испытаніями 2-го дви-

Правление акционерного общества машиностроительного завода
Людвиг Нобель [подпись неразборчива]

Заведующий Морским отделом М. Кулжинский

Резолюция: Запросить правление завода более точно определить срок подачи проектных чертежей двигателей в 800 сил. 26/9-15. Капитан 1-го ранга Солдатов.

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1268. Л. 74. Подлинник.

№ 19

*Доклад начальника Кораблестроительного отдела
Главного управления кораблестроения генерал-лейтенанта
П.Ф. Вешкурцева помощнику морского министра вице-адмиралу
П.П. Муравьеву о заказе двигателей по 800 сил*

№ 5287

20 декабря 1915 г.

Журналом Технического совета Главного управления кораблестроения от 28 августа с.г. за № 26 Вашим Превосходительством постановлено: п. 13) Заказать для лодок постройки Николаевского завода 8 двигателей по 800 сил и, если они запоздают (п. 9) ко времени установки на эти лодки, то оставить их запасными на случай замены американских двигателей.

Это постановление было утверждено морским министром и, во исполнение резолюции Вашего Превосходительства о распределении заказа на дизеля по вызову заводов на конкуренцию для выяснения сроков и цен, Кораблестроительный отдел сделал запросы трем заводам: Коломенскому, Нобелю и Паровозостроительному в Харькове.

Результаты запроса получились следующие:

Коломенский завод через своего представителя отказался от поставки.

Завод Нобеля ввиду перегруженности завода работами сообщил отношением от 24 сентября, что он не имеет возможности начать дальнейшую разработку проекта двигателя в 800 сил и представит некоторые данные только после 1 октября, а позднее заявил, что представление чертежей на рассмотрение может последовать лишь через 5–6 месяцев.

Паровозостроительный завод единственный, который своевременно представил технические условия на двигатели 800 сил и разработанный чертеж за № 4715.

В. В. Лукин
МИНИСТЕРСТВО
МОРСКОЕ.
ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ
КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ.
ЧАСТЬ ПОДВОДНАГО ПЛАВАНИЯ.
20^{го} Декабря 1915 года.

РАЗСМОТРЕНО
въ 27^{мъ} заседании
СОВѢЩАНІИ
ПО СУДОСТРОЕНІЮ.
24 28
24.12.15
Старшій
Лейтенантъ
Рябенко

№ 5287

Адресъ для телеграммъ.
"Подпла".
Тел. 483-20.

О заказѣ 8 двигателей
по 800 силъ для подвод-
ныхъ лодокъ согласно
Журнала Т.С. отъ 28 Ав-
густа за № 26.

Журналомъ Техническаго Совѣта Главнаго
Управленія Кораблестроенія отъ 28 Августа сг.
за № 26 Вашимъ Превосходительствомъ постанов-
лено: пунктъ 13/ Заказать для лодокъ построй-
ки Николаевскаго завода 8 двигателей по 800
силъ и если они запаздаетъ, /пун. 9/ ко времени
установки на эти лодки, то оставить ихъ за-
пасными, на случай замѣны Американскихъ двига-
телей.

Это постановление было утверждено Морским
Министромъ и во исполненіе резолюціи Вашего
Превосходительства о распредѣленіи заказа
на Дизеля по вывозу заводовъ на конкуренцію
для выконенія сроковъ и цѣнъ, Кораблестроитель-
ный Отдѣлъ сдѣлалъ запросъ тремъ заводамъ:
Коломенскому, Нобелю и Паровозостроительному
заводу въ Харьковѣ.

Результаты запроса получились слѣдующіе:
Коломенскій заводъ черезъ своего представите-
ля отказался отъ поставки.
Заводъ Нобеля, въ виду перегруженности заво-
да работами сообщилъ отнокеніемъ отъ 24 Сента-
бря, что онъ не имѣетъ возможности начать
дальнѣйшую разработку проекта двигателя въ
800 силъ и представить нѣкоторыя данныя только
послѣ 1-го Октября, а послѣднѣе заявилъ, что
представленіе чертежей на разсмотрѣніе можетъ
послѣдовать лишь черезъ 5-6 мѣсяцевъ.

Помощнику
МОРСКОГО МИНИСТРА.

И. П. Муравьевъ
Секретарь отдѣла кораблестро-
енія согласно приказу № 19
20/12/15

Доклад Кораблестроительного отдела П.П. Муравьеву о выборе ХПЗ для заказа двигателей в 800 л.с. (док. № 19). 20 декабря 1915 г.

Располагая только предложением этого последнего завода, так как нельзя было ожидать в течение более 5 месяцев представления проекта заводом Нобеля, Часть подводного плавания была поставлена в необходимость ограничиться рассмотрением лишь этого проекта и, признав его вполне осуществимым и надежным, препроводила все данные проекта на заключение Механического отдела, каковой в свою очередь отношением от 30 октября за № 579 сообщил, что чертеж № 4715 двигателя в 800 сил Паровозостроительного завода отделом и утвержден.

Главные условия поставки указанных двигателей сводятся к следующему: Паровозостроительное общество обязуется изготовить на своем заводе в Харькове 8 двигателей Дизеля в 800 д.л.с. каждый согласно представляемым при сем чертежу за № 4715 и техническим условиям за общую сумму 1 376 000 руб., исходя из расчета: цена каждого двигателя 160 000 руб., а восьми — 1 280 000 руб.; цена комплекта чертежей и инвентарей — 5000 руб., а восьми — 40 000 руб.; цена каждой фрикционной муфты — 7000 руб., а восьми — 56 000 руб.

Сроки поставки: 1-го и 2-го двигателя — 14 месяцев, 3-го и 4-го — 15 месяцев, 5-го и 6-го — 16 месяцев, 7-го и 8-го — 17 месяцев.

Гарантия исправного действия механизмов дается заводом г о д о в а я по сдаче двигателей в казну.

Кроме того в условиях поставки Общество оставляет за собою право заказывать за границей, в случае необходимости, нужные ему материалы или изделия, причем иностранная валюта должна быть отпускаема Обществу из расчета 120 руб. за 10 фунтов стерлингов.

Наконец, условия платежа производятся в следующем порядке:

Первый платеж, в размере 50% полной стоимости заказа по сему договору, в сумме 688 тыс. руб. (688 000) уплачивается контрагенту в течение 2 недель со дня подписания договора.

Второй платеж производится по испытании на заводе контрагента каждого двигателя со всеми принадлежностями, в размере 25% стоимости каждого принятого двигателя, т.е. в сумме СОРОКА ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ (40 000 руб.).

Третий платеж производится по испытании двигателей на месте их установки в размере 15% стоимости каждого двигателя, т.е. ДВАДЦАТИ ЧЕТЫРЕХ ТЫСЯЧ (24 000 руб.) руб. и 3500 за фрикционную муфту, но не позже 8 месяцев со дня сдачи двигателя на заводе.

Остальные 10% стоимости каждого двигателя остаются в гарантию исправного действия двигателей в течение 12 месяцев со дня сдачи каж-

дых двух двигателей на месте установки, но не позже 20 месяцев со дня сдачи двигателя на заводе.

По сдаче всех обусловленных договором чертежей контрагенту уплачивается 20 000 руб.

Все эти условия, по мнению Части подводного плавания, признаются приемлемыми, в особенности принимая во внимание новизну для русских заводов выделки тепловых двигателей, весьма высокую расценку рабочих рук и дороговизну материалов.

Что же касается изыскания кредитов на покрытие этого расхода, то, так как заказ не предусмотрен операционными кредитами и его нельзя отнести на кредиты по судостроению, раз эти двигатели заказываются в силу журнального постановления, как запасные — является необходимым нужную сумму отнести на военный фонд по ремонту.

Испрашивается:

Докладывая об изложенном, Кораблестроительный отдел испрашивает разрешения Вашего Превосходительства на заключение контракта с Обществом Паровозостроительного завода на поставку 8 двигателей Дизеля по 800 сил каждый на указанных выше условиях на общую сумму ОДИН МИЛЛИОН ТРИСТА СЕМЬДЕСЯТ ШЕСТЬ ТЫСЯЧ РУБЛЕЙ (1 376 000 руб.), отнеся расход на военный фонд по параграфу 3 ст. 9.

Начальник Кораблестроительного отдела генерал-лейтенант Вешкурцев
И.д. начальника Части подводного плавания капитан 1-го ранга Быков
Делопроизводитель капитан 2-го ранга Липгарт

Штамп: Рассмотрено в 279 заседании Совецания по судостроению
8 января 1916 г.⁶⁰ Старший лейтенант Рождественский

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1272. Л. 28–29 об. Подлинник.

⁶⁰ В постановлении Совецания по судостроению повторяется содержание документа и добавлено: «...принимая во внимание необходимость в срочной передаче заказа, с одной стороны, и отсутствие предложений от иных фирм, кроме Харьковского паровозостроительного завода, — с другой, Совецание по судостроению не встретило препятствий к передаче заказа на 8 двигателей по 800 сил с соответствующими принадлежностями за общую сумму в 1 376 000 руб.». Совецание по судостроению, «руководствуясь объяснениями представителей Морского министерства», поверило, что заводу не потребуется валюта, так как «прибегать к заграничным заказам... не придется». Также было добавлено условие о праве Морского министерства «увеличить даваемый заказ до 22-х таких же двигателей» (РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1272. Л. 38, 39).

№ 20

*Доклад Кораблестроительного отдела П. П. Муравьеву
о заказе 12 двигателей по 800 сил*

№ 682

9 февраля 1916 г.

Двигатели Дизеля в 250 сил, снятые с башенных канонерских лодок Амурской речной флотилии и временно установленные и устанавливаемые на подводных лодках «Барс», «Гепард», «Вепрь», «Волк», «Тигр», «Львица», «Пантера», «Рысь», «Леопард», «Тур», «Утка» и «Гагара», подлежат замене в недалеком будущем более мощными двигателями, причем для подводных лодок постройки Невского⁶¹ отделения Балтийского завода «Утка» и «Гагара» уже заказаны 4 двигателя по 1000 сил каждый фирме «Виккерс» в Англии и для 4 [из] вышеупомянутых лодок 8 двигателей по 800 сил заказаны Харьковскому паровозостроительному обществу; другими словами, из 24 двигателей, подлежащих замене, 12 двигателей заказаны, и остается, таким образом, дозаказать еще 12 двигателей, чтобы все вышеупомянутые 12 лодок своевременно были снабжены надлежащей мощности двигателями.

Из доклада Вашему Превосходительству от 20 декабря 1915 г. за № 5287 видно, что из трех заводов — Нобеля, Коломенского и Харьковского паровозостроительного, вызванных на конкуренцию для выяснения сроков изготовления и цен, единственный Паровозостроительный своевременно представил технические условия на двигатели в 800 сил и разработанные чертежи. Располагая только предложением этого последнего завода, Часть подводного плавания была поставлена в необходимость ограничиться рассмотрением лишь этого проекта и, признав его вполне осуществимым и надежным, препроводила все данные проекта на заключение Механического отдела, каковой в свою очередь отношением от 30 октября за № 579 сообщил, что чертеж № 4715 двигателя в 800 сил Паровозостроительного завода отделом и утвержден.

По утвержденному морским министром журналу 279 заседания Сопевания по судостроению от 8 января 1916 г. Морское министерство оставило за собой право увеличить даваемый Харьковскому заводу заказ на 8 двигателей по 800 сил до 22 таких же двигателей по той же цене, если заказ на них последует не позднее 15 февраля с.г.

⁶¹ Так в тексте. Должно быть: Николаевского.

Главные условия поставки указанных двигателей сводятся к следующему. Паровозостроительное общество обязуется изготовить на своем заводе в Харькове 12 двигателей Дизеля по 800 д.л.с. каждый, согласно представленным при сем чертежу за № 4715 и техническим условиям за общую сумму 2 034 000 руб. исходя из расчета: цена каждого двигателя 160 000 руб., а 12-ти — 1 920 000 руб.; цена комплекта чертежей и инвентарей — 5000 руб., а 6-ти — 30 000 руб.; цена каждой фрикционной муфты 7000 руб., а 12-ти — 84 000 руб.

Сроки поставки: 1-го и 2-го двигателя — 18 месяцев, 3-го и 4-го — 19, 5-го и 6-го — 20, 7-го и 8-го — 21, 9-го и 10-го — 22, 11-го и 12-го — 23 месяца.

Гарантия исправного действия механизмов дается заводом годовая по сдаче двигателей в казну.

Условия платежа. Производится в следующем порядке: первый платеж в размере 75%, а именно — 120 000 руб. — после испытания каждого двигателя на заводе, второй платеж, 15% — 24 000 руб. — после испытания на судне, третий платеж, 10% — 16 000 руб.

За чертежи уплачивается одновременно со вторым платежом.

Все эти условия признаются приемлемыми, в особенности принимая во внимание новизну для русских заводов выделки таковых двигателей, весьма высокую расценку рабочих рук и дороговизну материалов.

Что же касается изыскания кредитов на покрытие этого расхода, то, так как заказ не предусмотрен операционными кредитами и его нельзя отнести на кредиты по судостроению, раз эти двигатели заказываются в силу журнального постановления как запасные, является необходимым нужную сумму отнести на военный фонд по ремонту.

Штамп: Рассмотрено в 284 заседании Сопевщения по судостроению
12 февраля 1916 г. Старший лейтенант Рождественский

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1272. Л. 46, 47. Подлинник.

№ 21

**Справка начальника Части подводного плавания капитана
1-го ранга Б.А. Быкова в обоснование заказа 12 дизелей
и требующегося дополнительного заказа к заседанию
Совещания по судостроению 12 февраля 1916 г.**

Не позднее 12 февраля 1916 г.⁶²

Балтийский завод			Ноблесснер			
«Барс»	1500	250	I	«Тигр»	1320	250
«Гепард»	1500	250	II	«Львица»	1320	250
«Вепрь»	1320	250	III	«Пантера»	1320	250
«Волк»	1320	250	IV	«Кугуар»	1320	1320
«Единогор»	1320	420	V	«Рысь»	1320	250
«Змея»	1320	1320	VI	«Леопард»	1320	250
			VII	«Тур»	1320	250
			VIII	«Ягуар»	1320	1320
			IX	«Язь»	1320	1320
«Угорь»	1320	420	X			
«Ерш»	1320	420	XI			
«Форель»	1320	420	XII			
Общество Николаевских заводов и верфей			Николаевское отделение Балтийского завода			
«Орлан»	1320			«Утка»	1000	250
«Буревестник»	1320			«Гагара»	1000	250
«Пеликан»	1320					
«Лебедь»	1320					

На 12 лодках установлены двигатели по 250 сил. $12 \times 2 = 24$ двигателя.

Восемь двигателей заказаны Харьковскому заводу по 800 сил.

Четыре двигателя заказаны «Виккерсу» по 1000 сил. $8 + 4 = 12$ двигателей.

⁶² Датируется по содержанию док. № 20.

Остается дозаказать $24 - 12 = 12$ двигателей для замены в будущем двигателей 250-сильных.

Остается для постановки на лодки заказа 1916 г. двигателей в 1320 сил — 12 штук и 4 двигателя постройки завода Фельзера по 1500 сил.

Другими словами, будет иметься 16 двигателей большой мощности; для 10 лодок Бубнова понадобится 20 двигателей, следовательно, дозаказать нужно 4 двигателя.

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1272. Л. 43. *Рукописный текст.*

№ 22

Доклад Отдела подводного плавания П.П. Муравьеву «О постройке Обществом Азовско-Черноморских заводов специального завода для изготовления дизель-моторов для подводных лодок II очереди»

№ 482

5 октября 1916 г.

В связи с осуществлением судостроительной программы подводных лодок 1915 г. Отделу подводного плавания уже с первых дней приходится детально разрабатывать план распределения постройки главных двигателей, которыми будущие лодки I и II очереди будут снабжаться.

В России только за период войны приступлено к действительному осуществлению тепловых двигателей своей конструкции, а потому естественно, что ни один завод не может считаться достаточно хорошо оборудованным, т. к. для этого требуются года и очень крупные денежные средства.

Сейчас к числу наиболее приспособленных к постройке двигателей Дизеля могут быть отнесены пять заводов, а именно: Харьковский, Нобеля, Фельзера, Коломенский и Балтийский завод. В действительности теперь уже приступили к постройке лишь заводы Нобеля, Харьковский и Фельзер.

Предвидя задержки и затруднения в своевременной готовности вообще двигателей для лодок предыдущей программы, так называемой малой программы, Морское министерство озаботилось заказом следующего количества двигателей: Нобелю — 1320 сил — 18 двигателей, Харьковскому — 1320 сил — 8 двигателей, Фельзеру — 1500 сил — 4 двигателя, Фиату — 1320 сил — 2 двигателя. Кроме того: Харьковскому заво-

ду — 800 сил — 22 двигателя, Харьковскому заводу — 480 сил — 6 двигателей.

Всего в ближайшем времени ожидается 32 больших двигателя, которые по мере готовности лодок: «Змея», «Кугуар», «Ягуар», «Язь», «Орлан», «Буревестник», «Пеликан» и «Лебедь» будут на них доставлены. Что касается двигателей в 800 сил, то два из них предназначены для береговой установки в порту императора Петра Великого, а остальные, и в том числе двигатели в 480 сил, должны идти на замену малых двигателей амурского типа и на крейсера типа «Измаил». Таким образом, свободных двигателей оказывается лишь 16 шт., а перегруженность заводов уже теперь ясно выражена. Между тем из приводимой ниже таблицы видно:

I очередь			
Завод	Количество лодок	Количество двигателей	Итого
Ноблеснер	10 Голланд	40	102 двигателя
Наваль	4 Голланд	16	
Наваль	4 Фиат	16	
Балтийский	4 Бубнова	12	
Русско-Балтийский	6 Бубнова	18	
II очередь			
Ноблеснер	10 Голланд	40	98 двигателей
Наваль	4 Голланд	16	
Наваль	3 Фиат	12	
Балтийский	10 Бубнова	30	

Следовательно, не считая опытных лодок, требуется иметь в ближайшие года до двухсот двигателей, а за вычетом 16 запасных двигателей в 1320 сил не менее 184 больших Дизель-моторов.

Уже теперь при рассмотрении этого вопроса в Техническом совете Главное управление кораблестроения определенно выяснило, что заводы Нобель, Харьковский и Фельзер даже при содействии Коломенского и Балтийского заводов не в состоянии будут справиться с этой трудной задачей даже при условии, как это было постановлено Техническим советом, ограничения производства двигателей мощностью, не превышающей 550 сил, следовательно, вопрос привлечения других заводов

к постройке Дизелей является одной из главнейших задач ближайшей очереди, которую должно разрешить Морское министерство.

В данное время эта задача несколько облегчается тем, что правление Общества Азовско-Черноморских литейных и механических заводов предложило, как это видно из представляемого при сем письма от 16 сентября с.г., оборудовать специальный завод на условиях, вкратце приводимых ниже:

1) Правление обязуется в течение двух лет выстроить и оборудовать завод для постройки двигателей в 550 сил в городе Бердянске или в другом месте по соглашению с Морским министерством и для этого располагает средствами в размере 4 000 000 руб.

2) Правление просит гарантировать заказ не менее как на 24 двигателя и в свою очередь обязуется сдать первый двигатель не позднее 30 месяцев со дня заказа, а последний через 38 месяцев.

3) Стоимость двигателя франко завод определяется в 165 000 руб.

4) Эта цена определяется, однако, при условии выдачи по заказу 24 двигателей аванса в размере 1 000 000 руб. при подписании договора, 1 000 000 руб. к началу второго года и 1 000 000 руб. к началу третьего года.

5) Далее правление обращает внимание на то, что, располагая 4-миллионным капиталом и получая аванс, все же этих сумм по обстоятельствам военного времени недостаточно, а потому ходатайствует, в целях незамедлительного начала постройки завода, о выдаче ему казенной субсидии в два срока до 4 000 000 руб. сроком на 15 лет с начетом 3,5% годовых под гарантию, которую Министерство финансов признает достаточной, с тем, чтобы эта ссуда подлежала бы погашению равными частями начиная с шестого года ее выдачи.

6) Наконец, эта ссуда может быть уменьшена до 3 000 000 руб., если правлению будет передан заказ на 40 двигателей с выдачей соответствующих авансов.

7) В частности Правление просит о зачислении завода в число предприятий, работающих на оборону, и предоставлении ему иностранной валюты по льготному курсу.

Рассматривая это предложение в связи с потребностью в двигателях в количестве не менее 184 штук и средствами, в смысле количества имеемых заводов, Отдел подводного плавания не может не обратить самого серьезного внимания на предложение Общества Азовских заводов и полагает, что как по цене за силу, каковая не превышает 300 руб., между тем как цена других заводов, изготовляющих двигатели, значи-

тельно превосходит эту цифру, так и по обязательствам, далеко не обременительным для Морского министерства, так как правлению гарантируется заказ лишь на 24 двигателя для подводных лодок 2-й очереди, программы 1915 г., — это предложение заслуживает детального рассмотрения.

Испрашивается:

Докладывая об изложенном, Отдел подводного плавания просит разрешения Вашего Превосходительства внести на рассмотрение Сопровождающего предложение Общества Азовско-Черноморских литейных и механических заводов и в зависимости от постановления Сопровождающего войти в Совет министров с представлением об отпуске необходимых авансов Обществу по предстоящему заказу двигателей в 550 сил и выдаче казенной 3,5-процентной ссуды сроком на 15 лет.

За начальника Отдела подводного плавания инженер-механик
капитан 1-го ранга Солдатов
По морской части капитан 2-го ранга Липгарт
Делопроизводитель коллежский секретарь Шемякин

Приложения: копии

- 1) выписки из журнала Технического совета ГУК от 8 июня 1916 г. № 39,
- 2) отношения Азовско-Черноморских заводов от 16 сентября 1916 г.,
- 3) планы работ по постройке и оборудованию завода,
- 4) план производства двигателей дизеля в 550 л.с.

Штамп: Рассмотрено в 315 заседании Сопровождающего по судостроению.
21 октября 1916 г. Старший лейтенант Рождественский

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1491. Л. 23–25 об. Подлинник.

№ 23

Доклад И.К. Григоровича в Совет министров «Об устройстве на Балтийском заводе Отдела дизелестроения»

№ 12223

17 ноября 1916 г.

В 1914 г. Морское министерство признало необходимым установить на Балтийском судостроительном заводе дизелестроение, в результате чего и была представлена в Государственную думу смета на оборудование Отдела по постройке дизелей на вышеназванном заводе. Обстоятельства военного времени не только не поколебали всех доводов в пользу установления дизелестроения на Балтийском заводе, но, наоборот, с очевидностью показали, какой ущерб делу обороны государства представляет отсутствие в России правильно поставленного дизелестроения на казенном заводе. При этом, даже и при достаточно широкой постановке дизелестроения на частных заводах, не может быть исключена самая острая потребность иметь для морского ведомства свое дизельное производство, так как, при громадном количестве установленных и устанавливаемых на военных судах двигателей Дизеля, морское ведомство не может не иметь своего завода для почти всегда экстренного ремонта Дизелей плавающих подводных лодок. Однако, принимая во внимание то обстоятельство, что оборудование ремонтного завода по существу не должно отличаться от завода, строящего Дизеля, так как разница может быть лишь в количестве станков, но не в типе их, а также и то обстоятельство, что ремонт Дизелей может производиться удовлетворительно лишь на том заводе, который умеет строить Дизеля в полном объеме, представляется более целесообразным строить завод не ремонтный, а строительный, хотя и с небольшой производительностью, до 12 двигателей в год по 1000–1500 сил, при этом такой завод мог бы служить в значительной степени регулятором цен и сроков на двигатели этого рода.

Что касается выбора именно Балтийского завода для устройства дизельного отдела, то, несмотря на все нежелание увеличивать размеры петроградских заводов, Морское министерство не может устраивать завод в другом месте, имея в виду именно ремонт двигателей подводных лодок, очевидно долженствующий производиться на том же Балтийском заводе, который одновременно будет вести ремонтные работы и по самим лодкам. Таким образом, и географическое положение Балтийского завода вполне соответствует заданной цели.

Сумма, необходимая для оборудования Отдела дизелей на Балтийском заводе, составит из следующих цифр:

1) По смете № 1, представленной в Государственную думу в 1914 г., на оборудование отдела дизелестроения было намечено 1 000 700 руб.

2) Так как цены по этой смете составлены по расчетам мирного времени, т.е. значительно ниже существующих в настоящее время, то необходим дополнительный кредит, вызванный повышением цен на предметы оборудования, в размере не менее 40% от суммы 1 000 700 руб., т.е. 400 280 руб.

3) Обстоятельства военного времени вызвали также увеличение программы по постройке подводных лодок и других средств обороны, почему намечавшихся сметой 1914 г. предметов оборудования является уже далеко недостаточно даже при работе днем и ночью. Кроме того производство двигателей Дизеля необходимо развить на Балтийском заводе в значительно большем масштабе, чем при намечавшейся ранее программе дизелестроения, еще и потому, что раньше часть этих двигателей имелось в виду заказывать за границей, тогда как, конечно, такое важное производство по обороне государства должно быть установлено у себя в России и по возможности в широких размерах. В силу этого необходим дополнительный кредит, вызываемый расширением постройки Дизелей. Этот дополнительный кредит выразится суммой в 520 650 руб.

Таким образом, общая сумма, потребная для полного оборудования отдела дизелестроения на Балтийском заводе, составит 1 921 630 руб.

С оборудованием Балтийского завода на эту сумму достигается такой же результат, какой получился бы от отдельного дизельного завода с оборудованием на сумму около 7 650 000 руб.

Для постепенного выполнения оборудования дизелестроения на заводе эту сумму можно разбить на *три очереди*:

В первую очередь 1916 г. должно войти оборудование, связанное с изготовлением коленчатых дизельных валов, и пристройка здания к механической мастерской для отдела дизелестроения. Для этой цели потребуется сумма в 1 075 900 руб.

Во вторую очередь 1917 г. намечено отнести преимущественно точечные, шлифовальные и строгательные станки для обработки цилиндров, поршней и дизельных рам, а также часть токарных, фрезерных и сверлильных станков на сумму 556 620 руб.

В третью очередь 1918 г. вошло все остальное оборудование по основной и дополнительной сметам: всего на сумму 289 110 руб.

Вопрос об устройстве на Балтийском заводе отдела по дизелестроению был подробно рассмотрен в 314 заседании Сопровождающего по судо-

строению, которое, принимая во внимание условия настоящей войны, признало желательным устройство теперь же отдела по дизелестроению на Балтийском заводе и постановило такое решение представить на уважение и утверждение Совета министров.

Докладывая вышеизложенное Совету министров, полагал бы в случае одобрения настоящего представления расход, вызываемый проведением в жизнь такого мероприятия, отнести на чрезвычайные сверхсметные кредиты, вызываемые войной.

Генерал-адъютант Григорович
Начальник Главного управления кораблестроения вице-адмирал Гирс

РГИА. Ф. 1276. Оп. 12. Д. 566. Л. 2–3 об. Подлинник.

№ 24

Доклад Отдела подводного плавания П.П. Муравьеву о приемлемости предложения Общества Азовско-Черноморских заводов создать дизелестроительный завод

№ 2993/м

17 мая 1917 г.

Ввиду приостановки выполнения второй очереди постройки подводных лодок программы 1915 г. осуществляемый Обществом Азовско-Черноморских литейных и механических заводов специальный дизелестроительный завод был перенесен в третью категорию предприятий, подлежащих осуществлению.

Ныне ввиду изменившихся условий постройки двигателей для подводных лодок первой очереди на существующих машиностроительных заводах и на основании соображений, изложенных в прилагаемом при сем «Особом мнении», Отдел подводного плавания ходатайствует о перенесении дизелестроительного завода Общества Азовско-Черноморских литейных и механических заводов из третьей во вторую категорию предприятий с внесением затронутого вопроса в Комиссию генерала Маниковского на рассмотрение.

И.д. Начальника отдела капитан 1-го ранга Быков
И.д. старш[его] произв[одителя] работ по механической части
инженер-механик старший лейтенант Дедов

Резолюции: Исходя из особого мнения Отдела подводного плавания необходимо поддержать постройку специального дизельного завода. Особенно теперь [когда] кризис по постройке на старых еще больше обострился. Капитан 1-го ранга Быков. 9/VI-17.

Согласен. В М[орское] м[инистерство]. К 20/V-1917.

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1491. Л. 18. Подлинник.

[Приложение]

Особое мнение Отдела подводного плавания Главного управления кораблестроения Морского министерства по вопросу о постройке дизелестроительного завода Обществом Азовско-Черноморских литейных и механических заводов

Не позднее 17 мая 1917 г.⁶³

Еще до войны отечественное дизелестроение не было в состоянии удовлетворить скромной тогда потребности подводного флота, и для удовлетворения надобности в двигателях приходилось прибегать к заказам в Германии.

Годовая производительность всех русских дизель-моторных заводов (до 50 000 д.л.с.) едва равнялась половине потребности страны в этих двигателях (свыше 100 000 д.л.с.). Ни на одном из заводов дизелестроение не является специальностью, а оборудование и техническая поставка дела во многих отношениях неудовлетворительны.

Начавшаяся война, увеличившая в неожиданных размерах потребность подводного флота в двигателях, заставила вновь прибегнуть к заказам двигателей на крупные суммы в Америке и Англии и даже к таким крайним мерам, как разоружение амурской канонерской флотилии, двигатели которой пошли на подводные лодки.

На отечественных заводах за 3 года войны было сдано всего около 23 000 д.л.с.

Между тем как по контрактам заводы должны были сдать около 49 000 д.л.с.

В настоящее время остается невыполненных старых и новых заказов свыше 92 000 д.л.с.

Опоздания в поставках двигателей достигают в настоящее время до 23 месяцев (завод Нобеля).

⁶³ Датируется по основному документу.

Если даже предположить, что наши заводы после войны удвоят отпуск двигателей на нужды флота, что представляется маловероятным, то и тогда окажутся необходимыми для выполнения 92 000 д.л.с. свыше 6 лет.

Такое положение дизелестроения в России должно быть признано угрожающим интересам обороны, а потому Отдел подводного плавания полагает существенно необходимым оказать содействие возникновению нового дизель-моторного завода Азовско-Черноморского общества, специально выстроенного и оборудованного для постройки до 25 000 д.л.с. двигателей Дизеля в год согласно постановления междуведомственной комиссии под председательством сенатора Николаенко.

По данной правлением Азовско-Черноморского общества справке, для сооружения нового завода потребуется: железа 100 000 пуд. в первую половину 1918 г., тоннаж для ввоза зарубежных грузов на 50 000 пуд. в начале 1919 г., иностранной валюты для задатков на 1 000 000 руб. в середине 1917 г., остальную испрашиваемую валюту — в начале 1919 г.

Приведенные потребности следует признать в указанные правлением сроки удовлетворительными.

Постройка нового специального дизель-моторного завода отнюдь не явится обременением для государственного хозяйства; постройка в России ежегодно 25 000 д.л.с. двигателей на сумму до 9 000 000 руб. будет способствовать улучшению отечественного торгового баланса, так как в противном случае, ввиду крайней нужды в двигателях, наша промышленность будет приобретать эти двигатели за границей и тем способствовать падению курса нашего рубля.

Кроме того, ежегодная установка в России 25 000 д.л.с. дизелей дает по сравнению с паровой силой до 2 000 000 пудов годовой экономии в жидком топливе, что по настоящим ценам составит до 2 000 000 руб., причем эта экономия будет ежегодно увеличиваться и составит на второй год 4 000 000 пуд., на третий — 6 000 000 пуд. и т.д., что явится заметным плюсом в хозяйстве страны.

Таким образом, новое дизель-моторное предприятие обеспечит насущную потребность подводного флота, облегчит намеченную задачу создания русского торгового флота и одновременно явится полезным фактором государственного хозяйства.

Помимо приведенных соображений общегосударственного характера Отдел подводного плавания считает [я считал бы]⁶⁴ необходимым,

⁶⁴ Редакционное изменение «я считал бы» вписано над строкой.

в обеспечение интересов морского ведомства вообще и подводного плавания в особенности, выдвинуть следующие соображения.

Хотя в настоящее время постройка 2-й очереди подводных лодок программы 1915 г. приостановлена и тем самым, казалось бы, устранена необходимость в осуществлении нового дизельного завода, связанного с нею, однако следует ожидать, что имеемые дизелестроительные заводы, особенно принимая во внимание общее положение промышленности в стране, все же не будут в состоянии удовлетворить даже сокращенной потребности подводного флота в двигателях Дизеля.

Хроническое запаздывание исполнения заказов на двигатели Дизеля, вызываемое загруженностью ими заводов, равно как и переживаемым кризисом — в настоящем, возможная ликвидация существующих дизельных заводов — в будущем, вполне определенно требуют создать подкрепление для этой еще не окрепшей отрасли промышленности, имеющей столь важное значение как для подводного плавания и всего флота, так и для других органов государства.

Наконец, Отдел подводного плавания, предвидя по окончании военных действий весьма значительный ремонт и замену многих двигателей на подводных лодках, считает для этой цели весьма желательным широкую помощь специального дизельного завода.

Капитан 1-го ранга Быков

РГА ВМФ. Ф. 401. Оп. 1. Д. 1491. Л. 18–22. Подлинник.

№ 25

Записка «По делу заказа двухтактных двигателей для подводных лодок» помощника директора Коломенского машиностроительного завода Р.А. Корейво директору этого завода Е.Г. Крушелю

12 июня 1917 г.

г. Голутвин

В числе прочих заказов на оборону у нас имеется в исполнении заказ на 16 двухтактных двигателей для подводного флота. Ввиду чрезвычайной важности этого заказа и не соответствующей договору и нашим обе-

щаниям медленности развития работ и средств, полагаю необходимым доложить нижеследующее.

Завод наш до 1916 г. занимался постройкой двигателей Дизель исключительно четырехтактных. По многим причинам было решено приступить к постройке двухтактных двигателей лишь после надлежащей выработки их конструкции другим заводом и в этом случае заключить соглашение с заводом, двигатели которого окажутся лучшими. В прошлом году предстояло принятие заказа на двигатели для подводных лодок. При этом заказ представлял для нас не только совершенную новизну типа, но также по объему превышал значительно производительность нашей мастерской, а в отношении точности исполнения и работ в черновых цехах ставил высокие требования. Для проведения этого дела было принято следующее: 1) войти в соглашение с заводом Бр. Зульцер для получения от них чертежей и необходимых сведений; 2) изготовление валов поручить Сормову; 3) специальное бронзовое и алюминиевое литье вести у себя, пользуясь также данными Бр. Зульцер; 4) расширить мастерские постройкой нового здания на Коломенском [заводе] или Бачмановском отделении завода, согласно принятой программы постройки; 5) соответственно увеличить оборудование; 6) реорганизовать прием работ сообразно массовому производству и 7) заблаговременно построить одну пару машин для изучения и своевременного исправления конструкции их.

Так намеченный план являлся, по общему мнению, обязательным для достижения успешного выполнения заказа.

Осуществление же этого плана в данное время находится в следующем положении: по п. 1. Соглашение с заводом Бр. Зульцер заключено своевременно. В Винтертур был командирован заведующий бюро «Д» С.В. Пугавко для участия в выработке чертежей, проверке таковых и изучения на месте приемов производства и организации дела. Все чертежи двигателя сданы в мастерские, не закончены лишь детали установки вследствие задержек, вызванных самим заказчиком.

П. 2. Изготовление валов Сормовским заводом очень запоздало и запаздывает до сего времени: доставлена только одна поковка вала из углеродистой стали, которая может быть использована только временно, так как валы должны быть из хромоникелевой стали.

П. 3. Затруднения литейными более или менее преодолены, однако заготовки чрезвычайно запаздывают (также и вследствие непомерного запоздания в изготовлении моделей).

П. 4. По постройке мастерских: в прошлом году составлялись проекты обширных мастерских, весьма совершенных, но после многократ-

ных обсуждений дело кончилось *пристройкой* к старому зданию Машиноборочной мастерской и предложением приспособить под сборку старое здание бывшей Паровозборочной мастерской на 2-м дворе. К сожалению, это был единственный выход, хотя 1) пристройка к старой мастерской представляет много неудобств по своему характеру и занимает единственное место около мастерской, на котором можно было складывать черное изделие, а 2) Старая Паровозборочная ни по своему положению, ни по качеству здания не может считаться вполне соответственной. Во всяком случае другого выхода не было.

Однако исполнение этого плана пошло также по слабой дороге: пристрой машиноборочной не окончен, хотя некоторые станки уже пришли, а проект использования Старой Паровозборочной постепенно сокращался вследствие отведения части здания вагонному отделу и оставления на месте обдирочных станков для стального литья, а само дело приспособления здания остается без движения.

П. 5. Оборудование сокращено, и получены лишь некоторые станки. Поручение, данное мною г. С.В. Пугавко подыскать станки в Англии, согласно применяемым Зульцером, по случайным обстоятельствам не было подтверждено правлением, и выбранные г. Пугавко станки не были получены.

П. 6. Работа идет также медленно, что в значительной степени вызывается обстоятельствами текущего времени.

П. 7. Программа совершенно нарушена: не только заблаговременно не удастся испытать и изучить двигатель, но едва ли это удастся сделать и ко времени контрактных сроков. Поэтому, если в двигателе окажутся серьезные дефекты, то опоздание в исполнении будет очень значительно, независимо от того, что теперь уже очень трудно будет (пожалуй, невозможно) войти в программу выпуска.

Такое положение заказа совершенно не соответствует заверениям, которые давались нами Техническому отделу морского ведомства вообще, а г-ну товарищу министра в частности, когда возбуждался вопрос о том, в состоянии ли завод выполнить заказ. Оно также не соответствует затратам по договорным платежам Бр. Зульцер. Такое течение заказа также влияет угнетающе на личный состав Отдела дизелестроения, что понижает производительность труда.

С другой стороны, как легко усмотреть из прилагаемых при сем извлечений из журнала заседания военных приемщиков, мотивы для оправдания медленности в развитии дела едва ли могут быть зачислены к достаточно убедительным.

Докладывая все вышеизложенное, я имею в виду, г-н Директор, просить как Ваших указаний, так и твердых мероприятий, которые обеспечили бы своевременно развитие работ по постройке двухтактных двигателей и вместе с тем ликвидировали бы обвинения и упреки, отмеченные в журналах Совещания военных приемщиков⁶⁵.

За директора Коломенского завода Р. Корейво

ЦГАМ. Ф. 318. Оп. 1. Д. 2467. Л. 191–192 об. Подлинник.



⁶⁵ Совещания военных приемщиков были учреждены на ряде заводов для наблюдения и организационного воздействия на работу заводской администрации. Они состояли из офицеров — представителей ГАУ, Военно-инженерного и других (в зависимости от исполняемых заводом заказов) управлений Военного министерства, а также морского ведомства. Порайонно созывались совещания этих коллегий.



REFERENCES

1. *Baskakov I.Ia.* Osnashchenie podvodnykh lodok «Bars» dizel'nymi dvigateliami moshchnosti 1320 l.s. // [Equipping submarines «Bars» with Diesel motors of 1320 l.s.] // *Dokumenty zhizni i deiatel'nosti sem'i Nobel'. 1801–1932* [Documents of the Nobels' life and activity], Spb.: Gumanistika, 2014. T. 15. S. 294–396.
2. *Diakonova I.A.* Rossiia i mirovoi biznes: dela i sud'by: A. Nobel, Adolf Rotstein, Hermann Spitzer, Rudolf Diesel [Russia and world business: A. Nobel, Adolf Rotstein, Hermann Spitzer, Rudolf Diesel]. M.: ROSSPEN, 1996. 311 s.
3. *Ivanova N.A.* Na vzliote [At the takeoff] // *Ne otstupaia, byt' samim soboi. K 100-letiiu so dnia rozhdeniia K.N. Tarnovskogo* [No step back, No give up yourself. Festschrift for K.N. Tarnovskii's centenary]. M.: Institut rossiiskoi istorii RAN, 2021. S. 41–55.
4. *Lomova S.A.* Ekonomicheskaiia istoriia i kliometrika: samoidentifikatsiia napravlenii v Rossii i za rubezhom [Economic history and cliometry: self-identification of trends in Russia and abroad] // *Novaia i noveishaia istoriia*. 1997. № 5. S. 3–20.
5. *Netesin Iu.N.* Iz istorii proniknoveniia germanskogo kapitala v ekonomiku Rossii (po materialam aktsionernogo obshchestva b. Felser i Ko, Riga) [On the history of the penetration of German capitals into Russian economy (according to the materials of prev. Felser and Co, Riga)] // [Izvestiia AN Latviiskoi SSR]. 1960. № 4/153. S. 33–45.
6. *Netesin Iu.N.* Promyshlennyi kapital Latvii (1860–1917 gg.) [Industrial capitals of Latvia]. Riga: Zinatne, 1980. 240 s.
7. *Pogrebinskaia V.A.* «Novoenapravlenie» kak shkola rossijskogo institutsionalizma // [«The new direction» as the school of Russian institutsionalism] // *Ekonomicheskii zhurnal* [Economical journal]. 2001. № 1. S. 164–178.
8. *Volobuev P.V.* Predislovie [Foreword] // *Gindin I.F.* Banki i ekonomicheskaiia politika v Rossii (XIX — nachalo XX v.). Izbrannoe. Ocherk istorii i tipologii russkikh bankov [Banks and economic policy in Russia (the 19th — early 20th century). Selected works. An outline history and typology of Russian banks]. M.: Nauka, 1997. S. 3–8.



Ключевые слова:

подводные лодки, дизель, Балтийский, Коломенский, Л. Нобель, Николаевский судостроительный, Сормовский, Харьковский паровозостроительный заводы; И.К. Григорович, Р.А. Корейво, М.С. Кулжинский, А.П. Мещерский.

Vladimir V. Polikarpov

**RUSSIAN ENGINEERING
FOR THE SUBMARINE FLEET:
production of diesel engines in the context
of the World War One**



rchival documents represent the activity of Russian Naval Ministry in 1912–1917, concerning the production of Diesel engines for submarines, the efforts of designers and technicians at the main machine works of the Empire (The Baltic, Nobel, Kharkov, Kolomna, Sormovo).

Key words: submarines, Diesel engine, Kolomna, Baltijskij, Ludvig Nobel, Nikolaev Shipyard, Soromovo, Kharkov Locomotive Factory, Ivan Grigorovich, Raymond Koreyvo, Mstislav S. Kulzhinskiy, Alexey P. Meshcherskiy.

Introduction article, preparation of the text and comments by
Vladimir V. Polikarpov — Ph.D. in History (Moscow).

Вступительная статья, подготовка текста и комментарии:

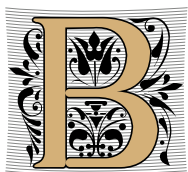
 **Поликарпов Владимир Васильевич** 

кандидат исторических наук, г. Москва



Г.В. Мордвинцев

ЧРЕЗВЫЧАЙНЫЙ ОРГАН ВЛАСТИ НА ЮЖНОМ УРАЛЕ: ДОКУМЕНТЫ УФИМСКОГО ГУБЕРНСКОГО РЕВОЛЮЦИОННОГО КОМИТЕТА, 1920 г.



В начале 1920 г. из-за масштабных кризисов, особенно продовольственного, транспортного и эпидемиологического, резко ухудшилось положение населения Уфимской губернии. Это вело к социальной напряженности, в особенности крестьянства, недовольного реквизициями воюющих сторон и продразверсткой советского государства. Угроза голода толкнула крестьян к масштабному вооруженному восстанию, охватившему в феврале — марте 1920 г. несколько десятков тысяч крестьян Уфимской, Казанской и Самарской губерний. Восставшие двигались к Уфе, взятие которой отрезало хлебную Сибирь от голодающих промышленных губерний, парализовало заготовку и вывоз хлеба из Приуралья и Поволжья, вело к падению советской власти на Южном Урале.

28 февраля 1920 г. на объединенном заседании президиумов Уфимского губкома РКП(б) и Уфимского губисполкома Советов было реше-

¹ Начало см.: Чрезвычайный орган власти на Южном Урале: документы Уфимского губернского революционного комитета, 1919 г. // Исторический вестник. 2021. Т. 36. С. 155–249; 2022. Т. 39. С. 218–295.

но ввести военное положение и вновь создать временный Уфимский губернский военный ревком. Опираясь на готовый советский аппарат, ревкомы занимались военно-оперативной работой: объявляли военное или осадное положение, организовывали коммунистические и рабочие части, отряды деревенской бедноты, создавали оборону поселений, брали заложников из кулаков, вели агитационно-пропагандистскую работу. При военной помощи Москвы это крупное восстание в Уфимской и соседних губерниях было вскоре подавлено, после чего 20 марта 1920 г. Уфимский губревком был упразднен.

Публикуемые документы Уфимского губревкома за февраль — март 1920 г. позволяют существенно расширить представления о сложнейшей и опасной для большевиков ситуации в Уфимской губернии, о политике советской власти в таком многонациональном и многоконфессиональном крае, представить, как формировалась революционная власть, как она действовала в экстремальных условиях Гражданской войны, как решала возникшие острые проблемы.

Большинство публикуемых документов представлены впервые, они являются ценным источником изучения истории этой войны на территории не только Уфимской губернии, но и сопредельных территорий.

Протокол № 1 заседания Уфимского губревкома

29 февраля 1920 г.

Присутствуют: Эльцин², Гурьев³ и Зенцов⁴.

² *Борис Михайлович Эльцин* (1876–1937) — врач, в 1918 г. член Уфимского губисполкома и губревкома, председатель губернского совнаркома, член ВЦИК, заместитель наркома НКВД РСФСР, в 1919 г. уполномоченный СНК РСФСР по организации советской власти в губернии, решением Совета обороны и ВЦИК РСФСР назначен председателем Уфимского губревкома, в 1920 г. председатель президиума Уфимского губкома РКП(б), председатель Уфимского губревкома.

³ *Борис Иванович Гурьев* — член РКП(б), в 1920 г. начальник Восточного (Приуральского) сектора войск ВОХР, член коллегии Уфимской губЧК, член Уфимского губревкома.

⁴ *Петр Иванович Зенцов* (1889–1920) — токарь, член РКП(б), в 1918–1919 гг. заместитель, председатель Уфимской ЧК, в 1920 г. член Уфимского губисполкома, председатель Уфимской губЧК, член Уфимского губревкома.

Слушали:

1. Об отрядах особого назначения⁵.

2. О предоставлении подвижного ж.-д. состава в распоряжение комбата 155-го т. Шабашвили⁸.

3. О заседаниях военного ревкома.

4. Очередные постановления губвоенревкома.

Постановили:

Особый отряд коммунистов поступает в полное распоряжение командующего войсками т. Аглока⁶, о чем ставится в известность командир отрядов особого назначения т. Стрижев⁷.

ДНЗ⁹ и райкому ст. Уфа Ефимову¹⁰ предоставить немедленно в распоряжение комбата 155-го т. Шабашвили состав поезда с паровозом для свободного обращения на Волго-Бугульминской дороге по указанию т. Шабашвили.

О настоящем постановлении телеграфно известить т. Шабашвили на ст. Чишма.

Заседания ревкома происходят ежедневно два раза в день:

- 1) с 1 часа дня по местному (11 часов по штабному) и
- 2) с 11 часов вечера по местному (9 часов по штабному).

Заседания происходят в Штабе Приуральского сектора ВОХР¹¹.

1) Ввиду сложившихся обстоятельств военревком ограничивается утверждением лиц, занимающих ответственные посты, в качестве временных и доводит об этом до Центра.

2) Военно-революционный комитет, рассматривая создавшееся положение в отношении охватившего всю губернию восстания, ставит главной задачей, подавляя восстания, принять все меры, чтобы привести Уфу на степень полной обороноспособности, как в стратегическом отношении, так и в смысле снабжения всеми видами довольствия.

При этом стратегическая обороноспособность должна иметь в виду приведение в должный боевой порядок всех подступов к городу Уфе, а также предусмотреть возможность внутренней обороны города.

⁵ Отряды особого назначения — военно-партийные отряды в 1919–1924 гг.; создавались при местных партийных организациях и комитетах на основании постановления ЦК РКП(б) от 17 апреля 1919 г. для оказания помощи органам советской власти в борьбе с контрреволюцией, для поддержания общественного порядка, охраны госпредприятий. Формировались из коммунистов, сочувствующих РКП(б) рабочих, членов профсоюзов и комсомольцев. ЧОНЫ действовали в тесном контакте с отрядами ВЧК и частями ВОХР.

⁶ Юрий Юрьевич Аглок (1891–1938) — штабс-капитан, член РКП(б), в 1919–1920 гг. помощник и врид начальника Восточного (Приуральского) сектора войск ВОХР, член коллегии Уфимской губЧК, командующий войсками по подавлению восстания «Черного орла» в марте 1920 г., охватившего 69 из 153 волостей Белебеевского, Бирского, Мензелинского и Уфимского уездов Уфимской губ.

⁷ Григорий Иванович Стрижев (Стрижов) (1895–1938) — слесарь, член РКП(б), в 1920 г. командир отрядов особого назначения Уфимской губ.

⁸ Семен Михайлович Шабашвили (Семен Моисеевич Непомнящий) (1896–1938) — в 1917–1921 гг. командир, комиссар кавполка в РККА, командир 155-го батальона войск ВОХР.

⁹ ДНЗ — заместитель начальника депо.

¹⁰ И.А. Ефимов — член РКП(б), комиссар Уфимского района Самаро-Златоустовской железной дороги, член Уфимского железнодорожного ревкома.

¹¹ Приуральский сектор ВОХР — Приуральский (Восточный) сектор Войск внутренней охраны Наркомата внутренних дел РСФСР (центр — г.Уфа) в 1919–1920 гг.

Слушали:

Постановили:

Эвакуация города допустима лишь в самом крайнем случае при условиях абсолютной невозможности дальнейшей обороны.

3) Утвердить начальником политотдела Приуральского сектора ВОХР т. Кадомцева Э.¹², согласно постановления губкома.

4) Утвердить в качестве командующего всеми вооруженными силами Уфимской губернии, действующими по ликвидации восстания, помощника начальника ПриуралВОХР т. Аглока, с подчинением последнего в оперативных заданиях начсектор ПриуралВОХР т. Гурьеву.

5) Утвердить т. Аглока начальником гарнизона г. Уфы.

6) Предписать ликвидационной комиссии Востфронта передать по описи во временное пользование Штабу Приуралсектора ВОХР все имеющееся у них в пределах Уфимской губернии имущество.

7) Предписать инженерной дистанции в 24 часа по получении сего снабдить койками все воинские части города Уфы по указанию квартирной части ВОХР.

8) Предложить члену президиума губисполкома т. Галанову¹³ учредить немедленно во всех отделах исполкома дневные и вечерние занятия и непрерывные дежурства; предписать всем отделам сократить до минимума свои штаты и количество подотделов с целью выделения возможно большего числа боеспособных людей.

9) Вся милиция передается в распоряжение командующего войсками, и все караулы, посты и патрули выполняются по нарядам командующего войсками, согласно его усмотрению.

5. Срочные вызовы.

1) Вызвать к 1 часу дня по местному (11 час. штабного) времени 1 марта: губпродкомиссара, завгубмуки¹⁴ и губвоенкома в помещение Штаба Приуралсектора для доклада военревкому по вопросу о создании военпродбазы в г. Уфе и для выяснения продовольственного положения города.

2) Вызвать к 2 часам дня по местному (12 штабного) времени 1 марта в помещение Штаба Приуралсектора ВОХР ДНЗ и от райкома т. Ефимова.

Председатель Б.М. Эльцин, Б. Гурьев

Секретарь

Национальный архив Республики Башкортостан (НАРБ). Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л. 4–4 об. Подлинник. Частично опубликован в: Правоохранительные органы Уфимской губернии в переломные годы истории (1894–1922). Сборник документов и материалов. В 3 ч. / Г.В. Мордвинцев (руков.) и др. Уфа, 2016. С. 421.

¹² Эразм Самуилович Кадомцев (1881–1965) — техник, поручик, член РКП(б), в 1920 г. политический комиссар и начальник политического отдела, начальник Приуральского сектора Войск внутренней охраны НКВД РСФСР.

¹³ Виктор Дмитриевич Галанов (1878–1937) — юрист, в 1918 г. член Уфимского губисполкома Советов, в 1919 г. заместитель председателя Уфимского губревкома, в 1920 г. член президиума, заведующий отделом юстиции Уфимского губисполкома.

¹⁴ Заведующий мукомольным отделом губернского Совета народного хозяйства.

Протокол № 2 утреннего заседания Уфимского губревкома

1 марта 1920 г.

Слушали:

1. По докладу губпродкома, губвоенкомата и губмуки.

Постановили:

а) Забронировать максимальное количество продовольственных продуктов на срок не менее 1-го месяца для нужд гарнизона, считая его численность в 40 тыс. человек. Все имеющееся в наличии количество продуктов должно быть зачтено в наряд при выдачах.

б) Вся ответственность за снабжение гарнизона возлагается на губпродкомиссара т. Зубарева.

в) На время военного положения губмукотдел подчиняется губпродкому.

г) Подыскание складов для базы возлагается на губпродком, причем последнему предоставляется право брать все складочные помещения, как в г. Уфе, так и пакгаузы на железной дороге, если таковые не заняты железнодорожными организациями. Перевозка продуктов в пределах города со складов губпродкома на склады военпродбазы производится силами и средствами Приуралсектора и губвоенкомата. Военные организации оказывают содействие губпродкому в доставке хлеба с сыпных пунктов и по железным дорогам.

д) Поручить т. Долгиреву¹⁵ выяснить и доставить на завтрашнее заседание военревкома сведения о потребном количестве сала, овощей и проч. продуктов (соли, чая и мыла), а также количество потребных продуктов фуража, исходя из расчета не менее одного месяца.

2. По докладу железнодорожного райкома.

а) Утвердить железнодорожный ревком, как организацию, которая должна привести железные дороги в боевой порядок и выполнять задания губвоенревкома.

Состав железнодорожного ревкома:

1) Комиссар района железной дороги т. Ефимов,

2) Начальник внутренней охраны Самаро-Златоустовской железной дороги т. Греков¹⁶,

3) Член коллегии политотдела т. Готовцев¹⁷.

б) Поручить железнодорожному ревкому выработать и представить на утверждение губвоенревкома на вечернее заседание 1 марта проект по вопросам об охране железной дороги и план представления подвижного состава и паровозов для выполнения оперативных заданий, а также сведения о ресурсах железнодорожного транспорта.

¹⁵ Николай Алексеевич Долгирев (1889–1935) — член РКП(б), в 1919 г. начальник политотдела 25-й дивизии 5-й армии, председатель Уфимской ЧК, в 1920 г. временно исполняющий должность председателя Уфимской губЧК, начальник гарнизона Уфы.

¹⁶ Греков — в 1920 г. начальник войск ВОХР Уфимского участка Самаро-Златоустовской железной дороги, член железнодорожного ревкома ст. Уфа.

¹⁷ Константин Васильевич Готовцев (1881–1943) — телеграфист, в 1919 г. член Уфимского губкома РКП(б), комиссар ст. Уфа, в 1920 г. член железнодорожного ревкома, председатель железнодорожного комитета РКП(б) ст. Уфа.

Члены губвоенревкома Б. Эльцин, Б. Гурьев, П. Зенцов
Секретарь М. Савицкий¹⁸
НАРБ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л. 5–5 об. Подлинник.

Протокол № 3 вечернего заседания Уфимского губревкома

1 марта 1920 г.

Слушали:

1. По вопросу об организации ревкома в уездах.

2. Об ответственности ревкомов.

3. По докладу Уфимского железнодорожного ревкома.

Постановлено:

а) В уездах и на местах образуются ревкомы по типу губернского. Уездные ревкомы подчинены губвоенревкому в своих оперативных действиях, они наравне с командующими отдельными группами выполняют задания командующего всеми вооруженными силами губернии. Уездным ревкомом принадлежит право замены, в необходимых случаях, исполкомов ревкомов. Как в волостных исполкомах, так и в ревкомов право отстранения, смещения, ареста и назначения принадлежит уездным ревкомам.
О данном постановлении срочно сообщить всем уисполкомам.

а) При оставлении уездного города и других крупных населенных пунктов уездов отвечает за это ревком в полном составе, причем равную ответственность несут за оставление пункта, как военные, так и гражданские власти.

б) Для расследования всех случаев оставления военными и гражданскими властями тех или других населенных пунктов выделить Чрезвычайную военную следственную комиссию в составе: председателя губкомпарта, губчека и юридического отдела Приуралсектора ВОХР.

Предложить означенным учреждениям немедленно выставить своих представителей и применить действия этой комиссии для следствия по поводу оставления г. Белебея¹⁹.
Об означенной мере сообщить ВЧК.

а) Представленный железнодорожным ревкомом проект обороны путей, железнодорожных сооружений утвердить, передав всю техническую сторону на разрешение железнодорожному ревкому.

б) Правом давать наряды железнодорожному ревкому пользуется начальник воинскими частями ВОХР Приуральского сектора т. Гурьев.

в) Для выполнения военно-оперативных заданий в пределах Уфимской губернии подчинить Уфимскому железнодорожному

¹⁸ Михаил Александрович Савицкий (1891–?) — член РКП(б), в 1920 г. секретарь президиума Уфимского губкома РКП(б), секретарь Уфимского губревкома.

¹⁹ Речь идет о панике в г. Белебее, сопровождавшейся оставлением властями города и мародерством в связи со слухами о приближении повстанцев «Черного орла» к городу.

Слушали:Постановлено:

ревкому и те части Самаро-Златоустовской и Волго-Бугульминской железной дороги, которые не входят в распоряжение Уфимского районного комиссара, доведя об этом до сведения исполкомов²⁰ Самаро-Златоустовской и Волго-Бугульминской железной дороги.

4. О временной цензуре.

Предложить командиру всеми военными силами Уфимской губернии подчинить военную цензуру губвоенревкому.

Члены губвоенревкома Б. Эльцин, Б. Гурьев, П. Зенцов

Секретарь М. Савицкий

НАРБ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л. 6–6 об. Подлинник.

Протокол № 4 утреннего заседания Уфимского губревкома

2 марта 1920 г.

Слушали:Постановлено:

1. По вопросу о размещении прибывающих в Уфу воинских частей.

Обязанность по расквартированию воинских частей возлагается на комендатуру города, в подчинение которой входит организация квартирной комиссии.

2. По вопросу о передаче авточасти в ведение губвоенревкома.

Передать авточасть Востфронта в ведение военревкома. Вся команда части переходит в распоряжение командующего войсками Уфимской губернии.

3. Об установлении контроля на центральной телефонной станции городской и уездной.

Вызвать на вечернее заседание врид начальника губернского Управления почт и телеграфа.

4. О довольствии воинских частей.

а) В силу недостатка основных продуктов потребления переводятся на боевой паек только те части, которые выступают на фронт, ввиду чего штабу вменяется в обязанность давать ежедневно точные сведения о количестве выступивших на фронт частей губвоенкомму.

б) Признать, что на отделе снабжения губвоенкомата лежит обязанность по довольствию и выдаче продуктов; распределение же продуктов лежит на отделе снабжения сектора.

Члены военревкома П. Зенцов, Б. Гурьев

Секретарь М. Савицкий

НАРБ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л. 6а. Подлинник.

²⁰ Начальники политотделов железных дорог.

Протокол № 5 вечернего заседания Уфимского губревкома

2 марта 1920 г.

Слушали:

1. По вопросу об установлении контроля над телеграфной и телефонной станцией.

2. По вопросу о военно-следственной комиссии.

3. Об образовании санитарной части при штабе командующего военными силами.

Постановлено:

На время военного положения уездная телефонная станция передается в ведение штаба командующего войсками Уфимской губернии для обслуживания исключительно военных заданий. Переговоры по телеграфу разрешаются только для целей оперативного характера. Все прочие переговоры по телеграфу допускаются только с разрешения Уфимского губернского военного ревкома.

Предложить Военно-следственной комиссии в лице т.т. Галанова, Масляева и Климова немедленно приступить к порученной им работе.

Образовать при командующем вооруженными силами Уфимской губернии санитарную часть для оказания помощи действующим частям. Во главе санитарной части назначить т. Бромберга²¹, которому предлагается, в меру действительной надобности, использовать существующие санитарные учреждения, как военные, так и гражданские.

Члены военревкома П. Зенцов, Б. Гурьев

Секретарь

НАРБ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л. 7. Подлинник.

Протокол № 6 утреннего заседания Уфимского губревкома

3 марта 1920 г.

Слушали:

1. По докладу т. Аглока, командующего всеми силами Уфимской губернии.

Постановлено:

а) Предложить командующему войсками в кратчайшие сроки установить постоянную и прочную связь со всеми пунктами и районами по губернии, используя для этого все средства, какими располагают организации и учреждения гор. Уфы.

²¹ *Борис Федорович Бромберг (1876–?)* — врач, член РКП(б), в 1919 г. чрезвычайный уполномоченный Петроградского губернского продкома в Уфимской губ., в 1920 г. член Уфимского губкома РКП(б), заведующий санитарной частью при штабе командующего вооруженными силами Уфимской губ.

Слушали:
Постановлено:

Для целесообразного использования этих средств разработать и представить на утверждение губвоенревкома проект налаживания аппарата связи.

б) Предложить командующему войсками т. Аплону немедленно приступить к формированию при штабе сектора разведочных частей и направлять их, по мере организации, во все воинские части по губернии.

в) Предложить командующему войсками немедленно организовать конную разведку, использовав для этого все имеющиеся в его распоряжении воинские части и при помощи их установить постоянную живую и тесную связь с прилегающими к Уфе волостями по всем направлениям.

г) Усилить и организовать внутреннюю охрану города.

д) Выделить по соглашению с губчека определенный и надежный отряд для несения караулов и охраны губчека.

2. По вопросу о военных судах и трибуналах.

Поручить начальнику войск ВОХР, при помощи соответствующих аппаратов сектора, разработать и представить на утверждение ближайшего заседания военревкома приказ об организации военно-полевых трибуналов на основании действующих положений об этих учреждениях.

3. По вопросу о снабжении войск всеми видами довольствия и политической работе среди частей.

а) Предложить коменданту города под его личной ответственностью привести в боевую готовность и следить за поддержанием дисциплины и порядка в воинских частях, расположенных в городе Уфе.

б) Губвоенкомату через аппарат снабжения принять меры к достаточному и систематическому снабжению довольствием гарнизона города.

в) Поручить политотделам в самом срочном порядке усилить политическую работу среди всех воинских частей, интенсивно и целесообразно использовав по определенному плану все силы местных политических организаций. Вся ответственность за политическую работу и могущие возникнуть беспорядки в частях на почве отсутствия достаточной политработы возлагается на заведывающих политотделами.

Слушали:
Постановлено:

4. По докладу т. Кадомцева о состоянии работы в политотделе сектора. Т. Кадомцев докладывает, что его работа в политотделе сектора с момента назначения его заведывающим сначала губкомом, а потом губвоенревкомом протекает в крайне ненормальных условиях и мало продуктивна. Т. Лангевиц²², устранный губкомом от заведывания политотделом сектора, заявляет открыто, что с постановлениями губкома считаться не желает и равно не признает назначения губвоенревкома. До сих пор т. Лангевиц дела и печати политотдела сектора т. Кадомцеву не сдал. Работу в политотделе т. Лангевиц ведет совершенно несамостоятельно, игнорируя т. Кадомцева и восстановив против последнего всех сотрудников политотдела. При таких условиях т. Кадомцев заявляет, что ответственности за работу политотдела в настоящий ответственный момент он полностью взять на себя не может.

Вызвать т. Лангевица на вечернее заседание губвоенревкома для объяснений.

²² Лангевиц — член РКП(б), в 1919–1920 гг. заведывающий политическим отделом и политический комиссар частей Приуральского сектора войск ВОХР, арестован Особым отделом Уфимской губЧК, 24 февраля совместным решением Уфимского губкома РКП(б) и губисполкома отстранен от должности на время следствия, 3 марта 1920 г. оставлен сотрудником политотдела.

Члены губвоенревкома П. Зенцов, Б. Гурьев
Секретарь М. Савицкий
НАРБ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л. 8–8 об. Подлинник.

Протокол № 7 вечернего заседания Уфимского губревкома

3 марта 1920 г.

Слушали:

1. По докладу т. Лангевица.
Т. Лангевиц объясняет, что тотчас после освобождения его из-под ареста он вернулся к работе в политотделе сектора. Условия содержания под арестом настолько тяжело отразились на общем состоянии его здоровья, что под влиянием возбужденного состояния, в каком он находился, он совершил много опрометчивых поступков, в которых теперь раскаивается. Уничтожение приказа, изданного т. Кадомцевым, ряд столкновений и резкостей по адресу т. Кадомцева были им совершены исключительно под влиянием того состояния, в котором он находился. Его оскорбляло то обстоятельство, что несмотря на двукратное назначение новых заведывающих политотделами, его, Лангевица, никто о постановлениях губревкома не извещал, не было ему предложения о сдаче дел политотдела т. Кадомцеву. Печать он не сдал потому, что т. Кадомцев ее не требовал. Сотрудников политотдела он против т. Кадомцева не возбуждал. Полномочия т. Кадомцева теперь после подтверждения их со стороны губвоенревкома он, т. Лангевиц, признает и готов нести любую работу в политотделе по указанию завполитотдела т. Кадомцева.
2. По ходатайству т. Лангевица по передаче его дела в ревтрибунал.
3. По заявлению представителя инженерной дистанции губвоенкомата.

Слушали:

4. По вопросу о заложниках из местностей, охваченных восстанием.

Постановлено:

Т. Лангевица оставить в качестве сотрудника при политотделе, поручив т. Кадомцеву использовать его для назначения для политработы в одну из воинских групп, брошенных в губернию для подавления восстания.

Передать для приобщения к материалам по делу т. Лангевица.

Предложить полиграфическому отделу в самом срочном порядке исполнить заказ Военно-инженерной дистанции.

Постановлено:

Вменить в обязанность политкомам частей, отправляемых в местности, охваченные восстанием, согласуясь с условиями, по их личному усмотрению брать заложников из числа наиболее состоятельных и враждебных советской власти жителей, при этом исключительное внимание предлагается обратить на колонистов, особенно немецких, а также на лиц, недавно вернувшихся из местностей в Сибири, очищенных от колчаковских банд. Рекомендовать губчека обратить серьезное внимание на выяснение роли колонистов-немцев в восстании, из числа наиболее активных и контрреволюционных элементов взять заложников.

Слушали:

5. По докладу члена железнодорожного ревкома т. Готовцева.

6. По ходатайству Трамота²³ об освобождении возчиков от мобилизации, объявленной профсоюзом.

Постановлено:

а) Предложить губкомтруду в экстренном порядке выделить и послать для работ по очистке снега в районе Миньяра 500 человек, направив их в распоряжение заведывающего 7-м участком службы пути, снабдив их продовольствием.
 б) Распорядиться через уездные ревкомы, чтобы волисполкомы не снимали для поверочного сбора тех рабочих, которые заняты по доставке и разработке леса для паровозов на железные дороги.
 в) Предложить Кропачевскому ревкому в связи с тем, что Уфимская губерния объявлена на военном положении, не выходить из норм, действующих для местностей, объявленных на военном положении.
 Начальнику гарнизона Кропачево вменить в обязанность выполнять распоряжения местного ревкома.

Предложить профсоюзам ходатайство возчиков удовлетворить в виду необходимости наладить гужевой транспорт для выполнения оперативных заданий.

Члены губвоенревкома Б. Гурьев, И. Правдин²⁴
 Секретарь М. Савицкий

НАРБ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л. 9–9 об. Подлинник. Частично опубликовано в: Правоохранительные органы Уфимской губернии... С. 427.

Протокол № 8 утреннего заседания Уфимского губревкома

4 марта 1920 г.

Слушали:

1. По докладу революционных коммунистов²⁵.

Постановлено:

Обсудить персонально список ревкоммунистов, представленный ими в губком, и на вечернем заседании ревкома разрешить вопрос об их использовании.

²³ Трамот — транспортно-материальный отдел.

²⁴ Иосиф Георгиевич Правдин (1879–1943) — столяр, в 1918–1919 г. член Уфимского губкома РСДРП(б)-РКП(б), член Уфимского губисполкома, заместитель наркома внутренних дел РСФСР, в 1920 г. чрезвычайный уполномоченный Совета труда и обороны по хлебозаготовкам на Урале.

²⁵ Революционные коммунисты — члены Партии революционного коммунизма, образованной в сентябре 1918 г., поддерживали Советскую власть.

Слушали:

2. По докладу заведывающего отделом снабжения Приуральского сектора и губвоенкомата.

3. По докладу т. Аплока.

Постановлено:

Предложить губпродкомиссару периодически делать доклады в губвоенревкоме по вопросу о продовольственном состоянии города и ресурсах губпродкома. Вызвать губпродкомиссара т. Зубарева на вечернее заседание губвоенревкома 4-го сего марта. Поручить начальнику гарнизона озаботиться об ежедневном обследовании комендантом или лицами, уполномоченными последним, снабжения частей всякого рода довольствием, вменив коменданту в обязанность ежедневно давать отчеты начальнику гарнизона о состоянии снабжения и удовлетворения гарнизона города.

а) Предложить командующему войсками выяснить степень боевой устойчивости действующих отрядов и принять меры к смене неустойчивых частей более надежными.

б) Сформировать конный отряд в 200 сабель в кратчайший срок.

Члены губвоенревкома Б. Гурьев, И. Правдин
Секретарь М. Савицкий
НАРБ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л.10. Подлинник.

Протокол № 9 вечернего заседания Уфимского губревкома

4 марта 1920 г.

Слушали:

1. По докладу губпродкомиссара т. Зубарева. Т. Зубарев заявляет, что до 50 000 пуд. муки имеется в наличности, 20 000 пуд. мяса, 10 000 пуд. сахару и др., согласно постановления от 1 марта, и это составляет неприкосновенный запас военпродбазы.

2. По вопросу об использовании революционных коммунистов.

Постановлено:

а) В развитие постановления от 1 марта относительно создания военпродбазы в г. Уфе с количеством всякого рода продуктов сроком на 1 месяц, считая гарнизон численностью 40 000 человек, губвоенревком предлагает губпродкомиссару, под его личную ответственность, удовлетворяя ежедневную потребность гарнизона, сохранять на созданной военпродбазе, в качестве неприкосновенного запаса, количество продуктов, потребных для гарнизона в 40 000 человек сроком на 1 месяц. б) Предложить Совету профсоюзов в срочном порядке освободить от мобилизации всех рабочих-засольщиков и служащих завода Вольмута²⁶, а также служащих Сафоновской ветки и переработочных заведений Уфы.

Предложить всем органам снабжения, за личной ответственностью, давать губпродкому точные сводки о численности гарнизона с указанием количества довольствуемых боевым и обычным пайком.

Направить отмеченных по списку 6 человек в распоряжение политотдела сектора для использования в качестве политработников.

²⁶ Александр Георгиевич Вольмут — владелец пивоваренного завода в Уфе (до 1917 г.).

Слушали:

3. По докладу т. Аплока.

Постановлено:

Предложить командующему войсками, оставив на железнодорожных узлах необходимое количество воинских сил, бросить возможно большее количество частей на фронт для подавления восстания.

Предложить командующему к 12-ти часам 6 марта представить в распоряжение члена Реввоенсовета Трудармии дивизию кавалерии без штаба, снабдив его через начальника снабжения всем необходимым довольствием.

Поручить командующему выделить из имеющихся в его распоряжении воинских частей, в кратчайший срок, отряд лыжников в числе не менее 300 человек, снабдив их всем необходимым из средств, какими располагают органы снабжения.

Члены губвоенревкома И. Правдин, П. Зенцов, Б. Гурьев

Секретарь

НАРБ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л. 11. Подлинник.

Протокол № 10 заседания Уфимского губревкома

5 марта 1920 г.

Присутствовали: Зенцов, Правдин, Гурьев.

Слушали:

1. О задержании санитарного поезда-склада № 5.

Постановили:

Поезд задержать и передать в распоряжение начальника санчасти для обслуживания боевых частей, о чем сообщить начальнику санчасти Туркфронта.

2. Об аресте т. Чеверева²⁷ и т. Ляшкевича²⁸.

Немедленно телеграфировать обо всем случившемся в ВОХР в Москву, запросить точную информацию из Мензелинска. Просить Казань переслать арестованных в Уфу, сообщив их характеристику.

3. О демобилизации членов профсоюзов.

Обсуждение этого вопроса считать пока преждевременным.

4. Доклад Лангевица.

Принять к сведению.

²⁷ Александр Михайлович Чеверев (1889–1921) — рабочий, член РКП(б), в 1919 г. военный комиссар военно-продовольственных отрядов Уфимского губернского продовольственного комитета, в 1920 г. командир 27-й стрелковой бригады ВОХР.

²⁸ Иван Максимович Ляшкевич (1891–1971) — член РКП(б), в 1918 г. красногвардеец, командир партизанского отряда на Восточном фронте, в 1919 г. командир 190-го батальона войск ВОХР, в 1920 г. руководитель всех частей по подавлению мятежа в Мензелинском уезде Уфимской губ.

Слушали:

5. О снабжении рабочих, отправляемых на работу по линии железной дороги.

6. Заявление губпродкома об освобождении работников советских мельниц.

7. О работе военревкома.

8. Приказ губкомтруда о трудовой повинности.

Постановили:

Вызвать по этому вопросу на следующее заседание т.т. Готовцева и Долгирева.

Ходатайство удовлетворить.

Заседания военревкома происходят один раз в день, в 8 час. вечера, в помещении губисполкома. Военревком, как таковой, переносится в здание губисполкома, для чего используется весь аппарат последнего; один из членов постоянно ведет всю текущую работу военревкома, подготовляя доклады по вопросам, требующим обсуждения.

Издание этого приказа считать преждевременным, для более же детального обсуждения передать на рассмотрение губкома РКП.

Член губвоенревкома Б. Гурьев

Секретарь

НАРБ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л. 12. Подлинник.

Протокол № 11 заседания Уфимского губревкома

6 марта 1920 г.

Слушали:

1. По докладу т. Аглока.

Постановлено:

а) Неослабно следить за действием телеграфных линий (Бирск, Мензелинск, Дюртюли, Топорнино и др.), проверяя их по несколько раз в день и ежедневно докладывая об этом губвоенревкому.

б) Установить и неослабно следить за телефонной связью при помощи телефонов и конных курьеров.

в) Возложить на командующего войсками обязанность немедленного освобождения Топорнино и очищения р. Белой с обращением особого внимания на Бирск и его район.

г) Рекомендуется ускорение всех общих действий, предпринимаемых для подавления восстания.

д) Принять ряд военно-предупредительных мер (поголовные обыски, отобравание оружия, военного снаряжения и т.д.).

е) Обратить внимание командующего на более тщательное снабжение соответствующим вооружением посылаемых на фронт отрядов.

Слушали:

2. Об организации волостных и сельских ревкомов.

3. По вопросу об организации полевого военного трибунала.

4. По вопросу о средствах для оперативных целей.

Постановлено:

а) По вопросу об организации действующими войсками волостных и сельских ревкомов образовать комиссию из представителей политотдела Приуралсектора ВОХРы, губкомтруда, отдела управления губернии, каковой комиссии поручить разработать к заседанию 7 марта и представить подробный проект организации волостных и сельских ревкомов и план их ближайшей деятельности.

Предложить военной следственной комиссии совместно с юридическим отделом ВОХРы представить согласованный проект к завтрашнему заседанию губвоенревкома.

Срочно забронировать для военно-оперативных заданий сумму, каковая окажется необходимой по указанию т. Гурьева.

Члены губвоенревкома Б. Эльцин, П. Зенцов, Б. Гурьев
 Секретарь М. Савицкий
 НАРБ. Ф. Р-2. Оп. 3. Д. 82. Л. 13. Подлинник.

Протокол № 12 заседания Уфимского губревкома

7 марта 1920 г.

Слушали:

1. По докладу т. Аплака.

2. По вопросу об аресте т. Шабашвили, комбата 155-го, комбригом 8-й.

3. По докладу т. Бромберга, заведывающего санчастью.

4. Об организации полевого реввоен трибунала.

Постановлено:

Поручить командующему:

- а) Случай, имевший место в Топорнино, отметить в приказе по гарнизону.
- б) К следующему заседанию представить дислокацию войск ВОХР Кропачевского гарнизона.
- в) Подчинить все части войск, находящихся в г. Уфе, единому командованию, перевести на казарменное положение, усилить политическое воспитание и строевое обучение.

Запросить т. Карпова²⁹ о причинах ареста т. Шабашвили.

При всяких отправлениях отрядов ставить об этом в известность т. Бромберга.

Утвердить Положение об Уфимском полевом революционном трибунале и его отделениях в следующей редакции:

1. Уфимский полевой реввоен трибунал состоит при Уфимском губвоенревкоме.
2. Отделения полевого реввоен трибунала с соответствующими названиями образуются по особым постановлениям Уфимского

²⁹ А.А. Карпов — в 1920 г. начальник 2-й Туркестанской дивизии.

Слушали:

Постановлено:

губвоенревкома в каждой боевой группе в зоне действий штаба начальника боевого участка.

3. Уфимский полевой реввоен трибунал и его отделения учреждаются для рассмотрения дел о преступлениях служебных и контрреволюционных, совершенных в зоне военных действий, в связи с возникшим вооруженным восстанием и его подавлением.

Примечание: Отделениям Уфимского полевого реввоен трибунала не подсудны дела о преступлениях, совершенных членами губисполкома и уисполкомов, заведывающими отделами губисполкома и уисполкомов, членами коллегий отделов губисполкома, а также военными начальниками и комиссарами, пользующимися правами не ниже ротного командира. Дела о преступлениях этих лиц подсудны лишь Уфимскому полемому реввоен трибуналу.

4. Постановления Уфимского реввоен трибунала и его отделов о подсудности и неподсудности им того или другого дела по преступлениям, указанным в ст. 3 этого Положения, оспариванию не подлежат, причем полемому реввоен трибуналу и его отделениям предоставляется право передавать те или другие дела для разбора по существу в соответствующие судебные учреждения, которые обязаны подчиниться такой передаче.

5. Дела о преступных деяниях, совершенных совместно несколькими лицами, из которых одни подсудны Уфимскому полемому реввоен трибуналу, а другие его отделениям, подлежат рассмотрению в целом Уфимского полевого реввоен трибунала, а не его отделениям.

6. Уфимский полевой реввоен трибунал состоит из председателя и 2 членов, назначаемых Уфимским губвоенревкомом, который может в любой момент отозвать их и заменить другими лицами.

7. Каждое отделение реввоен трибунала состоит из председателя и 2 членов, представляемых политотделами и утверждаемых губвоенревкомом.

8. Производство следствия по делам, подлежащим рассмотрению в Уфимском полемому реввоен трибунале и его отделениях, возлагается на все существующие следственные органы, как то: губернскую и уездные чрезвычайные комиссии по борьбе с контрреволюцией, следственные комиссии при губрев трибунале, уездные следственные комиссии, военных следователей и прочие следственные органы. В случае необходимости при Уфимском реввоен трибунале и его отделениях могут образовываться следственные аппараты, личный состав которых назначается Уфимским полемому реввоен трибуналом или его отделениями по принадлежности.

9. Постановления Уфимского полевого реввоен трибунала или его отделений о начатии или дополнении следствия являются обязательными для всех следственных органов.

10. Уфимскому полемому реввоен трибуналу и его отделениям предоставляется неограниченное право определения меры репрессий.

11. Приговоры Уфимского полевого реввоен трибунала или его отделений вступают в законную силу немедленно и исполняются в срок, указанный в самом приговоре, причем трибунал или его отделения, постановившие приговор, могут приостанавливать исполнение последнего, представляя его на утверждение Уфимского губвоенревкома.

Слушали:

5. По вопросу о составе Уфимского полевого реввоен трибунала.

6.

7. По докладу т. Стрижева.

8. По вопросу об организации волостных и сельских ревкомов.

9. По докладу т. Кадомцева о работе Политотдела.

Постановлено:

12. Копии всех своих приговоров полевой реввоен трибунал и его отделения (последние через полевой реввоен трибунал) представляют в кратчайший срок в Уфимский губвоенревком.

13. Уфимский губвоенревком имеет право приостанавливать, изменять и отменять приговоры, постановленные Уфимским полевым реввоен трибуналом и его отделениями, а также постановления этих органов о подсудности или неподсудности им того или другого дела.

Утвердить председателем полевого реввоен трибунала т. Полякова³⁰ и членами его т.т. Мустафина³¹ и Кулигина³².

Поручить т. Кадомцеву представить на следующее заседание губвоенревкома 5 кандидатур для организации отделений Уфимского реввоен трибунала.

Вменить т. Стрижеву в обязанность следить за тем, чтобы происходило ежедневное обучение мобилизованных, согласно внутреннему уставу, во всех вверенных ему батальонах и ежедневно представлять рапорт командующему войсками и завполитоду т. Кадомцеву о состоянии вверенных ему частей.

Утверждается проект инструкции, представленный т. Кадомцевым и т. Нимвицким с поправками.

Предлагается т. Кадомцеву представить к 15 марта губвоенревкому информационно-политическую сводку о работе в штабе сектора, в войсках гарнизона и фронта, подчиненных сектору.

Члены губвоенревкома П. Зенцов, Б. Эльцин, Б. Гурьев

НАРБ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л. 14–14 об. Подлинник. Частично опубликовано в: Правоохранительные органы Уфимской губернии... С.440–441.

³⁰ Поляков — член РКП(б), в 1920 г. член президиума Уфимской губЧК, сотрудник отдела юстиции Уфимского губисполкома, председатель полевого реввоен трибунала.

³¹ Сагдий Мустафин — член РКП(б), в 1920 г. секретарь татаро-башкирской коллегии при Уфимском губкоме РКП(б).

³² Алексей Герасимович Кулигин (1876–1935) — рабочий, в 1919 г. член коллегии Уфимской транспортной ЧК, заведующий подотделом Уфимского городского отдела социального обеспечения, член комиссии по борьбе с эпидемией тифа. Фамилия вписана вместо зачеркнутой фамилии «Лаврентьев». Павел Григорьевич Лаврентьев — в 1920 г. член коллегии Уфимского губернского совнархоза, следователь Уфимского губернского революционного трибунала.

Протокол № 13 заседания Уфимского губревкома

8 марта 1920 г.

Слушали:

1. По докладу заведывающего губфинотделом.

2. По вопросу городской и губернской жилищной комиссий.

3. По вопросу о мобилизованных членах профсоюза.

4. По вопросу о патронах.

5. По вопросу об утверждении списка кандидатов в члены губернского полевого реввоен трибунала.

6. По вопросу о ревкомах.

Постановлено:

Предложить губфинотделу ограничить единовременную выдачу до 50 000 руб. с тем, чтобы на оперативные цели оставалась в кассе губфинотдела неприкосновенная наличность в размере не менее 5 миллионов.

а) Считать, что губернская жилищная комиссия состоит из представителей: Приуралсектора, губвоенкомата и горхоза.

б) В ведении губернской жилищной комиссии находятся все дома казарменного типа, пригодные для размещения воинских частей, список этих домов горжилкомиссия должна немедленно представить губернской жилищной комиссии.

в) Все квартиры, годные для жилья и непригодные для размещения воинских частей, не подлежат ведению губернской жилищной комиссии, а потому все приказы губкомиссии, имеющие отношение к этого типа квартирам, аннулируются.

г) Поручить городской жилищной комиссии представить к завтрашнему дню в губвоенревком список отданных губкомиссии свободных помещений.

д) Поручить губернской жилищной комиссии представить список занятых и взятых на учет помещений, годных для размещения воинских частей.

е) Поручить военно-жилищной комиссии каждые 2 дня представлять в губревком доклад и сводки об изменении в расположении размещенных воинских частей, как прибывающих, так и убывающих.

Сообщить губкому, что губвоенревком не возражает против роспуска мобилизованных членов профсоюзов и передает этот вопрос на окончательное разрешение губкома.

Все патроны, прибывающие в Уфу, после их выгрузки поступают на склады губвоенкомата, который несет ответственность за их хранение.

Список, представленный политотделом Приуралсектора в составе т.т. Малахова Михаила, Мокошева Николая, Березина Федора, Гурьянова Петра, Черноиванова Якова и Горского Николая утвердить, направив товарищей в распоряжение Уфимского полевого ревтрибунала.

а) Немедленно в порядке приказа по армии издать инструкции об организации ревкомов и плане их деятельности. К приказу по армии и боевым участкам необходимо приложить перечень нарядов комтруда³³, лескома³⁴, железкома³⁵, губвоенкома, губпродкома с обозначением пунктов.

³³ Комитет труда и социального обеспечения Уфимского губисполкома.

³⁴ Леском — лесной комитет (гублеском) при Уфимском губернском Совете народного хозяйства для руководства, регулирования и управления лесной промышленностью и для заготовки лесного топлива.

³⁵ Уфимский железнодорожный революционный комитет.

Слушали:Постановлено:

7. По докладу т. Аплока. б) О полученном т. Гурьевым приказе телеграфно сообщить т. Карпову. Доклад принять к сведению.
8. О включении т. Правдина в состав членов губревкома. Включить т. Правдина в состав ревкома в качестве члена его, поручив ему согласовать работу с командующим войсками.
9. По вопросу о санитарном состоянии города. Поручить т. Маневичу³⁶ представить к следующему заседанию план работ по очистке города от нечистот с указанием количества потребных подвод для этой цели.

Члены губвоенревкома Б. Эльцин, Б. Гурьев
 НАРБ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л. 15–15 об. Подлинник.

Протокол № 14 заседания Уфимского губревкома

9 марта 1920 г.

Слушали:Постановили:

1. Вопрос о железнодорожном ревкоме. а) Соглашаясь с тем, что деятельность железнодорожного ревкома может не носить характера прежней напряженности, губвоенревком считает необходимым, чтобы железнодорожный ревком оставался существовать. б) Предложить железнодорожному ревкому представлять в губвоенревком ежедневно сводки донесений всех железнодорожных ревкомов. в) Освободить квалифицированных железнодорожных рабочих всех цехов (мобилизованных), для чего железнодорожному ревкому войти в соглашение с командующим войсками. г) Поручить железнодорожному ревкому обратить внимание на случай подачи на ст. Чишмы не дезинфицированных вагонов и принять соответствующие меры. д) Поезд, предоставленный т. Шабашвили, ввиду миновавшей надобности в нем, отдать в эксплуатацию дороги. е) Забронированные вагоны не разбронировать и числить, как специально предназначенные для военных нужд, состоящими в распоряжении военных организаций.
2. Об отрядах особого назначения. а) Предложить т. Аплоку завтра проверить отряд особого назначения и о результатах обследования доложить губвоенревкому. б) Довести до сведения губкома о том, что т. Стрижев, вопреки постановлений губвоенревкома от 7 марта, в течение 2 дней не делал докладов командующему войсками о состоянии вверенных ему частей.

³⁶ *Абрам Ефимович Маневич* — врач, член РКП(б), в 1919–1920 гг. заведующий отделом здравоохранения Уфимского губревкома.

Слушали:

3. Доклад т. Аглока.

4. Вопрос о выплате жалованья мобилизованным членам профсоюзов и партийным.

5. Доклад т. Нимвицкого.

Постановили:

а) Губвоенревком считает необходимым беспощадное подавление восстания и беспощадно твердое проведение в жизнь принципа строгой соподчиненности органов власти, неукоснительного выполнения требований высших органов низшими.

б) Предложить губкому в ближайшем будущем устроить собрание ответственных работников для широкого обсуждения вопросов, возникших в связи с восстанием и намечения программы и плана работ в будущем.

Предложить всем учреждениям аккуратно выплачивать всем мобилизованным жалованье, как членам профсоюзов, так и партийным в обычном порядке.

Предложить т. Нимвицкому тщательно проверить поузездное урочное расписание работ по трудовой повинности и в исправленном и проверенном виде представить на завтрашнее совещание, которое созывается к 2-м часа дня, в составе: губкомтруда, гублескома, железкома, губпродкома и губвоенревкома.

Члены губвоенревкома Б. Эльцин, И. Правдин, Б. Гурьев
НАРБ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л. 16. Подлинник.

Протокол № 15 заседания Уфимского губревкома

10 марта 1920 г.

Слушали:

1. Вопрос о рабочих для предохранения мостов от ледохода.

2. Вопрос о пайке.

3. Доклад т. Аглока.

4. Доклад губвоенкома.

Постановили:

Поручить губвоенкому в срочном порядке взять из базы Востфронта, перешедшей в распоряжение губвоенревкома, две тысячи комплектов обмундирования с условием использования обмундированных для постоянной службы при губвоенкомате на правах штатных частей под ответственностью губвоенкома. Срок выполнения первого — к 9 часам дня 11 марта, с тем, чтобы к 2 часам дня из числа обмундированных были выделены 600 человек для работы на мостах.

Выдавать боевой паек всем воинским частям, находящимся в распоряжении командующего войсками по Уфимской губернии, на время действия военного положения.

Всем частям, отправляемым в район Уфимской губернии, считая их выступившими на фронт, выдавать обмундирование из средств ликвидационного отдела Востфронта.

Поручить губвоенкому проверить сведения о количестве находящихся частей и при замеченных упущениях применить все меры воздействия с передачей дел в полевой трибунал.

Слушали:

5. О госпиталях.

6. Заявление Кропачевского ревкома о действиях Ульянова и Громова.

7. Доклад председателя полевого ревтрибунала.

8. Вопрос о дежурствах в учреждениях.

9. Заявление военного комиссара военно-строительного бюро государственных сооружений Юго-Востфронта.

10. Доклад железно-дорожного районного ревкома.

Постановили:

а) Специального госпиталя для войск Приуралсектора ВОХР не открывать.
 б) Техническое разрешение и осуществление выделяемой части госпиталя поручить т. Маневичу³⁷ по соглашению с санитарной частью Сектора.
 в) Обратить внимание Санитарной части на необходимость реорганизации подвижной и санитарной летучей помощи.

Считать действия Ульянова, если хутор Краснопольск не входит в Минскую волость, неправильными. Запросить Кропачево выполнены ли наряды по заготовке и вывозке в пределах Ярославской и Минской волостей.

а) Предложения т. Полякова одобрить, как вытекающие из положений о ревтрибунале, принятых Уфгубвоенревкомом.
 б) Рекомендовать председателю полевого ревтрибунала поддерживать тесный контакт с командующим военными силами Уфимской губернии и сообщить, что средства ревтрибунал получает из оперативного фонда Приуралсектора.

Выразить в печати порицание заведывающим отделами, где при проверке не оказалось дежурных.

Передать для расследования губчека.

В принципе признать необходимость усилить питание дезертиров, работающих на ж.д. Для конкретного разрешения вопроса вызвать на следующее заседание губвоенревкома т. Долгирева.

Члены губвоенревкома Б. Эльцин, Б. Гурьев
 НАРБ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л.17–17об. Подлинник.

Протокол № 16 заседания Уфимского губревкома

11 марта 1920 г.

Слушали:

1. Доклад т. Аполака.

Постановили:

Доклад принять к сведению.

³⁷ Фамилия вписана вместо: Кадомцеву.

Слушали:

2. Слушали: Доклад Чекати́фа³⁸.

3. По докладу губпродкома.

4. Об удовлетворении пайком работающих на ж.д. дезертиров.

Постановили:

- 1) Предложить губкомтруду завтра к 4-м часам дня представить план мобилизации подвод для срочной и усиленной подвозки дров в г. Уфу силами волостей, принимавших участие в восстании и находящихся в районе не далее 60 верст от г. Уфы.
- 2) Вменить в обязанность командующему ввиду минования острой надобности не пользоваться для переброски воинских частей подводами.
- 3) Губкомтруду немедленно начать распределение подвод между заинтересованными учреждениями в порядке срочности, причем в первую очередь снабжать электрическую станцию и водопровод, в следующую очередь снабдить лазареты и войсковые части количеством дров, необходимым для варки пищи.
- 4) Губкомтруду совместно с командующим войсками предложить озаботиться сконцентрированием в восставших волостях достаточной воинской силы.
- 5) Обязать губкомтруд выполнить настоящее постановление не более, как в 3-дневный срок.
- 6) Предложить Совнархозу под личной ответственностью коллегии Совнархоза ввиду предстоящего полноводия временно озаботиться перевозкой 15 000 бревен, принадлежащих губмуке.
- 7) Губчека вменяется в обязанность под ответственностью коллегии губчека наблюдать за выполнением в указанный срок этого постановления.
- 8) Губсовнархозу предлагается в порядке военного приказа выдать Чекати́фу 80 пар кожаных сапог.

- 1) Предложить губпродкому забрать в распоряжение Заготселя³⁹ все вагоны с дичью и озаботиться предохранением от порчи.
- 2) Поручить железнодорожному ревкому срочно просмотреть все вагоны, разгрузить их от дичи и передать их губпродкому. Срок выполнения настоящего постановления 10 дней.
- 3) УТЧК⁴⁰ под личной ответственностью членов коллегии вменяется в обязанность следить за выполнением постановления в указанный срок.

- а) Увеличить рабочий день дезертиров, работающих по транспорту до 12 часов. В отношении хлеба выдавать им боевой паек. Поручить губпродкому к 13-му числу выяснить и представить в губревком сведения о том, было ли сообщено Трамтом, что 6 января разгружен бездокументный вагон сахарного песка в количестве 2000 пуд.
- б) Поручить губчека выяснить, когда получил Трамт картошку и мясо, находящиеся в пакгаузе № 3, и кто персонально несет ответственность за порчу этих продуктов, и представить к 13 марта сведения в губвоенревком.

³⁸ Чрезвычайная комиссия по борьбе с тифом.

³⁹ Отдел заготовок сельскохозяйственных продуктов Уфимского губернского продовольственного комитета.

⁴⁰ Уфимская транспортная чрезвычайная комиссия.

Слушали:

5. Доклад губвоенкома
т. Долгирева.

6. Об отъезжающих
из г. Уфы.

Постановили:

1) Выдать заимообразно губвоенкомату из запаса оружия, принадлежащего губвоенревкому, 500 винтовок, необходимых для вооружения 2 литерных рот особого назначения, впредь до получения губвоенкоматом оружия из окрвоенкомата.

2) Поручить секретарю губвоенревкома выяснить в губвоенкомате и у начальника снабжения сектора количество оружия, прибывшего на адрес губвоенревкома.

1) Поручить всем учреждениям воздержаться от посылки делегатов и командировок ввиду расстройств транспорта.

2) Губчека и УТЧК усилить проверку документов отъезжающих и следить за подлинностью выданных документов на право выезда из города.

Члены губвоенревкома И. Правдин, Б. Эльцин, Б. Гурьев

Секретарь М. Савицкий

НАРБ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л. 18–18 об. Подлинник.

Протокол № 17 заседания Уфимского губревкома

12 марта 1920 г.

Слушали:

1. Доклад т. Аплока.

2. О согласовании действий воинских частей с работами по выполнению различных заготовок.

3. Доклад губкомтруда.

4. Очередное заседание губревкома.

Постановили:

Доклад принять к сведению.

Вызвать на заседание в воскресенье в 12 часов дня т. Локацкова⁴¹ и губпродкомиссара и вопрос о согласовании действий командующего с работой по заготовкам перенести на следующее заседание, предложив сектору приготовить к этому времени необходимые материалы.

Ревком в принципе одобряет представленную Комтруда таблицу и считает, что в общем процент повинности в восставших волостях⁴² должен быть повышен в полтора раза, т. е. с 60 повышен до 90 %.

Заседание ревкома 13-го отменить и перенести на воскресенье 14-го в 12 час. дня по местному времени.

Члены губревкома Б. Эльцин, Б. Гурьев

НАРБ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л. 19. Подлинник.

⁴¹ Филитт Иванович Локацков (1881–1937) — член РКП(б), в 1919–1920 гг. член Реввоенсовета 3-й армии РККА.

⁴² Речь идет о наказании участников восстания «Черного орла» в марте 1920 г.

Протокол № 18 заседания Уфимского губревкома

14 марта 1920 г.

Слушали:

1. Доклад т. Аплока.
2. О согласовании действий воинских частей с работами по выполнению различных заготовок.

Постановили:

Доклад принять к сведению.

- а) Утвердить дислокацию воинских частей, представленную т. Апломом, и раздать ее всем заинтересованным учреждениям (губпродком, Совнархоз, леском, губревком, отдел управления, железком, Ревсотруд⁴³, губкомтруд).
 - б) При каждом районе должен быть ответственный уполномоченный для объединения хозяйственно-экономических работ данного района и контроля в этой области работ местных органов власти, как в отношении проведения повинности полностью, так и в отношении методов проведения.
 - в) Из агентов и работников по выполнению хозяйственно-экономических задач должна быть образована коллегия под председательством уполномоченного.
 - г) Инструкция для организации этих коллегий и общее регулирование их деятельности лежит на обязанности губкомтруда.
 - д) Уполномоченный использует вооруженные силы также и специальных воинских частей (продотряды и т. д.) своего района без ущерба их прямым заданиям, доводя об этом до сведения Центра.
 - е) Распоряжения, исходящие из губернского центра, обязательны для всех уполномоченных.
 - ж) Находящиеся в данном районе агитаторские, инструкторские силы должны также образовать коллегию, председатель которой назначается из губернского центра, по соглашению с заинтересованными органами.
 - з) Обязать губкомтруд в пятидневный срок исправить дороги, ведущие к г. Уфе на расстоянии 25–50 верст.
 - и) Обратить внимание губкомтруда и его уполномоченных на необходимость при мобилизации подвод уделять соответствующее количество их для работ по заготовке хлеба, а губпродкому рекомендовать выдать определенные урочные наряды на заготовку хлебов.
 - к) В случае острой нужды для проведения заготовки хлеба и лесозаготовительных нарядов предоставить право уполномоченным временно повышать разверстку подвод до 90 %.
 - л) Предложить командарму и штабу сектора, губвоенкомату и всем начальникам воинских частей сократить до максимума непроизводительное использование воинских сил на караулы и обслуживание и применять эти силы в качестве активной рабочей силы, а не только как пассивных понудителей чужого труда, последняя мера, применяемая немедленно, должна быть разработана в общегубернском масштабе.
- О приведенных постановлениях губвоенревкома довести до сведения Ревтрудармии и Центра.

⁴³ Революционный совет 1-й трудовой (запасной) армии.

<u>Слушали:</u>	<u>Постановили:</u>
3. Доклад губкомтруда.	Проект приказа губвоенревкома, представленный т. Нимвицким, утвердить, предпослав к нему краткое введение с указанием, почему сейчас необходимо принять энергичные меры для восстановления хозяйства, разрушенного кулацким восстанием.
4. Доклад Санчасти.	Принять к сведению.
5. Доклад Чрезком-снегопуть ⁴⁴ .	Поручить Чрезкомснегопути войти в соглашение с т.т. Локацковым, Долгиревым, Нимвицким и военно-инженерной дистанцией для получения обмундирования рабочих из дезертиров. Приказ о мобилизации населения отменить.

Члены губревкома

НАРБ. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л. 20. Подлинник.

Протокол № 19 заседания Уфимского губревкома

16 марта 1920 г.

<u>Слушали:</u>	<u>Постановили:</u>
1. Запрос Златоуста.	Поручить т. Зенцову дать указания Златоустовскому Чека по существу запроса.
2. Об отрядах особого назначения.	а) Отряды особого назначения распустить, содержав всех мобилизованных на учете в боевой готовности. б) Предложить командующему войсками выдать районным комитетам, под личную ответственность членов комитета при санкции губкома, оружие для коммунистических отрядов. в) В г. Уфе оружие хранить при штабе отрядов особого назначения, не выдавая его на руки отпускаемым ныне членам партии и профсоюзов.
3. Доклад членов Бирского ревкома.	а) Утвердить и одобрить действия Бирского ревкома. б) Вопрос об удовлетворении граждан Бирска и уезда продовольствием разрешить на следующих заседаниях совместно с губпродкомиссаром.
4. О работе президиума губисполкома.	а) Возложить на т. Чернядьева ⁴⁵ работы в президиуме в качестве постоянного дежурного президиума. б) Т. Галанова назначить заведывающим отдела управления губернии.

⁴⁴ Чрезвычайная комиссия по борьбе со снежными заносами на железной дороге.

⁴⁵ *Иван Сергеевич Чернядьев* (1880–1947) — продавец, эсер, член РСДРП(б) (с 1911 г.), в 1918 г. председатель Бирского комитета РСДРП(б), Бирского совета рабочих и солдатских депутатов, уездного совнаркома, в 1919 г. председатель Бирского уездного ревкома, председатель исполкома уездного Совета и секретарь уездного комитета РКП(б), в 1920 г. член Уфимского губкома РКП(б), заведующий отделом управления, председатель Уфимского губисполкома.

Слушали:

5. О т. Правдине.

6. О размещении прибывающих воинских частей.

7. Доклад т. Аглока.

Постановили:

Освободить т. Правдина от обязанностей члена губревкома для работы по транспорту.

Ввиду трудности по расквартированию, содержанию и ввиду свирепствующей эпидемии принять все меры к разгрузке Уфы от вновь прибывающих воинских частей. Прибывающие части временно направлять и размещать в крупных пунктах, расположенных вдоль линии железной дороги (Белебей, Давлеканово и др.).

Предложить т. Нимвицкому срочно создать коллегию из представителей всех заинтересованных учреждений (сектор, губкомтруд, губпродком, гублеском и др.) для руководства и согласования работы военных и хозяйственных учреждений по всей губернии. Из средств оперативного фонда выдать необходимое количество денег на удовлетворение штата сотрудников уездных Чека с 15 марта, ввиду того что начавшаяся ликвидация, в силу исключительных условий, постановлением губвоенревкома была приостановлена. Выплаты жалованья производить за время, пока будет продолжаться военное положение.

Член губвоенревкома В.Д. Галанов

НАРБ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л. 21. Подлинник.

Протокол № 20 заседания Уфимского губревкома

17 марта 1920 г.

Слушали:

1. Об отмене дежурств, установленных губвоенревкомом на время военного положения.

2. Об издании стенных газет в уездах.

3. Об упразднении ж.д. ревкома.

Постановили:

Ночные дежурства отменить ввиду того, что всякая надобность в них миновала; обычные дежурства до 9 часов вечера там, где они практиковались, продолжать. В чисто военных органах, как губвоенкомат, губкомдезертир и пр., вопрос об отмене ночных дежурств предоставить на их усмотрение.

С мнением РОСТА⁴⁶ согласиться. Издание стенных газет в уездах признать желательным. В отношении средств предложить отделу управления губернией авансировать РОСТу на предмет издания стенных газет в уездах. ГуРОСТу предложить немедленно представить смету в обычном рабочем порядке. В отношении бумаги просить Совнархоз отпустить, согласно сметы, потребное количество бумаги в счет будущих нарядов.

Вопрос об упразднении ж.д. ревкома считать открытым, впредь до снятия военного положения.

⁴⁶ РОСТА — Российское телеграфное агентство. Имеется в виду заведующий его уфимским отделением.

Слушали:

4. Доклад губвоенкомата и губкомдезертира за отсутствием представителей данных учреждений снять с повестки дня.

5. О приостановлении сессии трибунала.

6. По вопросу об авточасти бывшего Востфронта.

7. По вопросу о поправке зимних дорог.

8. По вопросу о постройке сел Зелим, Архангельское и Ирныкши⁴⁷.

9. Об уездных советах народного хозяйства.

10. По сообщению т. Скобцова⁴⁹ относительно постановления Белебеевского ревкома о снабжении населения мануфактурой.

11. По ходатайству Рупвода об освобождении приведенных в списке продотряда № 954 рабочих водного транспорта.

Постановили:

Сессию губревтрибунала отложить на одну неделю.

Поручить губкомтруду через командующего войсками использовать авточасть бывшего Востфронта для работ губкомтруда. Поручить президиуму губревкома войти с ходатайством перед Центром о расформировании авточасти бывшего Востфронта и об оставлении ее в распоряжении губисполкома. Просить т. Аploка сделать распоряжение об отправке управления авточасти по назначению на Южный фронт, оставляя при машинах необходимый штат шоферов для сопровождения.

Ввиду наступления весны и невозможности на некоторых дорогах немедленно приступить к ремонту дорог за отсутствием технического персонала, постановление ревкома от 14 марта № 18 в части, касающейся поправки дорог (§ и), отменить.

Предложить волисполкомам отпустить для подвозки строительного материала в распоряжение губкомгосоора⁴⁸ 250 подвод.

Поручить президиуму губсовнархоза в 2-недельный срок сделать доклад о восстановлении уездных совнархозов, согласно соответствующего законоположения на этот предмет.

Сообщение принять к сведению, передав вопрос о снабжении мануфактурой населения на обсуждение губпродсовещания.

Ввиду важности работ водного транспорта и близости наступления навигации предложить губпродкому вернуть работников по довольствию отряда № 954 в распоряжение Рупвода.

⁴⁷ Речь идет о восстановлении селений, в районе которых в августе 1918 г. шли ожесточенные бои партизанской армии В.К. Блюхера, после чего белые сожгли эти селения.

⁴⁸ Губернский комитет государственных сооружений губернского Совета народного хозяйства.

⁴⁹ Федор Семенович Скобцов (Скобцев) — рабочий, член РКП(б), в 1919 г. член Уфимского губревкома, председатель Бирского уездного комитета РКП(б), в 1920 г. председатель Бирского уездного ревкома

Слушали:

12. Доклад т. Бромберга.

Постановили:

Поручить командующему войсками издать приказ о временной реквизиции необходимых помещений /изб/ в деревнях для обсервации подозрительных по заразным заболеваниям там, где таковые заболевания появляются.

Дом по Б. Казанской № 151 предоставить в распоряжение военно-санитарной части для устройства там изоляционного пункта.

Вменить в обязанность горхозу предоставить в распоряжение санитарной части гарнизона для устройства там изоляционного пункта.

Вменить в обязанность горхозу предоставить в распоряжение санитарной части гарнизона, по соглашению с таковой, 1–2 бани для нужд воинских частей.

Вменить в обязанность губздравотдела выдать немедленно в распоряжение санитарной части необходимое количество детрита (оспенного), а также перьев для прививки.

Срочно предложить горхозу озаботиться отведением необходимого количества барачков на предмет изоляции возможных холерных больных.

Принципиально признать необходимым, чтобы войсковые части концентрировались бы в смысле казарменного их расположения в определенных районах и помещениях. Технически разрешить этот вопрос поручается жилищной комиссии по соглашению с губвоенкоматом и Востсектором в течение одной недели.

От имени губвоенревкома информировать Центр, Екатеринбург и соответствующие войсковые управления о появлении заболевания черной оспой и грозящей в связи с этим опасности воинским частям и просить Центр о прекращении присылки воинских частей в Уфимскую губернию и об изъятии по возможности уже прибывших.

Предгубвоенревкома И. Чернядьев

За секретаря Осетрова

НАРБ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л. 22–22 об. Подлинник.

Протокол № 21 заседания Уфимского губревкома

20 марта 1920 г.

Слушали:

1. Проект о единовременном налоге для образования фонда детского питания.

2. Проект Центропечати об учете граммофонов, пластинок, игл и пр.

Постановили:

Проект утвердить.

Проект утвердить и направить в отдел управления губернией.

Слушали:

3. Доклад о проекте временного положения о слиянии отдела труда и социального обеспечения.

4. Приговор над гражданами Боббом, Лексенбергом, Самигуллиным, Кочетковым, Гаткурановым и Назаровым⁵⁰.

5. О ликвидации полевого реввоен трибунала.

6. Доклад губземотдела о необходимости прекращения бессистемной вырубki леса железкомом и в размерах больших, чем требуется.

7. Доклад т. Зенцова о перерасходе в 1 794 000 руб., произведенном губчека в связи с восстанием.

8. Доклад т. Аплока.

9. По докладу отдела по делам национальностей.

Постановили:

Предложить отделу труда слияние двух отделов производить, руководствуясь инструкциями и указаниями Центра на этот счет. Проект, предложенный отделом труда, утверждается в части, которая не расходится с положениями Центра.

Приговор над гражданами Боббом и Лексенбергом вернуть в полевой реввоен трибунал, как присланный уже после приведения приговора в исполнение. Приговор над гражданами Гаткурановым и Назаровым отменить, предложив полемому реввоен трибуналу заменить его следующей по строгости мерой наказания; приговор над гражданами Самигуллиным и Кочетковым утвердить.

Отменить постановление губвоенревкома о создании полевого реввоен трибунала. Полевой реввоен трибунал ликвидировать, предложив ему передать все дела по принадлежности в соответствующие органы.

Предложить губрев трибуналу при вынесении приговоров выполнять распоряжение центральной власти об отмене высшей меры наказания.

Доклад принять к сведению. Утвердить и направить в отдел управления губернией.

Перерасход в 1 794 000 руб. утвердить за личной ответственностью председателя губчека, причем правильность цифровых данных должна быть удостоверена нормальным порядком.

Военное положение снять. Опубликовать это в «Известиях», поместив в газете статью о положении в губернии в связи с ликвидацией восстания. Права начальника гарнизона передать вновь губвоенкомму. Назначить во вторник, 23 марта, очередное заседание пленума губисполкома.

Доклад отложить на заседание губисполкома, предложив отделу по делам национальностей закрепить свой доклад ссылками на существующие распоряжения центральной власти.

⁵⁰ В первом приговоре речь шла о немецких колонистах Языковской волости Мензелинского уезда Уфимской губ., во втором — о жителях Уфимского уезда А.П. Кочеткове и И.Н. Назарове (Топорнинская волость), С. Гаткуранове (Бакаевская волость) и А. Самигуллине (Улу-Телякская волость), которые решением Уфимского полевого военно-революционного трибунала в закрытом заседании 19 марта 1920 г. были приговорены за участие в мятеже: Самигуллин к освобождению ввиду «невиновности»; Кочетков — к заключению в лагерь принудработ «на все время гражданской войны»; Гаткуранов и Назаров как активисты и инициаторы вооруженного восстания — в расстреле (См.: Правоохранительные органы Уфимской губернии... С. 447–448).

Слушали:

10. По вопросу о ликвидации комиссии по передаче дел и учреждений Башреспублике.

11. По ходатайству гр. Евладова о возвращении жены его из Катав-Ивановского завода.

12. По вопросу об использовании продотрядов.

Постановили:

Ввиду отсутствия работы в комиссии служащих комиссии передать в распоряжение соответствующих учреждений на работы, где они и будут получать вознаграждение. Вопрос о ликвидации комиссии разрешить совместно с представителями Башреспублики.

Гражданку Евладову вернуть из Катав-Ивановского завода. Предложить губчека установить негласное наблюдение за гр. Евладовой.

Признавая правильной мысль, запротоколированную 14 марта, и считаясь с существующей продовольственной диктатурой, внести поправку в том смысле, что продовольственные отряды, подчиняющиеся собственному управлению, входят в состав дислокации и выполняют задания губкомтруда через свои органы управления.

Предложить управлению ВОХРы немедленно в местах, не связанных с продовольственной работой, заменить продотряды частями войск внутренней охраны.

Коллегия, образуемая в местах расположения войск согласно дислокации, носит характер согласительный, регулирующий.

Член губвоенревкома И. Чернядьев

За секретаря

НАРБ. Ф. Р-1. Оп. 3. Д. 82. Л. 23–23 об. Подлинник.



Вступительная статья, подготовка текста и комментарии:

 **Мордвинцев Геннадий Васильевич** 

кандидат исторических наук, г. Уфа



И.Ф. Гиндин

ИСТОРИЯ «КОМИТЕТА ПО РАСПРЕДЕЛЕНИЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЗАКАЗОВ НА ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ, РЕЛЬСЫ И ДРУГИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПРИНАДЛЕЖНОСТИ»¹

1. Формирование Комитета в 1903–1905 гг.

С самого момента организации Комитета заказов Министерство финансов энергично способствовало его укреплению — сосредоточению всех заказов только на тех заводах, между которыми Комитет должен был их распределять. Министерство всячески противодействовало, во-первых, производству заказов за границей и, во-вторых, привлечению к поставкам каких-либо заводов, которые ранее не выполняли заказы для железных дорог.

Еще с наступлением кризиса 1900–1903 гг. Министерство финансов стало особо придирчиво относиться к второстепенным и мелким заказам, делавшимся частными железными дорогами за границей. Так, например, в 1900 г. Витте очень резко реагировал на произведенный Хил-

¹ Публикуемый текст написан в середине 1960-х гг. и должен был составить отдельную главу незавершенной монографии И.Ф. Гиндина «Государственный капитализм и тяжелая промышленность в России (1893–1917)». — *Прим. публ.*

ковым «своей властью» заказ за границей одной динамо-машины для специального служебного вагона².

За весь 1903 г. Министерство финансов пропустило несколько второстепенных заказов за границей, вроде, например, 20 паровозных колес большого диаметра Обществу Юго-западных дорог «для сопровождения поездов особой важности» (вероятно, царских) и 15 тыс. пудов сварочного котельного железа для Невского паровозостроительного завода, в связи с невозможностью приобрести их в России в срок³. И лишь обществу Рязано-Уральской железной дороги был разрешен заказ на 30 паровозов, 100 тыс. пудов стальных рельсов для узкой колеи и 93 тыс. пудов скреплений — в связи с невозможностью приобрести все это своевременно на русских заводах и во избежание задержки в открытии движения по вновь выстроенной линии⁴.

В 1903 г. Департамент железнодорожных дел энергично занимается сбором сведений о предстоящих заказах частных железных дорог. Так, директор Департамента Циглер в январе 1903 г. торопит частные железнодорожные общества ускорить заказы на все необходимое им в 1903 г. количество паровозов и вагонов, а в другом письме указывает, что это необходимо, чтобы обеспечить паровозостроительные заводы работой до полной их производительности⁵.

Владикавказская железная дорога пыталась часть необходимых ей вагонов изготавливать в собственных мастерских. Департамент железных дорог считал, что «против этого необходимо неотлагательно протестовать». В результате нажима дорога согласилась уменьшить собственное производство вагонов со 100 до 30 штук⁶.

Московско-Виндаво-Рыбинская железная дорога только ввиду больших затрат на оборудование мастерских и для сохранения квалифицированных рабочих с большим трудом добилась разрешения изготовить 3 специальных вагона (почтовый, багажный и арестантский) и 32 вагона IV класса⁷. Ради более полной загрузки паровозостроительных заводов заказами частных железных дорог Министерство финансов соглашалось в отдельных случаях отступить и от такого непреложного для него

² Российский государственный исторический архив (РГИА). Ф. 268. Оп. 4. Д. 14. Л. 117–120.

³ Там же. Оп. 6. Д. 7. Л. 27, 29–30.

⁴ Там же. Л. 35.

⁵ Там же. Оп. 5. Д. 29. Л. 6, 9.

⁶ Там же. Л. 10, 11, 19, 34.

⁷ Там же. Л. 62, 69.

правила, как приобретение подвижного состава исключительно за счет специально назначенных для этого средств. Так, в июне 1903 г. одной из частных железных дорог было разрешено заказать 22 паровоза за счет эксплуатационных средств на том основании, что новые паровозы должны были заменить 33 старых, как бы амортизированных⁸.

В конце 1903 г. являвшаяся формально частной Китайско-Восточная железная дорога запрашивала Департамент, на каких заводах следует заказать нужные ей 500 вагонов. В своем ответе Департамент сообщил, что заводы до конца года уже загружены, но если вагоны настоятельно нужны, то заказ следует дать определенным заводам и в таком-то количестве каждому из них. В другом случае Витте пишет Хилкову, что Рязано-Уральской железной дороге для новой Астраханской линии требуются рельсы и товарные вагоны. Поскольку заводы не полностью загружены заказами на рельсы, то дорога должна теперь же выдать дополнительные заказы, а с заказами на вагоны надо бы повременить⁹.

Старания Департамента железнодорожных дел на первых порах существования Комитета заказов доходили до того, что переписка затевалась порой по поводу заказов частными железными дорогами всего лишь одного вагона¹⁰.

Переходя к деятельности самого Комитета заказов, необходимо отметить, что архивный фонд его не сохранился. Все же общее и притом достаточно отчетливое представление о его деятельности можно получить по отдельным его журналам и переписке с ним, сохранившимся в других фондах Министерства путей сообщения, а также из переписки с Комитетом советов паровозостроительных и вагоностроительных заводов и других материалов из разных фондов. Предварительно следует отметить и то, что, вопреки встречающимся в нашей литературе утверждениям, представители заводов не были членами Комитета заказов, а лишь приглашались на отдельные его заседания. Это само по себе не препятствовало тому, что Комитет стал практически органом регулирования заказов, производившегося правительственным аппаратом совместно с заинтересованными предприятиями. Но вместе с тем неполноправное положение капиталистов имеет и принципиальное значение, существенно отличая Комитет от более поздних государственно-монополистических органов.

⁸ Там же. Л. 54.

⁹ Там же. Л. 70, 73, 74.

¹⁰ Там же. Л. 100–101.

Практические основания деятельности Комитета заказов определились очень скоро после его организации. В таком специальном органе, как Комитет заказов, взаимоотношения государственного аппарата и капиталистических предприятий, по существу, сводились к трем главным моментам: к определению общей величины заказов, к установлению цен и, наконец, к самому распределению заказов между теми заводами, которые были официально признаны поставщиками государственных и частных железных дорог. При этом окончательное определение общей величины заказов являлось делом лишь самого государственного аппарата.

Принятые в 1901–1902 гг. меры к расширению общего объема железнодорожных заказов оказывали свое действие и после 1902 г. В частности, продолжавшееся железнодорожное строительство способствовало относительно высокому увеличению заказов в 1903–1904 гг. Война с Японией потребовала значительного усиления перевозок на Восток, что привело к расширению заказов на вагоны и в особенности на паровозы.

Но уже к 1905 г. появляются первые симптомы, пока еще незначительные, сокращения заказов. В этих условиях «методика» определения потребности железных дорог в рельсах и подвижном составе начинает сводиться к следующему. Подсчитывается потребность железных дорог (государственных и частных) в рельсах и подвижном составе, и сумма принимается за установленную «возможную производительность» заводов. За вычетом из этой «производительности» потребности частных железных дорог, разница включается в смету расходов Министерства путей сообщения¹¹. Таким образом, заинтересованные заводы не принимали никакого участия в определении общих размеров годового заказа. Цены на всю номенклатуру заказов, распределявшихся Комитетом, были установлены на все трехлетие. Стало быть, взаимоотношения Комитета с металлургическими, паровозостроительными и вагоностроительными заводами, по существу, сводились к вопросу о распределении заказов между заводами, признанными поставщиками железных дорог.

В распределении заказов действовал «общий принцип» — сохранить такое соотношение между отдельными заводами, которое сложилось еще до образования Комитета. Наиболее последовательно это проводилось в отношении металлургических заводов. Однако правительство стремилось сохранить на прежнем уровне производство рельсов на

¹¹ Там же. Д. 20. Л. 7–33.

уральских заводах, которые в отличие от южных заводов накануне кризиса почти не имели заказов частных железных дорог. Поэтому с 1900 г. в процентном отношении к общей сумме заказов доля трех уральских заводов несколько поднялась, достигая 20 и временами даже 25%. Это объяснялось не столько особым покровительством уральским заводам, сколько прямой заинтересованностью Государственного банка в двух из трех уральских заводов, производивших рельсы (ср. неуставные ссуды — Богословскому обществу и владельцу Катав-Ивановского завода Белосельскому-Белозерскому¹²).

Среди южных заводов еще перед кризисом наметилось особенно большое развитие производства рельсов Новороссийским, Донецким и Русско-Бельгийским обществами. От них стали несколько отставать Брянское общество, имевшее обширную номенклатуру выпускаемых изделий, и Южнорусско-Днепровское, стремившееся к расширению рыночной продукции металлов. Таганрогское же общество стало изготавливать рельсы только в начале кризиса. Донецко-Юрьевское и «Русский Провиданс» были признаны поставщиками рельсов лишь в 1903–1904 гг. В соответствии с этим распределение заказов на рельсы в первые годы действия Комитета производилось в следующем соотношении¹³: Новороссийское — 18,25%, Донецкое — 18,25%, Русско-Бельгийское — 18,25%, Брянское — 14,85%, Южнорусско-Днепровское — 13,5%, Таганрогское — 4,7%, Донецко-Юрьевское — 6,1%, «Русский Провиданс» — 6,1%.

Заказы на рельсовые скрепления предоставлялись тем металлургическим заводам, которые не пользовались заказами на рельсы. Общая сумма таких заказов, составлявшая 5–6 млн пудов в год, или 8–9 млн руб., распределялась между самыми разнообразными металлургическими заводами числом до 20. Среди них 6 заводов Польского района получали примерно половину общего количества заказов. Четыре южных нерельсовых завода (Константиновский, Макеевский, Сулинский, Донецкое общество штампования) получали от 20 до 25%. Остальное распределялось между заводами центрального и западного районов (в их числе небольшой заказ получал Путиловский завод), го-

¹² Об этих неуставных ссудах см.: Гиндин И.Ф. Правительственная поддержка уральских магнатов во второй половине XIX — начале XX в. // Исторические записки. 1968. [Т.] 82. С. 122–140; Гиндин И.Ф. Особенности развития Богословского горного округа в конце XIX — начале XX в. // Вопросы истории. 1983. № 2. С. 41–55. — Прим. публ.

¹³ РГИА. Ф. 268. Оп. 5. Д. 20. Л. 48.

сударственным Воткинским и уральским Демидовским заводом. При этом Демидовский, поставлявший и рельсы, получал заказы на скрепления «в виде исключения»¹⁴.

Главная трудность в соблюдении при распределении заказов между заводами принятого Комитетом соотношения долей заключалась в том, что Комитет должен был учитывать заказы частных железных дорог, которые выдавали заказы самостоятельно и лишь для сведения сообщали о них Комитету. Поэтому Комитет вынужден был постоянно регулировать выдачу государственных заказов, уменьшать намеченную на год цифру тем заводам, которые получили несоответственно много частных заказов. В этом отношении распределение заказов на подвижной состав чрезвычайно упрощалось не только наличием ограниченного числа заводов, но и образованием еще до учреждения Комитета двух монополистических объединений, охвативших полностью паровозные заводы и почти все вагонные. Еще 3 декабря 1901 г. возник Совет паровозостроительных заводов с «целью содействия в правильном распределении заказов между заводами на паровозы и тендеры, а также выработки правильных цен на них»¹⁵. Вслед за ним возник и Совет вагоностроительных заводов¹⁶.

Совет паровозостроительных заводов, «признавая», что известная доля заказов по установившемуся еще в 80-х гг. порядку должна предоставляться государственному Воткинскому заводу, пытался распределять остальные заказы между семью заводами-участниками таким образом, чтобы несколько снизить долю Невского завода, перешедшего в 1899 г. в собственность Государственного банка, а также новых специализированных заводов Русского паровозостроительного общества (Харьковский завод) и Общества Гартман (Луганский завод). Однако Комитет заказов с этим не согласился, и заказы на паровозы стали распределяться (за вычетом небольших заказов Воткинскому заводу) в размере одной седьмой между всеми паровозостроительными заводами¹⁷.

Паровозостроительные заводы, объединенные Советом, не могли уже конкурировать между собой в получении заказов от частных железных дорог. Совет сам следил за тем, чтобы общая сумма государственных и частных заказов каждому заводу не превышала установленной для

¹⁴ Там же. Ф. 261. Оп. 1. Д. 147. Л. 82.

¹⁵ Там же. Ф. 120. Оп. 2. Д. 764. Л. 53.

¹⁶ Там же. Ф. 1517. Оп. 2. Д. 16. Л. 6.

¹⁷ Там же. Ф. 120. Оп. 2. Д. 25. Л. 6.

него доли. Тем самым Совет паровозостроительных заводов становился весьма удобным для Комитета заказов подсобным органом по распределению заказов.

Распределение заказов между вагоностроительными заводами осложнялось, во-первых, большими различиями в мощности отдельных заводов и, во-вторых, тем, что из 15 вагонных заводов только 10 производили и товарные и пассажирские вагоны, 4 завода — лишь товарные и один — Петербургский вагонный завод — только пассажирские вагоны. Стоимость пассажирских вагонов во много раз превышала стоимость товарных: вагон четвертого класса — в 3 раза, вагон первого класса — в 13 раз, а в среднем в 8 раз. Соотношение между заказами на те и другие к тому же сильно менялось с годами. В первые годы существования Комитета особенно сильно падали заказы на пассажирские вагоны, впоследствии, с 1908 г., наоборот, объем заказов на них увеличивался и по общей стоимости превысил объем заказов на товарные вагоны. Между тем распределение должно было учитывать не только количество вагонов по видам их, но и по общей стоимости заказов для каждого завода. Тем не менее в первый же год действия Комитета складывается довольно устойчивое распределение государственных и частных заказов как на товарные, так и на пассажирские вагоны (см. табл. 1)¹⁸.

Таблица 1

**Распределение заказов на вагоны по отдельным заводам
в 1903 г. (в процентах)***

Наименование вагоностроительных обществ и заводов	С учетом Петербургского вагонного завода			Без учета Петербургского вагонного завода	
	Товарные	Пассажирские	По вагонам в целом	Пассажирские	По вагонам в целом
Петербургский вагонный завод	—	16,14	4,41	—	—
Русско-Балтийский вагонный завод	14,87	17,58	15,61	20,96	16,31
Сормовский завод	9,88	8,54	9,51	6,0	9,94

¹⁸ Таблица составлена по данным РГИА: Ф. 1276. Оп. 2. Д. 335. Л. 62–63.

Наименование вагоностроительных обществ и заводов	С учетом Петербургского вагонного завода			Без учета Петербургского вагонного завода	
	Товарные	Пассажирские	По вагонам в целом	Пассажирские	По вагонам в целом
Московский вагонный завод	7,44	5,02	6,78	6,0	7,08
Брянский завод	7,074	5,02	6,51	6,00	6,83
Мальцовский завод	7,074	5,02	6,51	10,17	6,83
Коломенский завод	7,074	8,54	7,47	10,17	7,81
Путиловский завод	7,074	8,54	7,47	10,17	7,81
«Двигатель»	7,074	8,54	7,47	10,17	7,81
«Феникс»	7,074	8,54	7,47	10,17	7,81
Верхневолжский завод	7,074	8,54	7,47	10,17	7,81
Завод «Лильпоп, Рау и Левенштейн»	7,074	–	5,14	–	5,37
Южно-Уральский завод	7,074	–	5,14	–	5,37
Николаевский судостроительный завод	4,14	–	3,0	–	3,14

* Все данные в таблице высчитаны без учета Киевского машиностроительного завода. Приводить здесь все распределение с учетом его доли нецелесообразно, так как доли 14 названных заводов изменятся несущественно. Укажем только, что собственная доля Киевского завода составит (при учете Петербургского) по товарным вагонам 1,9%, а по вагонам в целом – 1,3%.

Деление заводов на группы по величине заказов на товарные вагоны в точности воспроизводит распределение, сложившееся в 1902 г. до начала функционирования Комитета. Очевидно, что такое распределение возникло не без участия Совета вагоностроительных заводов. В распределении же заказов на пассажирские вагоны Комитет явно повлиял на большее уравнивание доли заводов. Низшая доля заводов под № 4–6 была поднята по сравнению с 1902 г. почти на одну шестую, доля заводов № 3, 7–11, имевших в 1902 г. долю в заказах пассажирских вагонов от 8,45 до 10,64%, с 1903 г. была выровнена Комитетом. Позднее Комитет и в распределении заказов на товарные вагоны поднял долю Николаевского завода до 4,1%, снизив до 15% и до 10% доли Русско-Балтийского

и Сормовского заводов¹⁹ и установив для остальных 10 заводов равный уровень в 7,1%²⁰.

Таким образом, Комитет заказов воздействовал на уравнение заказов как паровозным, так и вагонным заводам (разумеется, с учетом того, что в мощности вагонных заводов имелись большие различия). Практическая сложность в распределении заказов, вызываемая не только сложностью учета частных заказов, но и сочетанием заказов на вагоны с весьма различной стоимостью, значительно облегчалась для Комитета заказов после учреждения «Общества для продажи изделий вагоностроительных заводов» («Продвагон»). Появление вслед за картельным соглашением (Советом) еще и синдиката чрезвычайно упростило полный учет «неорганизованных» заказов частных железных дорог и регулирование суммарных долей в рублях по каждому заводу. По признанию самого Совета вагоностроительных заводов, все распределение заказов между заводами было полностью передано «Продвагону» и производилось в соответствии с процентами долей, обусловленных договорами, заключенными между участниками синдиката²¹.

В известной ревизии сенатора Нейгардта было проведено сопоставление журналов Комитета заказов с протоколами заседаний синдиката, причем ревизирующие пришли к выводу, что распределение заказов предварительно производилось в долях, установленных синдикатом, а затем с незначительными изменениями принималось Комитетом²². Приведенные свидетельства не отражают некоторых существенных моментов, и прежде всего заинтересованности самого Комитета в соблюдении принятого распределения общей суммы заказов, государственных и частных, которое трудно было бы осуществить без помощи Совета паровозостроительных заводов и особенно «Продвагона». Далее, в этих свидетельствах не учитывается и роль Комитета в относительном уравнивании долей распределения заказов. Между тем эта роль видна очень отчетливо, если сравнить доли в производстве рельсов, установленные Комитетом заказов, с долями металлургических заводов в различных видах синдицированной продукции.

¹⁹ Последние три цифры в тексте приведены в соответствие с цифрами табл. 1. В источнике публикации в тексте стоят: 6,1% для Николаевского завода, 14% для Русско-Балтийского и 9% для Сормовского.

²⁰ РГИА. Ф. 273. Оп. 9. Д. 2645. Л. 104.

²¹ Там же. Ф. 1517. Оп. 2. Д. 16. Л. 5.

²² Монополии в металлообрабатывающей промышленности и царизм в начале XX в. / Публ. и вводная ст. П.В. Волобуева и М.Я. Гефтера // Материалы по истории СССР. М., 1959. [Т.] 6. С. 314.

Наконец, Комитет заказов твердо обеспечивал доли заводов, не входивших в картельные и синдикатские соглашения. Так, доля уральских заводов в заказах на рельсы обеспечивалась и впоследствии, после создания в 1909 г. рельсового синдиката внутри «Продаметы»; принадлежавший фактически Государственному банку Невский машиностроительный завод стал получать с 1903 г. заказы без согласования с «Продвагоном», причем доля его в заказах была поднята в последующие годы с 500 до 800 тыс. руб., т.е. почти до 5%. Доля Петербургского вагоностроительного завода, не входившего до 1912 г. в «Продвагон», все годы оберегалась Комитетом. Когда заказы на пассажирские вагоны стали резко падать, Комитет начал поднимать процентную долю Петербургского [вагоностроительного] завода, производившего только пассажирские вагоны, с 16 до 30%. В результате доля его в общей сумме заказов на вагоны (пассажирские и товарные), которая должна была бы снизиться с 4,4 до 1,3%, сохранялась даже в худший для него год на уровне 2,5%, а «Продвагон» вынужден был, до самого вступления Петербургского завода в синдикат в 1912 г., при распределении долей между участниками держать резерв в размере 5,4% для этого завода²³.

Таким образом, Комитет заказов способствовал укреплению и картеля, и синдиката в качестве необходимых ему органов для равномерного распределения заказов, способствовал равенству долей всех заводов (паровозных) или отдельных их групп (вагонных) внутри монополистических объединений и препятствовал борьбе внутри обоих монополистических объединений за существенное повышение долей наиболее сильных заводов. В то же время Комитет обеспечивал сохранение долей за теми заводами, оставшимися вне синдиката, которые выполняли их раньше (например, Петербургский вагоностроительный), включал в распределение заводы, не выполнявшие государственные заказы до учреждения Комитета, но «вполне оборудованные» для этого (Донецко-Юрьевский и «Русский Провиданс»), а после того как в 1909 г. был создан рельсовый синдикат, особо охранял производство рельсов на Урале.

Дело, однако, не ограничилось участием монополистических объединений в распределении заказов. Более существенно, что еще накануне учреждения Комитета началась тесная совместная работа технических органов Министерства путей сообщения с заводами, изготавливав-

²³ Русские биржевые ценности на 1914–1915 гг. / Под ред. М.И. Боголепова. СПб., 1915. С. 189.

шими подвижной состав. Такая совместная работа имела в основе своей сложность транспортного машиностроения и прямую заинтересованность Министерства путей сообщения в техническом совершенствовании, в первую очередь паровозов, а затем и пассажирских вагонов.

В начале 1901 г. при Управлении железных дорог была организована Особая комиссия «в целях упорядочения в технически-конструктивном и экономическом отношениях подвижного состава железных дорог и приведения такового в состояние, отвечающее быстро нарастающим потребностям отечественной промышленности и сельского хозяйства». В ноябре 1903 г. эта комиссия была переведена в Инженерный совет Министерства путей сообщения под названием «Комиссия подвижного состава, тяги и мастерских», причем круг ее деятельности и личный состав были значительно расширены.

В ее компетенцию входили составление различных технических условий и правил в виде инструкций и циркуляров, касающихся эксплуатации и изготовления подвижного состава, изучение данных о его эксплуатации, выработка улучшенных типов паровозов и вагонов, определение наиболее подходящих типов для отдельных железных дорог, рассмотрение и утверждение отклонений от принятых технических проектов, а также технических условий на поставку ответственных материалов и частей для изготовления паровозов и вагонов и т.п.²⁴

Во главе Комиссии стоял член Инженерного совета Н.А. Щукин, в начале 1900-х гг. — профессор Технологического института, впоследствии — товарищ министра путей сообщения. В Комиссию входили еще два члена Инженерного совета, являвшиеся также сотрудниками Управления железных дорог. В качестве специалистов по подвижному составу были приглашены представители нескольких наиболее крупных государственных железных дорог и профессора Института инженеров путей сообщения и Технологического института, а в качестве «специалистов паровозо- и вагоностроительного дела» — представители заводов транспортного машиностроения: Н.К. Антошин — от Коломенского завода, Н.И. Данилевский — от завода Гартман (первый из них являлся и председателем Совета паровозостроительных заводов, второй — стал впоследствии председателем), С.И. Смирнов от Путиловского, Н.В. Серебряков от Невского, И.Г. Субботин от Сормовского, П.П. Рициони от Харьковского паровозостроительного и еще три представителя от специализированных вагоностроительных заводов — Русско-Балтий-

²⁴ РГИА. Ф. 229. Оп. 5. Д. 251. Л. 2, 21; Ф. 266. Оп. 1. Д. 637. Л. 23, 39, 53, 149.



Н.А. Шукин

ского, Петербургского вагонного и завода «Двигатель». Таким образом, в «Комиссии подвижного состава, тяги и мастерских» были представлены все 7 паровозостроительных заводов, из которых 4 одновременно являлись вагоностроительными, благодаря чему в комиссии формально были представлены и 7 вагоностроительных заводов из четырнадцати. Входили в комиссию и председатели обоих Советов²⁵.

Насколько тесным стало к 1904 г. сотрудничество заводчиков и путейцев, свидетельствует следующая официальная характеристика: «Представители заводов, участвуя в трудах Комиссии, получили возможность непосредственно влиять на разработку конструкций, наиболее отвечающих условиям прочности, практичности и дешевизне изготовления, своевременного знакомства с мероприятиями Министерства по изменениям в устройстве подвижного состава, в наперед изготовленных и одобренных Министерством альбомах чертежей паровозов, получали возможность изготавливать чертежи в запас, работая круглый год равномерно, без напряжения заводского хозяйства, не опасаясь при сдаче паровозов в казну требования переделки или даже браковки. В сознании таких существенных выгод представители заводов помогали Комиссии не только своими знаниями, но и средствами своих технических контор, которые исполняли поручаемые Комиссии необходимые расчеты, проекты и даже экспериментальные исследования»²⁶.

²⁵ Там же. Ф. 229. Оп. 5. Д. 251. Л. 8.

²⁶ Там же. Л. 2 об.

В конце 1904 г. Комиссия нуждалась в увеличении расходов в связи с исполнением технических расчетов и проектов и печатанием ее обширных «трудов». В условиях Русско-японской войны добиться увеличения сметы на несколько тысяч рублей было трудно. Тогда представители паровозостроительных и вагоностроительных заводов — Антошин и Игнациус, т.е. тогдашние председатели обоих Советов, — выразили перед министром готовность вносить на упомянутые потребности в министерство 9600 руб. ежегодно. Сумма эта должна была расходоваться по распоряжению председателя «Комиссии подвижного состава, тяги и мастерских». Это предложение было принято министром путей сообщения и оформлено по его всеподданнейшему докладу разрешением царя в январе 1905 г.²⁷

Особенно большое значение Комиссия приобрела в области паровозостроения и даже распределения заказов на паровозы, поскольку железные дороги нуждались в определенных типах паровозов, а каждый завод также был более приспособлен к изготовлению какого-то определенного типа. В результате со временем «Комиссия подвижного состава, тяги и мастерских» стала принимать в распределении заказов на паровозы все большее участие: Совет паровозостроительных заводов стал сначала рассматривать распределение заказов с Комиссией, и лишь затем это распределение окончательно принималось Комитетом. Так, из одного документа, относящегося к более позднему времени, видно, что Совет паровозостроительных заводов рассматривал три варианта предполагаемого заказа по типам паровозов, из которых один был намечен эксплуатационным отделом Управления железных дорог, а два варианта — Техническим совещанием того же Управления. Совет паровозостроительных заводов, направляя эти три варианта на решение председателя «Комиссии подвижного состава, тяги и мастерских», высказывался за второй вариант. Спустя месяц Совет сообщил заводам, что предложенный им вариант принят Комиссией окончательно²⁸. Таким образом, в лице постоянной комиссии Инженерного совета Министерства путей сообщения возник совместный центр технического руководства паровозостроением, в котором одинаково были заинтересованы как Министерство путей сообщения, так и паровозостроительные и, в несколько меньшей степени, вагоностроительные заводы²⁹. Но и само Министерство

²⁷ Там же. Л. 2–3, 21.

²⁸ Там же. Ф. 120. Оп. 2. Д. 776. Л. 20–86.

²⁹ На роль «Комиссии подвижного состава, тяги и мастерских» впервые было указано в кандидатской диссертации: Уваров Х.М. Синдикат паровозостроительных заводов в России. Л., 1950.



Д.М. Сольский

путей сообщения благодаря проводившейся в Комиссии работе становилось вдвойне заинтересованным в организованном распределении заказов на подвижной состав: не только с организационно-хозяйственной стороны (как это было в случае рельсов), но еще и в производственно-техническом отношении.

2. Трехкратное продление действий Комитета в 1906–1908 гг.

В 1905 г. заканчивался установленный Особым совещанием Сольского³⁰ трехлетний срок действия Комитета заказов. Еще весной 1905 г. представители заинтересованных металлургических, паровозостроительных и вагоностроительных заводов стали ходатайствовать о продлении существования Комитета до 1909 г. В своем прошении, адресованном министерствам путей сообщения и финансов, представители заводов восхваляли «регулирующую деятельность Комитета», которая дала возможность паровозостроительным заводам восстановить нормальный ход работ, а вагоностроительным — погасить значительную часть своих обязательств перед кредиторами. Представители рельсовых заводов утверждали, что в сложившихся неблагоприятных для металлургии

³⁰ Об Особом совещании под председательством Д.М. Сольского, на котором был учрежден Комитет заказов, см.: Гиндин И.Ф. Государство и экономика в годы управления С.Ю. Витте. Гл. 7 // Вопросы истории. 2007. № 9. С. 77–82. — Прим. публ.



И.П. Шипов

условиях возврат к свободной конкуренции по поставкам рельсов может привести к значительно худшим последствиям, чем в 1902 г., и во всяком случае повлечь за собой такие «потрясения», которые особенно нежелательны «в настоящее время», т.е. во время революции³¹.

Министр путей сообщения признал «полезным» продолжить действие Комитета заказов до 1909 г. и оформил в мае 1905 г. санкцию царя на решение этого вопроса Особым совещанием под председательством Сольского. Министр финансов И.П. Шипов пожелал обсудить предварительно вопрос о ценах по заказам рельсов и подвижного состава на предстоящие годы, для чего было образовано Особое совещание (подготовительная комиссия) при Министерстве финансов под председательством продолжавшего занимать пост товарища министра финансов В.И. Тимирязева.

В сентябре 1905 г. подготовительная комиссия прежде всего высказалась за желательность продления действий Комитета заказов, так как прекращение распределения заказов «вызвало бы потрясение заводской промышленности, в особенности нежелательное при переживаемых ныне общих условиях промышленной жизни». По тем же причинам комиссия Тимирязева единогласно высказалась за сохранение фиксированных цен. Комиссия считала, что в положении металлургии за истекшие три года не произошло сколько-нибудь существенных перемен к лучшему в смысле увеличения спроса. По-прежнему производ-

³¹ РГИА. Ф. 1229. Оп. 16. Д. 11. Л. 44.



В.И. Тимирязев

ственные возможности металлургии значительно превосходят железнодорожный спрос, вследствие чего многие предприятия в такой же мере, как и ранее, нуждаются в правительственной помощи. Далее комиссия отмечала, что «закончившаяся война и рабочее движение» отразились неблагоприятно на положении металлургических и машиностроительных заводов, затрудняя исполнение ими заказов. Общая же неопределенность положения промышленности, «неспокойное состояние рабочих», увеличение заработной платы, прекращение работ на бакинских нефтяных промыслах и вздорожание нефтяного топлива, начавшийся подъем цен на каменный уголь — все это создает для заводов неблагоприятную обстановку и не позволяет пересматривать в настоящее время цены по государственным заказам. Наконец, в 1906 г. вступают в силу новые торговые договоры, что также отразится на ценах некоторых материалов, например меди.

В итоге комиссия Тимирязева пришла к заключению, что необходимо сохранить цены, установленные в 1902 г. по государственным заказам, еще на один год³².

28 декабря 1905 г. вопрос о продлении действий Комитета был рассмотрен в Особом совещании Сольского. Совещание вспомнило все те доводы, которые приводились на его заседании в апреле 1903 г. о невыгодных сторонах распределения заказов. Говорилось и о «крупных переплатах казны», и о том, что заранее фиксированные цены являются «вы-

³² Там же. Л. 44–47.

сокой косвенной премией, являющейся лишь достоянием небольшой группы привилегированных заводов». Эта искусственная поддержка «освобождает их от обязанности заботиться о нормальном самостоятельном развитии производства». Другие железозаводчики высказывались против длительного применения распределения заказов.

Тимириязев, выступая в Особом совещании уже в качестве министра торговли и промышленности, добавил, что фиксированная для 1905 г. цена рельсов в 1 руб. 12 коп. за пуд превышает на 27 коп. нынешнюю рыночную цену сортового железа и, таким образом, правительство переплачивает заводчикам почти 3,6 млн руб. Тимириязев указывал, что продолжение государственных заказов по высоким ценам «ослабляет решимость предпринимателей» идти на материальные жертвы, необходимые для приспособления к новым условиям рынка. Сделав таким образом вывод, что существующий порядок выдачи заказов «не отвечает ни действительным нуждам нашей металлургической промышленности, ни интересам государственного казначейства», Тимириязев все же «затруднился» признать своевременной немедленную отмену установленных порядков. Можно опасаться, сказал он, что при немедленном осуществлении указанной меры могут произойти такие потрясения в этой важной отрасли, при которых восстановление нормального хода работы делается еще более затруднительным. По этой причине Тимириязев отстаивал желательность продления действия Комитета и сохранения установленных цен еще на один год.

Особое совещание согласилось с доводами Тимириязева о том, что в принципе не следует отходить от решения 1903 г. об исключительном и временном характере правительственного распределения заказов и необходимости возврата к свободной конкуренции. Однако нынешние «исключительные обстоятельства» (забастовки рабочих, повышение зарплаты и т.д.) заставляют отнестись к решению вопроса с особой осторожностью. Поэтому следует продлить действия Комитета заказов, но всего лишь на один год. Этот срок был также мотивирован необходимостью внести вопрос на окончательное решение Государственной думы³³.

Особое совещание по предложению Тимириязева отвергло, между прочим, домогательства владельцев нерельсовых заводов (заявленные Ю.П. Гужоном) передать распределение заказов Постоянной совещательной конторе железозаводчиков. Как указывал Тимириязев, контора

³³ Там же. Л. 87–91.

«представляет собой промышленный синдикат, имеющий целью повышение цен на предметы железодельного производства» и будет, несомненно, стремиться увеличивать цены по поставкам казне. Кроме того, переплачиваемые правительством 3,6 млн руб. рельсовым заводам будут распределены конторой между всеми металлургическими заводами и составят не более 2 коп. на пуд металла, что определенно не может иметь «сколько-нибудь реального значения в смысле поддержания промышленности»³⁴.

В это время в Комитете заказов происходили следующие изменения. В связи с учреждением Министерства торговли и промышленности, куда перешли Горный департамент и Отдел промышленности, два представителя этого министерства заменили в Комитете представителя Министерства государственных имуществ и одного из представителей Министерства финансов (второй представитель, от Департамента железнодорожных дел, остался). Новое министерство стало вместе и наряду с Министерством путей сообщения играть ведущую роль в Комитете. Все же того преобладающего влияния на деятельность Комитета, которое имело Министерство финансов, когда оно объединяло в своих руках железнодорожную и промышленную политику, новое министерство иметь не могло.

Разумеется, в 1906 г. положение металлургических и машиностроительных заводов не изменилось к лучшему, и предприятия поддерживаемых отраслей вновь обратились в министерства путей сообщения, финансов, торговли и промышленности с заявлением о продлении действий Комитета, который «оказывал большие услуги нашей заводской промышленности», устраняя «чрезмерное расширение одних предприятий в ущерб другим и справедливо распределяя заказы». Заводчики просили «и на будущее время сохранить это в высшей степени полезное, в самом широком значении этого слова, правительственное учреждение»³⁵.

Министры торговли и промышленности и путей сообщения, внося в Совет министров вопрос о продлении действия Комитета заказов еще на один год, весьма подробно излагали всю историю возникновения Комитета и продления его действия в 1905 г. и гораздо короче обосновывали необходимость его дальнейшего существования. Они привели справки о росте цен угля в 1906 г. по сравнению с 1905 г., о сокращении

³⁴ Там же. Л. 89 об. — 90.

³⁵ Там же. Ф. 1276. Оп. 2. 1906 г. Д. 335. Л. 4.

его производства и запасов, о сокращении добычи нефти и росте цен на нее. Отсюда сделан был вывод, что промышленность, обслуживающая нужды железнодорожного хозяйства, поставлена в отношении топлива в несравненно худшие условия, чем в предыдущем году. Цены на чугун, железо и сталь стоят на относительно низком уровне, но в недалеком будущем — из-за роста цен на топливо, вероятного закрытия некоторых заводов и сокращения производства на других — металлы «могут» значительно подняться в цене. Общее же положение заводов «как в экономическом отношении, так и в отношении рабочего вопроса» чрезвычайно осложнено «благодаря тяжелому и тревожному состоянию, в котором находится страна». В этих условиях возврат к свободной конкуренции между заводами по поставкам для государственных железных дорог может легко вызвать серьезные потрясения в ходе дел на большинстве заводов и неизбежно отразится и на положении их дел, и на судьбе рабочих». Кроме того, ни один завод не гарантирован в настоящее время от забастовок, и в интересах казны предпочтительнее распределять заказы между многими заводами, а не отдавать с торгов поставки ограниченному числу заводов. В этой мотивировке вторичного продления централизованного распределения заказов через Комитет впервые фигурирует новый мотив — предстоящее в 1907 г. значительное сокращение заказов, что «обязывает казну отнестись к распределению заказов между заводами с особой тщательностью и осторожностью»³⁶.

Совет министров, рассматривавший этот вопрос в октябре 1906 г., естественно, уделил ему весьма мало внимания по существу. Особый журнал Совета министров содержит лишь краткое изложение представления министров торговли и промышленности и путей сообщения и заключение, что Совет министров «не встретил препятствий» к продолжению действия Комитета еще на один год. В изменившейся обстановке конца 1906 г. Совет министров считал, что продление действий Комитета вполне осуществимо «в порядке верховного управления», т.е. без Государственной думы³⁷.

В обстановке 1907 г. Совету министров было не до рассмотрения в плане промышленной политики вопроса о дальнейшем существовании Комитета. Между тем определившееся в 1907 г. резкое сокращение заказов на подвижной состав (см. следующий параграф) повергло поддерживаемые предприятия в паническое состояние. В своем ходатай-

³⁶ Там же. Л. 2–9.

³⁷ Там же. Л. 12–14.

стве правления обществ паровозостроительных и вагоностроительных заводов писали, что «при все более ухудшавшейся обстановке для промышленной жизни» и ограниченности предстоящих заказов Комитет проявил снова «свою регулирующую деятельность в том же охранительном направлении». Теперь же, когда перспективы заводов «представляются еще в более мрачном виде», прекращение деятельности Комитета было бы для предприятий «непоправимым злом» и внесло бы «растстройство в хозяйстве многих заводов»³⁸.

Министерства торговли и промышленности и путей сообщения, направляя в конце сентября 1907 г. свои предложения о продлении действий Комитета заказов еще на один год, опять-таки посвятили две трети записки изложению истории организации Комитета и предыдущих продлений срока его действия. Дальше следовала опять справка о ценах на уголь, нефть, на медь и даже другие цветные металлы. В заключение очень коротко излагались старые аргументы в пользу «возвращения к системе свободной конкуренции», но тут же делался вывод, что это в настоящее время недопустимо, так как «переход возможен лишь при спокойном положении промышленности». При тяжелом и тревожном состоянии, в котором находится страна, и затруднениях, переживаемых заводами, ломка в способе выдачи казенных заказов поставила бы их в чрезвычайно затруднительное положение и вынудила бы их прибегнуть к немедленному роспуску рабочих. Кроме того, при росте цен на топливо и увеличении заработной платы сдача государственных заказов с торгов «едва ли могла дать казне какие-либо сбережения». Поэтому министры предлагали продлить срок действия Комитета и сохранить установленные цены еще на один год, «но не на три года, как о том ходатайствуют промышленники». Министр финансов присоединился к этому предложению, но государственный контролер впервые за три года, используя старые аргументы против централизованного распределения заказов, пытался оспаривать приведенные в записке доводы. Все же и он снял свои возражения. Вопрос поставлен на обсуждение слишком поздно, и внезапная перемена может вызвать «известные потрясения для многих заводских предприятий», свыкшихся с мыслью о возможности продлений действия Комитета из года в год³⁹.

Совет министров в ноябре 1907 г. согласился с соображениями Шауфуса и Философова о продлении действий Комитета еще на один год, однако присоединился к принципиальной оценке государственного

³⁸ Там же. Л. 23 об. — 24.

³⁹ Там же. Л. 26 об. — 28.



С.В. Рухлов

контролера. Действующий порядок сдачи заказов и определения цен должен быть в ближайшее время изменен с переходом к торговой конкуренции, могущей лучше всего оградить казну от переplat за железнодорожные изделия. Поэтому Совет министров всецело присоединился к пожеланию государственного контролера, чтобы вопрос в целом был подвергнут тщательному рассмотрению заинтересованных министерств в начале 1908 г.⁴⁰

Рассматривая трехкратное продление, каждый раз на один год, существования Комитета заказов в условиях революции 1905–1907 гг., нельзя оценивать этот факт лишь в плане экономической политики. В годы революции правительству было не до вопросов экономической политики. Это в особенности относится к высшему органу — только что образовавшемуся Совету министров. Однако бюрократический аппарат продолжал функционировать, и в действиях его сказывалась не только традиционная экономическая политика, но и некоторые ее тенденции, более отчетливо проявившиеся в пореволюционный период. В целом все обсуждения вопроса о продлении существования Комитета заказов и сохранении действующих цен вертятся целиком в круге представлений экономической политики Витте, особенно 1900–1902 гг. Поддерживать промышленность необходимо, тем более в условиях «потрясений» революции 1905–1907 гг., но в принципе переход к свободной конкуренции все же более отвечает приспособлению промышленности к рынку.

⁴⁰ Там же. Л. 34–35.



В.Н. Коковцов

Впервые в условиях тяжелого положения промышленности самостоятельное значение получает вопрос о переплатах казны. На первом месте все еще фигурирует поддержка металлургии, хотя в действительности в 1906 г. совершенно отчетливо выявилось, что сокращение заказов еще больше затрагивает транспортное машиностроение.

В обсуждении данного вопроса уже достаточно отчетливо проявляется эпитгонство промышленной политики преемников Витте. «Надо поддерживать промышленность», но никаких новых идей в этой области, каких-либо обобщающих представлений, подобных тем, которыми характеризовалась политика Рейтерна и Витте, ни Коковцов, ни Тимирязев с Философовым не имели. Характерно, что новое Министерство торговли и промышленности с первых шагов показало себя как орган поддержки домогательств крупных промышленников. Министерство финансов, перестав быть «ответственным за развитие промышленности», заняло с этого времени пассивную позицию в решении касающихся промышленности вопросов. Министерство же путей сообщения в интересах организации снабжения железных дорог явно стремилось, во всяком случае до прихода С.В. Рухлова, к сохранению сложившейся в предшествующие годы системы.

Разумеется, заводчикам было выгодно сохранение действующего порядка, да и паническое настроение в годы революции заставляло их всячески добиваться продления действий Комитета. Особенно заинтересованными в сохранении действующего порядка становились заводы транспортного машиностроения.

3. Положение металлургии и машиностроения к концу депрессии и продление действий Комитета на трехлетие 1909–1911 гг.

Сокращение железнодорожных заказов с окончанием Русско-японской войны раньше всего отразилось на вагоностроении. В августе 1906 г. вагоностроительные заводы в своем обращении к Министерству путей сообщения указывали, что они остались до конца года без работы. Для продолжения производства им необходим заказ на 4 тыс. товарных вагонов, а также на 600 пассажирских вагонов для тех четырех заводов, которые выполнили все заказы 1906 г. еще до 1 июля. В записке министерства в Совет министров отмечается, что железным дорогам дополнительные вагоны не нужны, но если считать, что весь необходимый для расширения перевозок в 1907 г. подвижной состав должен поступить в распоряжение дорог еще в текущем году, то следует дополнительный заказ выдать без уменьшения заказов на 1907 г. Совет министров с этим согласился и разрешил министерству выдать дополнительные заказы на вагоны⁴¹.

В начале 1907 г. Совет вагоностроительных заводов обратился непосредственно к П.А. Столыпину с просьбой увеличить выданные уже заказы на 12 тыс. вагонов — до 20 тыс., так как без такого увеличения положение заводов станет катастрофическим. Ходатайство встретило решительные возражения Коковцова, сводившиеся к тому, что нельзя выдавать заказы только для «увеличения заводской работы». Дополнительные заказы в 1907 г. неизбежно вызовут сокращение их на 1908 г. Шауфус на этот раз согласился с Коковцовым и сообщил Столыпину, что государственные железные дороги не нуждаются в дополнительных заказах. Министерство торговли и промышленности также на сей раз не поддержало ходатайства заводов, указывая, что они могут растянуть на весь год выполнение заказов на 12 тыс. вагонов⁴².

В 1907 г. дошла очередь и до паровозостроительных заводов. При рассмотрении сметных предположений на 1908 г. Министерство путей сообщения проектировало значительное увеличение ассигнований на новый подвижной состав по смете обыкновенных расходов. В частности министерство предполагало заказать для государственных железных дорог до 800 паровозов на 38,5 млн руб., 565 пассажирских вагонов и до

⁴¹ РГИА. Ф. 1276. Оп. 2. 1906 г. Д. 252. Л. 7–9, 26.

⁴² Там же. Оп. 3. 1907 г. Д. 203. Л. 2–9.



Н.К. Шауфус

11 тыс. товарных и специальных на сумму в 21,5 млн руб. В общем министерство испрашивало на приобретение подвижного состава до 60 млн руб. Это вызвало категорические возражения Министерства финансов и Государственного контроля. Коковцов вывел среднегодовую сумму ассигнований за последние 10 лет по смете обыкновенных расходов в 42,1 млн и соглашался принять ассигнования на 1908 г. в «повышенном» размере — 44,5 млн руб. В своей аргументации Коковцов игнорировал два обстоятельства: а) в десятилетие 1898–1907 гг. входило первое пятилетие, в течение которого весьма значительные заказы производились частными железными дорогами, б) в годы Русско-японской войны усиление провозоспособности Сибирской железной дороги производилось за счет сметы чрезвычайных расходов. Для того чтобы уложиться в ассигнования на 44,5 млн руб., Коковцов предлагал на 2,5 млн руб. урезать предположения Министерства путей сообщения о заказе вагонов и на 13 млн руб. — о заказах на паровозы, т.е. с 800 до 520 единиц. Взамен этого Коковцов предлагал увеличить число перевозок на железнодорожной сети за счет ремонта паровозов и частично вагонов, которые будут возвращены с Дальнего Востока, и использовать на эту цель 9,8 млн руб., ассигнуемых по смете чрезвычайных расходов на ремонт паровозов. Предложения Коковцова были целиком приняты Советом министров⁴³.

Таким образом, пресловутая политика экономии за счет недостаточного оснащения железнодорожной сети, еще в буржуазной литературе

⁴³ Там же. Д. 430. Л. 15, 23–24, 37; Д. 453. Л. 2.

целиком связывавшаяся с именем Рухлова, была начата уже Коковцовым почти за год до прихода Рухлова на пост министра путей сообщения, а затем продолжена Коковцовым в содружестве с Рухловым во имя сохранения бюджетного равновесия.

Положение заводов транспортного машиностроения еще более ухудшалось тем, что из-за роспуска Первой и Второй думы бюджет не был утвержден и в течение всего 1907 г. утверждался Советом министров каждый раз на два месяца. Министерство путей сообщения не могло придерживаться сложившегося порядка — сообщать заводам примерное распределение заказов по типам подвижного состава, а затем в ноябре, при выявлении окончательного размера ассигнований, выдавать наряды, не ожидая заключения формальных договоров. В этой связи Министерство путей сообщения просило в конце 1907 г. Совет министров разрешить выдачу заказов в половинном размере 22 ¼ млн руб. от согласованного на 1908 г. ассигнования 44,5 млн руб.⁴⁴

Вслед за тем в конце декабря 1907 г. Совет вагоностроительных заводов обратился к Столыпину с памятной запиской о том, что «вагоностроение находится на краю гибели». Вследствие «предшествовавших требований» правительства, особенно в Китайскую и Японскую войны, в вагоностроение было вложено свыше 60 млн руб. капиталов, а число рабочих доведено до 30 тыс. человек. За 1897–1905 гг. выпускалось в среднем до 990 пассажирских и 24 тыс. товарных вагонов, а за 1906–1907 гг. 125 пассажирских, 11,6–12,7 тыс. товарных вагонов. На 1908 г. величина заказов до сих пор неизвестна. За 1906–1907 гг. на вагоностроительных заводах уволено более половины рабочих. «При полной неопределенности видов на будущее время заводчикам остается один выход — закрыть заводы, хотя это равносильно для них разорению, и выбросить на улицу остальных рабочих». Совет просил, во-первых, неотложно обеспечить заводы работой, хотя бы на первое полугодие 1908 г., не ожидая могущего затянуться открытия кредитов, и, во-вторых, определить, хотя бы в общих цифрах, ежегодную потребность в вагонах на ближайшее трехлетие, «дабы заводы могли установить нормальный ход работ, без чего не может существовать ни одна отрасль промышленности»⁴⁵.

Столыпин, направляя памятную записку Коковцову и Шауфусу, указывал в своем письме с грифом «весьма срочно», что он находит ходатайство Совета вагоностроительных заводов «заслуживающим серьез-

⁴⁴ Там же. Д. 453. Л. 4.

⁴⁵ Там же. Ф. 273. Оп. 9. Д. 2645. Л. 105–105 об.

ного внимания». Шауфус без промедления внес в Совет министров предложение выдать заказ на вагоны в размере 50% потребности 1908 г., не дожидаясь утверждения ассигнований, и сообщил, что в министерстве уже разрабатывается общий план усиления и улучшения государственных железных дорог на пятилетие 1908–1912 гг.⁴⁶ Однако при обсуждении в Совете министров 4 января 1908 г. выдача заказов вперед на полугодие натолкнулась на возражения Коковцова. Авторитетные знатоки железнодорожного хозяйства, указывалось в особом журнале Совета министров, считают, что по размерам современного движения государственные железные дороги достаточно обеспечены подвижным составом. Это несомненно привлечет внимание Государственной думы. «При всей желательности воспособления паровозо- и вагоностроительным заводам, переживающим ныне тяжелый кризис, было бы неосторожно ныне же предрешать» огромный авансовый заказ в 22 ¼ млн руб. И далее говорится: «Вполне сочувствуя заботам Министерства путей сообщения и поддерживающего его в сем деле Министерства торговли и промышленности о безостановочном, по возможности, снабжении заводов казенными заказами, Совет министров считает необходимым ограничить заказы пределами не свыше двухмесячной потребности»⁴⁷.

Так продолжалось и в дальнейшем — заказы выдавались в 1908 г. каждый раз всего лишь на два месяца⁴⁸.

Положение металлургии было в 1907 г. также неудовлетворительным, но существенно отличалось от положения транспортного машиностроения. После кризиса 1900–1903 гг. производство лишь в 1904 г. достигло уровня 1900 г. и даже несколько превысило его: по выплавке чугуна на 2%, а по выработке полупродукта и готового продукта — на 11–13%. В 1905–1906 гг. выплавка чугуна опять снизилась, но все же была на 10% выше минимального уровня 1902–1903 гг., а по готовому продукту выше 1900 г. В 1907 г. наметился некоторый рост производства. Все перечисленные показатели были куда благоприятнее для южной металлургии. В 1904 г. все ее показатели по продукции были выше уровня 1900 г., а в 1907 г. вновь достигли уровня 1904 г.: выплавка чугуна — 111 млн пудов, или на 22% больше, чем в 1900 г., стали — 86,6 млн пудов, что на 30% больше, чем в 1900 г., и готового продукта 73 млн пудов, т.е. на 24% выше уровня 1900 г. Объем готового продукта за вычетом рельсов

⁴⁶ Там же. Л. 105–106.

⁴⁷ Там же. Л. 20–21.

⁴⁸ Там же. Ф. 1276. Оп. 4. 1908 г. Д. 199. Л. 2, 5; Д. 229. Л. 3, 5.

с 1900 по 1907 г. возрос по всей металлургии с 104 до 126,4, а по Югу — с 36,2 до 55,8 млн пудов (при одновременном снижении производства рельсов, соответственно, на 10 и на 5,7 млн пудов).

В целом, однако, металлургия в первое семилетие 1900-х гг. находилась в положении застоя по сравнению и с 1893–1900 гг., и с подъемом ее на Западе в 1904–1907 гг. Эта восходящая линия промышленного цикла почти не проявилась в России. Застойное состояние спроса на металлы, низкие цены и снизившаяся доходность предприятий в представлении заводчиков приобрели характер не только хронического явления, но и полной бесперспективности. Единственно возможный выход заводчики усматривали в правительственном вмешательстве, включавшем ряд мер, которые в их совокупности только и могли вывести металлургию из ее безнадежного положения. В ноябре 1907 г. XXXII Съезд горнопромышленников Юга России через Совет съездов представителей промышленности и торговли возбудил перед министром торговли и промышленности Д.А. Философовым вопрос о созыве под его председательством большого Межведомственного совещания с широким участием Совета и представителей заводов для обсуждения положения металлургической и машиностроительной промышленности. Из-за смерти министра совещание состоялось лишь при его преемнике И.П. Шипове 26–31 мая 1908 г. К этому Межведомственному совещанию Совет съездов подготовил докладную записку с рядом предложений, развитых в докладах представителей Совета съездов на самом совещании. Характерно, что в записке Совета съездов Комитет не упоминался даже в той ее части, где настойчиво выдвигалась необходимость расширения государственных заказов. Объяснялось это тем, что даже для южной металлургии заказы на рельсы к этому времени стали терять свою былую роль.

Такова была обстановка, в которой проходило с 29 марта по 2 мая 1908 г. предварительное обсуждение вопроса «Об изменении ныне действующего порядка сдачи заказов на паровозы, подвижной состав, рельсы и скрепления». В межведомственной комиссии под таким же длинным названием председательствовал В.А. Мясоедов-Иванов — товарищ министра путей сообщения, бывший в то же время председателем Комитета заказов. В комиссию были широко привлечены представители металлургических заводов Юга и Урала и даже представитель Совета съездов горнопромышленников Царства Польского. Паровозо- и вагоностроительные заводы были представлены только Путиловским, Брянским и Обществом Гартмана.



В.А. Мясоедов-Иванов

Тон совещанию задал на первом же заседании Мясоедов-Иванов. Огласив журнал Совета министров, которым срок действия Комитета заказов был продлен еще на один (1908) год, но который в то же время декларировал желательность последующей ликвидации действующего порядка распределения заказов, Мясоедов подкрепил эту декларацию собственным соображением: «Порядок выдачи заказов через посредство особого регулирующего правительственного учреждения не отвечает экономической теории и является аномальным». В дальнейшем это «теоретическое положение» было, однако, фактически сведено на нет: «С одной стороны», переход к свободной конкуренции, несомненно, на первое время даст понижение цен, но, «с другой стороны», свободная конкуренция может дать и отрицательные результаты. Она повлечет за собой «потрясения» в промышленности и заставит некоторые заводы ликвидировать свои дела. Тогда «возможно ожидать», что уцелевшие, более сильные заводы «могут образовать» синдикат или даже трест, «который неминуемо повлияет на поднятие цен на железнодорожные изделия». Поэтому задача комиссии, говорил председатель, высказаться о том, «достаточно ли изменилось положение дел, чтобы устранить участие регулирующего учреждения, и если нет, то надлежит ли вообще учреждать какой-либо орган по распределению заказов и на какой срок»⁴⁹. Эта нарочито казуистическая постановка вопроса явно подсказывала заводчикам, что им следует выступать за сохранение Ко-

⁴⁹ Там же. Ф. 268. Оп. 5. Д. 22. Л. 103 об.

митета, причем именно их Мясоедов приглашал первыми высказаться по обсуждаемому вопросу.

О том же свидетельствуют и последующие положения Мясоедова. Если, мол, дальнейшее существование Комитета будет признано необходимым, то не следует ли провести это в законодательном порядке, чтобы постановления Комитета были в равной мере обязательными как для заводов, так и для государственных и частных железных дорог. Поскольку ныне существующий Комитет учрежден в административном порядке, он должен регулировать заказы частных железнодорожных обществ по соглашению с ними, а такого соглашения не всегда удается добиться. Только при законодательном учреждении Комитета можно ожидать, что будет достигнута цель его учреждения: **дать время** спросу хотя бы в известной степени догнать предложение и пережить настоящий трудный период без потрясений в заводской промышленности.

Такая постановка только и нужна была представителям заводов, чтобы выступить горой за сохранение существования Комитета заказов. Переживаемый ныне кризис рельсовой, вагонной и паровозной промышленности, утверждали они, «по своей интенсивности далеко оставляет за собой кризис, приведший в 1902 г. правительство к созданию органа, задачей которого являлось устранение нездоровой конкуренции, вызванной несоразмерным превышением предложения над спросом». До учреждения Комитета «одно предприятие погибало за другим». Благотворная же роль Комитета выразилась в том, что благодаря ему заводам не приходится отвлекать свои ресурсы «на бессильную и вредную борьбу со вновь нарождающейся конкуренцией». Во время кризиса представители многих предприятий оказываются «не на высоте» и начинают насаждать у себя производства, им «совершенно чуждые». Комитет и стал «тем сдерживающим началом», которое не допускало передачу заказов новым конкурентам, способным идти «на опасные для себя и вредные для других эксперименты». Комитет «категорически отклонял домогательства» таких заводов, которые в условиях сокращения железнодорожного строительства и государственных заказов готовы были расширять производство «в разрез со здравыми экономическими целями». «Поддерживая основной принцип, не ослаблять принятых Комитетом долей заводов в угоду новым претендентам или новым производствам, Комитет в распределении заказов на подвижной состав придерживался тех оснований, которые признавались правильными или вырабатывались самими участвующими заводами». Комитет рассма-

тривал заказы заблаговременно, что давало заводам возможность составить себе программу на более продолжительный промежуток времени, и это вносило необходимый порядок и определенность в производство.

Шестилетнее существование Комитета «наглядно доказало, что он сумел сохранить устойчивое равновесие среди заводов-поставщиков, обеспечить правительству срочное получение рельсов и подвижного состава, потребных для казенных железных дорог, по ценам, уступающим внутренним ценам других европейских государств». Во время же войны с Японией Комитет дал возможность правительству быстро усилить железные дороги подвижным составом без увеличения цен на паровозы и вагоны. Вследствие пережитых потрясений экономическая устойчивость заводов ослаблена, и «предоставление их самим себе в период оскудения заказов», при невозможности предвидеть момент, когда все заводы могут быть сколько-нибудь достаточно загружены, «равно сильно для одних заводов гибели, для других тяжелому удару».

Играя на том, что бедственное положение заводов вредно отразится на интересах всего государства, «на финансовом и торгово-промышленном кредите страны», заводчики утверждали, что при существующем порядке интересы казны ничуть не страдают. Правительству хорошо известно, что цены на железнодорожные принадлежности являются минимальными и отнюдь не убыточными для казны, которой «не подобает пользоваться безвыходным положением предпринимателя для того, чтобы вынудить его продавать изделия по экзекуционным явно убыточным ценам». Благодаря Комитету правительство шло на помощь тем заводам, которые могли и могут исполнять заказы, удовлетворяющие правительство. Являясь главным заказчиком, правительство через Комитет стало «могущественным регулирующим началом» не только в установлении размеров производства заводов в соответствии с действительной потребностью железных дорог, но и для установления цен, «выгодных для казны и не разорительных для заводов». Только этим металлургия была «спасена от грозившего ей беспримерного разорения». Определение цен на более или менее продолжительный срок с правильным учетом элементов затрат правительственным органом вполне ограждает казну от переплат.

Свободная конкуренция лишь в том случае может быть выгодной для правительства, если она не идет в заведомый ущерб «здоровому существованию предприятий, не понижая цены за пределы, при которых заводы не могли бы существовать». При существующем же пониженном спросе свободная конкуренция даст лишь отрицательные последствия.

В настоящее время, утверждали представители заводов, нельзя предвидеть, когда изменится современное тяжелое положение металлургической и машиностроительной промышленности. Поэтому надо продолжить действия Комитета не менее чем на пять лет, т.е. на тот срок, когда начнется усиление и обновление материальной части железных дорог и новое расширение железнодорожного строительства. Можно надеяться, что в течение пяти лет промышленность страны настолько окрепнет, что заводы «будет возможно предоставить самим себе». Далее представители заводов утверждали, что все элементы цен были детально выяснены и сейчас надо сделать лишь поправки на «влияние» сырых материалов, рабочей силы и общего объема производства. Цены же следует установить на весь пятилетний срок и не менять их из года в год.

Помимо того, металлургические рельсовые заводы добивались, чтобы на них был распространен «метод», применяемый Комитетом к заказам на вагоны и паровозы: производить «распределение заказов после предварительного соглашения с заводами». И тут же они предложили новые доли распределения между южными заводами с повышением долей обществ Донецко-Юрьевского и «Русский Провиданс» до 10,5%, Таганрогского до 9% и с уравниванием долей пяти самых крупных заводов-производителей рельсов (по 14%). Это распределение было впоследствии принято Комитетом. Кроме того, южные рельсовые заводы домогались заказов на скрепления, но в этом им было отказано⁵⁰.

Оставшись без представителей заводов, члены Комиссии — министерские чиновники — вновь разобрали все те доводы, которые высказывались неоднократно против распределения заказов. Найдя (в который раз) все эти доводы «весьма вескими и вполне справедливыми теоретически», Комиссия перешла к «всестороннему рассмотрению» их с точки зрения интересов казны, промышленности и рабочих. При этом указывалось, что задачи правительства отнюдь не исчерпываются осуществлением заказов по наиболее низким ценам, а являются более сложными. Для правильного функционирования железнодорожной сети и ее расширения необходимо иметь поставщиков более или менее постоянных, «пользующихся необходимой и справедливой для существования заводов прибылью с заказов». «Казна» (т.е. правительство) как владелец железных дорог должна располагать возможностью выбора между поставщиками исходя из тщательности выполнения технических условий и соблюдения сроков поставок. Казна должна предъ-

⁵⁰ Там же. Л. 104–105 об.

являть самые серьезные требования, и только таким путем, «хотя бы и с небольшими переплатами», она может себя обеспечить надежными поставщиками. Для правительственных органов затруднительно входить в оценку финансовой стороны ведения предприятий, так как многие из них не являются специализированными предприятиями или выполняют одновременно еще заказы для военного и морского ведомств. Излишек производственных возможностей у поставщиков казны не является сам по себе отрицательным явлением. Наоборот, в случае усиления потребности железных дорог, а это несомненно произойдет в ближайшее время, правительство не будет стеснено в подыскании необходимых поставщиков внутри страны.

На переход к свободной конкуренции было трудно решиться в 1906 г., когда заводы были обеспечены заказами в размере 50% их производительности. Теперь же заказы обеспечивают заводы лишь на 25%, и трем четвертям общего числа заводов «угрожает» закрытие. При этом в первую очередь несомненно «выйдут из строя» слабые в финансовом отношении, а отнюдь не в техническом и организационном отношении поставщики казны. Уцелевшие же заводы станут «хозяевами рынка», войдут в соглашение и начнут «диктовать казне цены». Наконец, правительство должно иметь резерв поставщиков на случай выхода из строя какого-либо завода, забастовок и т.п. При этом в Комиссии ссылались на пример прусских железных дорог, которые также распределяют свои заказы на подвижной состав между «зареккомендовавшими себя» заводами.

В смысле влияния на промышленность, полагала Комиссия, свободная конкуренция практически сведется к соперничеству между различными русскими и иностранными банками, которые финансируют заводы. Победителями неизбежно выйдут те предприятия, которые будут пользоваться поддержкой банков и которые в борьбе с конкурентами пойдут на поставки по убыточным ценам. В конечном счете это создаст «полную неустойчивость в положении промышленности и вызовет в ней полную расшатанность». Конечно, рассуждали чиновники, с течением времени все придет в нормальное положение. Подобные пертурбации имели место в иностранной промышленности с более или менее благополучным исходом, но «у нас ни теперь, ни в ближайшие годы невозможно было бы при общем затруднительном положении промышленности ставить заводы, обслуживающие нужды железнодорожной сети, на арену тяжелой и, можно сказать, нездоровой борьбы». Все промышленники, даже те, которые могли бы выиграть от перехода

к свободной конкуренции, единодушно признают опасность последствий такого перехода. Наконец, переход к свободной конкуренции поставил бы в чрезвычайно тяжелое положение рабочих опекаемых отраслей⁵¹.

Таким образом, во избежание «потрясений заводской промышленности» и «крайне нежелательного, особенно в настоящее время, лишения работы десятков тысяч рабочих», междуведомственная комиссия единогласно отвергла переход к свободной конкуренции «до улучшения экономических условий страны». Начинаясь постройка Амурской железной дороги и усиление оборудования Сибирской магистрали и некоторых других железных дорог дают основание рассчитывать, что в течение двух-трех лет объем железнодорожных заказов возрастет. Целесообразно поэтому пойти навстречу пожеланиям заводчиков и продлить срок действия Комитета по меньшей мере на три года. По тем же соображениям следует оставить неизменными и цены, «установленные на 1908 г.», а фактически введенные еще в 1902 г.⁵²

Не ставившийся Советом съездов вопрос о Комитете заказов все же всплыл на Совещании о положении металлургической и машиностроительной промышленности в конце мая 1908 г. исключительно по той причине, что Ю.П. Гужон вновь выступил со своим предложением о ликвидации Комитета. Это вызвало единодушные возражения как заводчиков, так и тех чиновников — членов Комитета заказов, которые участвовали в Совещании. Лейтмотивом всех возражений служило тяжелое положение обеих отраслей промышленности. Эта аргументация достаточно полно отражена в разобранных выше документах.

Заслуживают быть отмеченными некоторые новые моменты, выявившиеся на Совещании. Обсуждению поднятого Гужоном вопроса предшествовало рассмотрение весьма волновавшего не только заводчиков, но и более широкие круги буржуазно-помещичьей «общественности», предположения об организации металлургического треста на юге страны. Одним из наиболее откровенных и ярых сторонников создания треста был на Совещании тот же Гужон. И вот представители уральских заводов, подчеркивая свою малую непосредственную заинтересованность в существовании Комитета заказов, первыми выступили против предложения о его ликвидации. При этом они ставили выступление Гужона против Комитета в прямую связь с его защитой организации треста, т.е. видели в Комитете орган, препятствующий полной

⁵¹ Там же. Л. 106–107.

⁵² Там же. Л. 107 об.

монополизации южной металлургии и последующему захвату новым монопольным объединением всероссийского рынка в целом⁵³. Гужон в своем заключительном выступлении в сущности подтвердил точку зрения уральцев. Он продолжал отстаивать свои прежние расчеты, согласно которым правительство через Комитет выплачивает ограниченному кругу заводов огромную премию, наносящую вред другим заводчикам⁵⁴. Но теперь Гужон заявил еще и следующее: пусть правительство даст возможность самим заводчикам распределять заказы, «мы сначала переругаемся, но в конце концов разделим, тогда как теперь казна ругаться не позволяет, за нас решает вопрос... Если бы Комитета не было, то давным-давно все большие заводы согласны были бы получить принадлежащую им часть» вместо того, чтобы «пользуясь своей наживой (по казенным заказам), вредить другим заводам».

Таким образом, и Гужон, и его противники сошлись в том, что Комитет был препятствием для полной монополизации металлургии. Добавим от себя — тем большим препятствием, чем выше был удельный вес государственных заказов в продукции южной металлургии (следовательно, в 1908 г. он был меньшим препятствием, чем во время кризиса 1900–1903 гг.).

Другой характерной особенностью Совещания явилось выступление представителя польской металлургии с развернутой защитой Комитета⁵⁵. Польская металлургия была меньше, чем уральская, заинтересована в существовании Комитета, поэтому такое выступление характеризует общую заинтересованность всех заводчиков в промышленной поддержке и опеке в тех формах, которые поддержка и опека приняли в организации и деятельности Комитета заказов.

Но заводчики свою заинтересованность в сохранении Комитета связывали с затянувшимися трудностями годов застоя в металлургии и сокращением заказов на паровозы и вагоны, выступление же члена Комитета от Горного департамента И.П. Урбановича характеризовалось одним новым моментом. К 1908 г. до сознания непосредственных участников распределения заказов стало доходить, что деятельность Комитета имеет еще и другую, более органическую основу. Возражая тем, кто

⁵³ Стенограмма Совещания о положении металлургической и машиностроительной промышленности. СПб., 1908. С. 250–251.

⁵⁴ Критический анализ расчетов «переплат» казны по железнодорожным заказам, делавшихся Ю.П. Гужоном, см.: *Гиндин И.Ф.* Государство и экономика... // Вопросы истории. 2007. № 9. С. 88–90. — *Прим. публ.*

⁵⁵ Стенограмма Совещания... С. 260–261.

указывал, что нигде, кроме России, «подобный порядок не существует», Урбанович сказал: «...Россия в то же время единственная страна, где существует столь своеобразный строй экономической жизни. Ведь нет ни одного государства, в котором заказчиком для всех железных дорог явилась бы одна казна, а у нас именно такое положение»⁵⁶. Именно подобный подход, как будет еще показано ниже, делал всех членов Комитета сторонниками его существования. Но прийти к более последовательным выводам в плане новой постановки вопроса экономической политики они не сумели и в конечном счете до самого конца существования Комитета обосновывали его необходимость в первую очередь переживаемыми промышленностью трудностями. В таком же духе закончил свое выступление и сам Урбанович.

Заключавший обсуждение вопроса министр И.П. Шипов целиком связывал существование Комитета с одними лишь «трудностями». Он выразил свое принципиальное согласие с противниками Комитета (Гужоном), но тут же заявил, что несмотря на это «закрывать... Комитет не следует» до тех пор, пока «не наступят лучшие времена»⁵⁷.

Доклад Шипова Совету министров об итогах Совещания среди других мер предрешал и сохранение Комитета. Поэтому, внося в сентябре 1908 г. в Совет министров вопрос о продлении действия Комитета, Шауфус и Мясоедов заполнили традиционное объемистое представление изложением истории вопроса, сопроводив заключения межведомственной комиссии длинными извлечениями из положений о Комитете и из журнала Особого совещания Сольского 1903 г. В конце же без каких-либо дополнительных мотивов предлагалось продлить срок действия Комитета еще на 2 года⁵⁸.

В Совете министров все обсуждение свелось к чисто формальному вопросу о порядке продления действий Комитета. Совет отверг проведение этого вопроса в законодательном порядке (через Государственную думу) и санкционировал дальнейшее существование Комитета на следующее трехлетие — до 1 января 1912 г.⁵⁹

Еще до изложенного решения Совета министров возник вопрос о внесении большей равномерности в выдачу заказов на рельсы и подвижной состав. Отсутствие утвержденного на год бюджета в 1907 г.

⁵⁶ Там же. С. 252–253. Напомним, что польские заводы получали заказы на скрепления в количестве 2–3 млн пудов в год.

⁵⁷ Там же. С. 261.

⁵⁸ РГИА. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 335. Л. 38–43.

⁵⁹ Там же. Д. 336. Л. 51–52.

и непривычный для правительства новый порядок проведения бюджета через Государственную думу, а затем и Государственный совет вынудили министра путей сообщений Шауфуса просить Совет министров разрешить произвести некоторые заказы на рельсы и скрепления в счет потребности 1909 г., но со сроком поставки до конца 1908 г., при условии оплаты их после утверждения ассигнований на 1909 г.

В Совете министров, очевидно под влиянием майского совещания, возник более широкий вопрос о выяснении правительственных заказов на будущие годы. Коковцов указывал, что правительство разрешило постройку ряда новых железных дорог протяженностью до 2260 верст, и это потребует значительных заказов на подвижной состав и рельсы. Совет министров нашел весьма желательным заранее выявить размеры предстоящих заказов, для того чтобы путем возможно равномерного их распределения обеспечить более планомерную работу заводов на ближайшие годы. Именно отсутствие такой планомерности в заказах и резкий переход от большой загрузки заводов к почти полному прекращению работ весьма вредно отразились на развитии металлургической промышленности. Кроме того, путем более правильного распределения заказов можно достигнуть большего соответствия между территориальным расположением заводов и дорог-потребителей и избежать излишних расходов на перевозки рельсов и скреплений. Как заводчики, так и железные дороги должны быть одинаково заинтересованы в правильном распределении заказов. Можно ожидать, что частные дороги «охотно подчинятся тому же порядку» заказов, который действует для казенных железных дорог. Для этого следует усилить Комитет заказов путем введения «высших чинов» еще по одному от каждого министерства, а также чаще приглашать на заседания Комитета представителей частных железнодорожных обществ и заинтересованных заводов⁶⁰.

В октябре — ноябре 1908 г. Комитет заказов обсуждал перспективы выдачи заказов на основании «собранных не без труда от частных железных дорог» данных о их предполагаемых потребностях на ближайшие 1909, 1910 и 1911 гг. и пришел к следующим выводам⁶¹. Средняя потребность в заказах на рельсы и скрепления возрастет по сравнению с трехлетием 1906–1908 гг. и в 1909–1910 гг. даже несколько превысит уровень 1902–1903 гг. Однако в 1911 г. потребность снизится по рельсам до 80% и по скреплениям до 85% от уровня заказов 1902–1903 гг. Гораздо хуже

⁶⁰ Там же. Оп. 4. 1908 г. Д. 249. Л. 5.

⁶¹ Там же. Оп. 3. Д. 335. Л. 63–64.

выглядела перспектива заказов на подвижной состав: в 1909–1911 гг. по паровозам всего лишь 75% от уровня 1906–1908 гг. и 60% по отношению к 1902–1903 гг. При этом реальная потребность исчислялась по тем же подсчетам соответственно лишь в 67 и 54%, и даже эти цифры заказов были несколько завышены, так как потребность в товарных вагонах, как предполагалось, сохранится на уровне 1906–1908 гг., но не достигнет и 70% от заказов 1902–1903 гг. По заказам на пассажирские вагоны, упавшим в 1906–1908 гг. до четверти заказов 1902–1903 гг., произойдет значительное повышение, примерно до 80% к уровню 1902–1903 гг.

При обсуждении в Комитете вопроса о большем согласовании и даже полном регулировании Комитетом заказов частных железных дорог выявилась особая позиция Северо-Донецкой железной дороги. Финансировавшие ее французские банки стремились выдавать заказы тем заводам, в которых они были непосредственно заинтересованы: на вагоны — Верхне-Волжскому обществу, а на паровозы — Николаевскому судостроительному заводу, который до тех пор вообще не изготовлял паровозов. Представитель паровозостроительных заводов (и фактический глава их Совета) Н.И. Данилевский заявил, что дальнейшее уменьшение общего количества заказов действующим заводам за счет передачи Николаевскому заводу поставки 60 паровозов для указанной дороги совершенно недопустимо. Одновременно Данилевский делал намек относительно государственного Воткинского завода, которому сверх того «необходимо» еще выдать заказы на 35 паровозов.

Представитель Северо-Донецкой дороги ссылался на то, что при переговорах о ее финансировании Коковцов обещал французским банкам, что заводы, в которых они заинтересованы, «будут поддержаны заказами». Мясоедов-Иванов разъяснил, что Комитет уже рассматривал заявление Николаевского завода о его желании «оборудоваться на предмет постройки железной дороги» и отклонил это ходатайство завода. Данилевский поспешил разъяснить, что Коковцов, давая обещание французским банкам, очевидно, имел в виду те заводы, которые уже являются поставщиками государственных и частных железных дорог, а отнюдь не создание новых заводов или новых производств на действующих машиностроительных предприятиях.

Председатель правления Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги Н.Д. Байдак целиком поддержал позицию Комитета и Совета паровозостроительных заводов. Коль скоро приходится мириться с тем, что Комитет не предоставляет дорогам возможность обеспечить работой мастерские дорог, тем более недопустимо разрешать организацию



Н.Д. Байдак

производства подвижного состава на новых заводах. В существующих условиях следовало бы скорее подумать о сокращении числа заводов и исполнителей заказов. Байдак тоже кивал в сторону государственного Воткинского, а может быть, и Невского завода, все еще принадлежавшего Государственному банку⁶², указывая, что завод, который изготавливает 30–40 паровозов, неизбежно должен быть убыточным. Представитель Богословской железной дороги добавил, что следует пресечь стремление некоторых дорог выдавать заказы на рельсы и скрепления вразрез с установками Комитета.

Однако в целом представители дорог, соглашаясь в общем с позицией Байдака, не склонны были отказываться от своего права выбора поставщиков между существующими заводами. Комитет в свою очередь стремился убедить их, что дороги «так же являются промышленными предприятиями, как и заводы». Нельзя допускать, чтобы «одни промышленные предприятия направляли свои действия во вред другим», это «едва ли было бы здоровой промышленной политикой», особенно теперь, когда паровозные заводы загружены только на 25%. Управляющий отделом промышленности Н.П. Ланговой вновь ссылался на то, что аналогичная Комитету заказов система сложилась и в Германии «как в интересах поддержания промышленности, так и в интересах обеспе-

⁶² Об истории государственной поддержки Невского механического и судостроительного завода см.: Гиндин И.Ф. Антикризисное финансирование предприятий тяжелой промышленности (конец XIX — начало XX в.) // Исторические записки. 1980. [Т.] 105. § 4. С. 127–143. — Прим. публ.

чения железнодорожной сети». Подобные же попытки, по его словам, делались в последнее время в Австрии. Уговаривая представителей частных дорог, члены Комитета признавали, что юридически дороги не обязаны подчиняться указаниям Комитета и правительство не может принять какие-либо резкие меры воздействия на них. Вряд ли и обращение «к доброму чувству патриотизма» частных железных дорог даст необходимые результаты.

В отношении же заводов, которые в нарушение общего распределения заказов будут принимать заказы частных железных дорог, правительство может и должно принимать меры воздействия — сокращать им казенные заказы и даже прекращать выдачу таковых. Об этом следует предупредить «самовольных захватчиков работы у других заводов». Даже новому изготовителю паровозов, Николаевскому заводу, могут быть прекращены заказы на вагоны.

В целом обсуждение показало, что при наличии Совета паровозостроительных заводов и «Продвагона» заказы частных железных дорог не могут сильно нарушить равномерность распределения общей массы заказов между существующими заводами. Несколько иначе обстояло с заказами частных дорог на рельсы и скрепления, в регулировании которых Комитет к началу периода усиленного движения на железных дорогах не мог опираться на монополистические соглашения самих заводов. Иначе говоря, завершение заказов по ассигнованиям текущего года должно было заканчиваться по рельсам и скреплениям еще весной, а по подвижному составу в конце лета. Для этого Министерство путей сообщения считало необходимым первую часть годового заказа производить еще во второй половине предшествующего года — «из осторожности» в размерах не более 50% наименьшего количества разрешенного к заказу по сметам предшествующего года. Срок поставки этого авансового заказа предлагалось установить 31 декабря, т.е. до начала будущего года, а вторую часть годового заказа — на срок к 1 июля и 1 сентября сметного года. Авансовый заказ на 31 декабря должен был оплачиваться лишь по утверждению смет следующего года⁶³.

В итоге Комитет констатировал, что уровень предстоящих в 1909–1911 гг. заказов далеко не обеспечивает загрузки заводов. Сохранение их работы даже на этом уровне возможно лишь при том обязательном условии, чтобы к исполнению заказов как государственных, так и частных железных дорог не привлекались новые заводы. Для этого все за-

⁶³ РГИА. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 335. Л. 54–57.

казы частных железнодорожных обществ должны производиться через Комитет заказов. Однако представители трех из 11 участвовавших в заседании Комитета частных железных дорог, среди них и Байдак, внесли особое мнение. Смысл его сводился к тому, что эти дороги «сочувствуют стремлению поддерживать существующие заводы» путем равномерного распределения заказов и потому считают необходимым доводить до сведения Комитета об уже состоявшихся соглашениях с заводами на крупные годовые заказы. Вместе с тем представители трех дорог оговаривали, что по уставу имеют право сами выбирать себе поставщиков без предварительной санкции Комитета⁶⁴.

Направляя в январе 1909 г. доклад Совету министров, Шауфус и Мясоедов-Иванов, «вполне присоединяясь» к заключению Комитета, предлагали обязать частные железные дороги выдавать заказы на рельсы, скрепления и подвижной состав лишь тем заводам, которые включены Комитетом в список имеющих право на получение железнодорожных заказов. Далее предлагалось, чтобы все количество рельсов и скреплений, необходимое для строительства новых железных дорог и расширения пропускной способности действующих государственных железных дорог, а также для ремонта путей поставлялось заводами к началу строительных работ весной, а весь подвижной состав к 1 сентября.

17 февраля 1909 г. Совет министров согласился с этим предложением Министерства путей сообщения относительно порядка и сроков выдачи годовых заказов государственных железных дорог. Далее Совет министров уполномочил министра путей сообщения «озаботиться возможно планомерным на ближайшее трехлетие предоставлением отечественным заводам заказов как для казенных, так и для частных железных дорог». Правительственные заказы должны выдаваться по общему плану, составленному Комитетом заказов. К участию в заказах не должны допускаться новые заводы, не участвовавшие в получении их до 1903 г.

По вопросу же о понуждении частных железнодорожных обществ проводить свои заказы через Комитет только что назначенный министром взамен Шауфуса С.В. Рухлов занял в Совете министров другую позицию. «Разделяя в общем» позицию своего предшественника, Рухлов заявил, что «свободный выбор поставщиков» является правом частных железных дорог, закрепленным их уставом, и министерство не может

⁶⁴ Там же. Л. 64–70.

давать им предписаний по данному вопросу. В результате Совет министров принял расплывчатое решение. С одной стороны, «все заказы проводятся через Комитет», с другой — соблюдение всех правил, принятых Советом министров (выдача заказов по общему плану Комитета и даже недопущение новых заводов к выполнению заказов), «обеспечивается добровольным соглашением» с частными железными дорогами, а при недоговоренности с ними «соответствующим регулированием казенных заказов»⁶⁵.

Таким образом, стремление Министерства путей сообщения, в сущности разделяемое — в лице постоянных представителей других министерств в Комитете — и всем правительственным аппаратом, не было поддержано Советом министров из-за позиции, занятой новым министром путей сообщения.

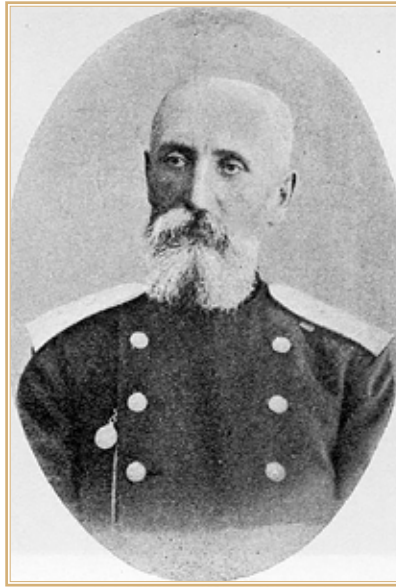
4. Положение покровительствуемых отраслей во время нового экономического подъема [и деятельность Комитета заказов]

4а. [Металлургия и машиностроение в 1910–1911 гг.]

Особое междудепартаментное совещание Н.П. Петрова и его результаты

Вопрос о дальнейшей судьбе Комитета заказов рассматривался в 1911 г. в условиях четко выявившегося промышленного подъема: впервые за много лет черная металлургия значительно двинулась вперед. Однако в 1910 и 1911 гг. это еще не было ясно для современников, что отчасти объясняется недостаточным пониманием внутренних сдвигов в металлургии. Оценка ее положения по-прежнему производилась главным образом по выплавке чугуна, которая по всей стране в 1910 г. достигла только 185,6 млн пудов, что ненамного превышало уровень 1900 г. и высшего после него 1904 г. (176,8 и 180,6 млн пудов). Между тем производство железа и стали в 1910 г. достигло уже 216 млн пудов, что значительно превышало цифры 1900, 1904 и 1908 гг. (соответственно, 160, 178 и 175 млн пудов), а производство готового продукта поднялось в 1910 г. до 184 млн пудов против 134 в 1900 г., 152,5 млн пудов в 1904 г. и 145 млн пудов в 1908 г. В 1911 г. подъем в металлургии наметился уже по всем показателям — 219 млн пудов выплавка чугуна, 243 млн пудов — железа и стали и 203 млн пудов — готового продукта. В част-

⁶⁵ Там же. Ф. 268. Оп. 5. Д. 22. Л. 268–269.



Н.П. Петров

ности, изготовление рельсов в 1910–1911 гг. составляло 30 млн пудов, т.е. впервые достигло высшей точки 1900 г. Правда, заказы на рельсы все еще отставали, составляя в 1909–1911 гг. в среднем 21 млн пудов на год, т.е. стояли примерно на уровне того прогноза, который был сделан в 1908 г. Комитетом заказов (см. предыдущий параграф). В конце 1910 г. отчетливо наметился рост цен: на чугун процентов на 10–14, на сортовое железо и балки несколько в меньшей степени. Установленная в 1903 г. цена на рельсы 1 руб. 12 коп., превышавшая в течение ряда лет рыночные цены на сортовое железо и балки, в начале 1910 г. впервые стала отставать от этих рыночных цен.

Все названные процессы еще отчетливее проявились в южной металлургии. К числу коренных изменений следует отнести и огромное расширение деятельности «Продаметы» в 1909–1910 гг. В нашей литературе, уделявшей большое внимание деятельности «Продаметы» в годы промышленного подъема, как-то остался в тени тот факт, что к началу его произошло как бы второе рождение синдиката. В 1909 г. впервые был синдицирован⁶⁶ сбыт сортового железа (количественно превышавший почти в 2 раза все ранее синдицированные виды продукции), а вслед за тем внутри синдиката возникло и рельсовое соглашение. Если в 1908 г. «Продамета» охватывала 72,5% всероссийского отпуска по сортовому железу, балкам и швеллерам, бандажам и осям, то абсолютная сумма охвата составляла всего лишь 14,6 из 20 млн пудов. В 1909 г.

⁶⁶ В источнике публикации: санкционирован. — Прим. публ.

после заключения синдикатского договора на сортовое железо доля отпуска «Продаметы» во всероссийском отпуске формально выросла только с 72,5 до 78,5%. Но в абсолютных показателях это означало рост сбыта через «Продамету» с 14,5 млн до 48,6 млн пудов (из 62 млн пудов). Еще через год общий отпуск возрос до 78,3 млн пудов и в 1911 г. — до 97,5 млн пудов, или 82,6 из 107 млн пудов всероссийского отпуска. В общем, по сравнению с 1908 г. отпуск «Продаметы» возрос в 1909 г. в 4,3 раза, в 1910 г. в 5,5 раза и в 1911 г. почти в 7 раз⁶⁷.

В 1910 и 1911 гг. в официальных правительственных документах, в материалах предпринимательских организаций и в русской буржуазной литературе в целом преобладала еще резкая недооценка начавшегося подъема, особенно в отношении металлургии. На общую недооценку начавшегося подъема значительное влияние имел длительный застой в предыдущие годы. Экономический подъем все еще характеризовался как «некоторое оживление в промышленности», отмечалось улучшение ее состояния, объяснявшееся только высокими урожаями 1909–1910 гг. В связи с плохими перспективами на урожай 1911 г. широко были распространены предположения, что «оживление» будет недолговременным.

В качестве характерного примера можно привести объяснительную записку министра финансов к «Государственной росписи доходов и расходов на 1912 год»: «Обрабатывающая промышленность, несомненно, складывалась в 1910 г. главным образом под влиянием двух последовательных хороших урожаев, которые отразились прежде всего на отраслях, непосредственно связанных с сельским хозяйством (сахарная, крахмальная, винокуренная, мукомольная). В то же время обильные урожаи создали усиленное требование на многие необходимые для сельского хозяйства фабрично-заводские изделия, а главное — существенно подкрепили покупательные средства как сельского, так и городского потребителя и оживили этим путем спрос на все вообще продукты нашей обрабатывающей промышленности»⁶⁸. Положение металлургии в объяснительной записке характеризовалось следующим образом: «Расширение в 1910 г. деятельности русских железодельных заводов и увеличение их сбыта выразилось главным образом в усилении выделки и отпуска в продажу двутавровых

⁶⁷ См. цифры в издании: Русские биржевые ценности на 1914–1915 гг. СПб., 1915. С. 180.

⁶⁸ Проект Государственной росписи доходов и расходов на 1912 год с объяснительною запискою министра финансов. СПб., 1911. С. 148–149.

балок и швеллеров, а также сортового металла, что свидетельствует о росте частного потребления. Слабее всего из перечисленных сортов металла возросло в 1910 г. по сравнению с 1909 г. производство и потребление рельсов и кровельного железа. Рельсовое производство мало продвинулось вперед, в зависимости от невысоких требований со стороны железных дорог»⁶⁹.

Далее в записке указывалось на прогнозы «непрочности оживления». Они связывались с неурожаем 1911 г. и малоудачными результатами Нижегородской ярмарки⁷⁰.

В отличие от металлургии положение транспортного машиностроения действительно не давало никаких оснований для сколько-нибудь оптимистических прогнозов. Выпуск паровозов, достигавший в 1900–1902 и 1903–1905 гг. 3300 единиц и снизившийся за 1906–1908 гг. до 2747 единиц, продолжал падать и в трехлетие 1909–1911 гг. снизился еще на 45% — до 1500 единиц. В отдельные годы это снижение проходило еще резче: с 1266 паровозов в 1906 г. до 658 в 1908 г. и до 441 и 433 в 1910 и 1911 гг., когда производство упало ниже уровня 1896 г. (462 паровоза).

Еще хуже обстояло дело с заказами. После заказа в 1905 г. 1524 паровозов (в том числе 1475 для государственных дорог) заказы сразу упали вдвое: в 1906 г. было заказано 700, в 1907 г. — 749, в 1908 г. — лишь 612 паровозов (в том числе 446 для государственных дорог), в 1909–1910 гг. — 411 и 552, а на 1911 г. намечался заказ всего лишь 302 паровозов, в том числе 193 для государственных дорог. Сумма всех заказов на паровозы с 57 млн руб. в 1905 г. упала до 18–25 млн руб. в 1909–1910 гг., а на 1911 г. намечалась сумма всего лишь в 13,8 млн руб. Одни лишь государственные заказы снизились с 55 млн руб. в 1905 г. до, в среднем, 21 млн руб. в 1906–1908 гг. и до 16–17 млн руб. в 1909–1910 гг., а на 1911 г. предполагался заказ всего лишь на 8,8 млн руб.

Немногим лучше было положение вагоностроения. Правда, резко повысились заказы на пассажирские вагоны: вместо предсказанных

⁶⁹ Там же. С. 161.

⁷⁰ Прямых аналогов этим «указаниям» Объяснительной записки Министерства финансов к «Проекту росписи...» не обнаружено (ср., однако, рассуждения о стабильности оживления на с. 11 и сдержанную оценку результатов ярмарки на с. 143). Возможно, эти утверждения попали в изложение Объяснительной записки к росписи как своеобразный анахронизм из более позднего доклада Н.П. Петрова в Совет министров от 20 декабря 1914 г. (подробнее излагается ниже в этом же разделе), где они сделаны сразу вслед за ссылкой на рассуждение из «Проекта росписи...» о двух урожайных годах как основе оживления в промышленности. — *Прим. публ.*

в 1908 г. Комитетом заказов на 30 млн руб. они достигли почти 42 млн. Но так как по товарным вагонам вместо 56 млн руб., по оценке Комитета, заказы составили едва 20 млн, вагоностроительные заводы вместо 86 млн заказов в трехлетие 1909–1911 гг. получили заказов всего на 60 млн руб., т.е. на 20% меньше, чем в трехлетие 1906–1908 гг., 44% от уровня заказов 1900–1902 гг. и 47,5% по отношению к уровню 1903–1905 гг. Производство товарных вагонов, достигшее в 1900 г. 30 тыс. единиц и после снижения во время кризиса вновь дошедшее в 1905 г. до 23,3 тыс. единиц, в течение 1906–1908 гг. последовательно снижалось до 9,3 тыс. в 1908 г., а затем до 6,3 тыс. в 1909 г. и 4,5 тыс. вагонов в 1910 г.

Таким образом, динамика производства в транспортном машиностроении резко отличалась от динамики всей промышленности и прежде всего металлургии. В начале кризиса и вплоть до 1906 г. производство паровозов росло, а положение вагоностроения было относительно удовлетворительным. С 1906 г. производство на заводах транспортного машиностроения стало резко уменьшаться и дошло до низшей точки в разгар промышленного подъема 1909–1913 гг. Такое положение было результатом как почти полного прекращения железнодорожного строительства начиная с 1903–1904 гг., так отчасти и лучшего использования паровозов, увеличения грузоподъемности товарных вагонов (сначала доведенной с 750 пудов до 900, а потом до 1000 пудов). Но в наибольшей степени оно объяснялось проводившейся Рухловым вкуче с Коковцовым «экономией» на оснащении железнодорожной сети подвижным составом.

Такова была обстановка, когда Рухлов в декабре 1910 г. поставил перед Советом министров вопрос о пересмотре цен на рельсы, скрепления и подвижной состав. В своей записке Рухлов утверждал, что он в конце 1909 г. располагал данными, что цены, принятые для государственных заказов, «не соответствуют стоимости изделий». (В действительности первые признаки роста рыночных цен на металлы появились только в 1910 г., по одним сортам в начале года, по другим — во второй половине года.) Коковцов и государственный контролер Харитонов согласились на внесение в Совет министров вопроса о пересмотре цен. Министр же торговли и промышленности С.И. Тимашев считал, что пересмотр является несвоевременным.

Рухлов просил образовать Особое совещание из представителей министерств: путей сообщения, торговли и промышленности, финансов и государственного контроля под руководством лица, «особо ука-



С.И. Тимашев

занного» царем, а также представителей заинтересованных заводов. Совещание должно было обсудить вопрос о пересмотре цен, а вместе с тем и о дальнейшем существовании Комитета заказов⁷¹.

В заседании Совета министров 20 января 1911 г. Рухлов и Тимашев договорились о том, что не следует предрешать выводов, к которым придет организуемое Особое совещание. Поэтому была исключена формулировка Рухлова, что цены должны быть «согласованы с действительной стоимостью изделий», снят был и вопрос о дальнейшем существовании Комитета заказов. Задачи Особого Совещания были сформулированы так: «для обсуждения вопросов, связанных с пересмотром цен и с порядком выдачи заказов». При утверждении особого журнала Совета министров Николай II поставил во главе совещания все того же генерала Н.П. Петрова, уже известного нам по предыдущим главам работы⁷². Петров в это время был членом Государственного совета и в Министерстве путей сообщения официальных постов не занимал, но рассматривался в качестве крупнейшего знатока железнодорожных дел. Ходатайствуя о том, чтобы председатель Междуведомственного совещания был указан царем, Рухлов несомненно рассчитывал на назначение какого-либо сановника, который не участвовал во всех предшествующих спорах о Комитете заказов и мог

⁷¹ РГИА. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 335. Л. 77–78.

⁷² О работе возглавлявшихся Петровым комиссий в 1893–1895 и 1900–1902 гг. см.: Гиндин И.Ф. Государство и экономика... Гл. 6 и 7 // Вопросы истории. 2007. № 6. С. 83–93; № 8. С. 78–90. — Прим. публ.

бы дать этому вопросу желательное направление для Рухлова. В этом смысле царь явно не оправдал надежды Рухлова⁷³.

В «Особом междуведомственном совещании для пересмотра цен на рельсы, скрепления и подвижной состав железных дорог и порядка выдачи заказов на означенные предметы» были представлены все руководящие работники Министерства путей сообщения: товарищ министра Н.Л. Шукин, начальник управления железных дорог А.П. Козырев, председатель Комитета Управления железных дорог А.Б. Плакида, главный инженер отдела испытаний и освидетельствования заказов О.О. Клемм, управляющий техническим отделом Управления железных дорог Н.Н. Слободинский, член Инженерного совета Н.К. Антошин. От Министерства финансов в Особое совещание входили два члена Комитета управления железных дорог, от Министерства торговли и промышленности управляющий отделом промышленности В.П. Литвинов-Фалинский и Д.С. Старынкевич, от Государственного контроля — постоянный член Комитета заказов генерал-контролер А.И. Маликов.

На первом заседании Междуведомственного совещания 19 марта 1911 г. Петров поставил лишь один вопрос: следует ли переходить к свободной конкуренции или же сохранить Комитет заказов? Литвинов-Фалинский высказался категорически за сохранение Комитета до тех пор, пока не наступит коренное улучшение в положении металлургической промышленности. Наступившее оживление, утверждал он, результат двух урожайных лет, и достаточно одного-двух неурожайных годов, чтобы положение металлургии опять ухудшилось. Заводы все еще производят лишь половину рельсов, которые они могли бы изготавливать. Ликвидация Комитета при отсутствии договоренности с заводами приведет к тому, что придется выписывать рельсы из-за границы, что нельзя считать правильной политикой. Петров в свою очередь также категорически высказался за сохранение Комитета заказов, которое не исключает возможности возникновения какого-либо нового завода: нужно только, чтобы Комитет с санкции Совета министров согласился включить такой завод в число поставщиков государственных железных дорог.

Сомнение пытался посеять лишь Козырев, действовавший, очевидно, по указанию Рухлова. Не высказываясь категорически против существования Комитета, Козырев хотел, с одной стороны, поместить его под контроль Управления железных дорог, с другой — поставить под вопрос целесообразность предыдущей деятельности Комитета. Так, например,

⁷³ РГИА. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 335. Л. 88–89.

Козырев задавал вопрос, не выходит ли на деле так, что заводы сами распределяют между собой заказы и даже вносят впоследствии поправки в установленное Комитетом распределение.

Отвечая Козыреву, Клемм подчеркнул, что отдел испытания и освидетельствования не знает таких случаев, когда заказы выполнялись другими заводами, нежели те, которые были указаны Комитетом, а Маликов подчеркнул роль Комитета в выравнивании долей отдельных заводов. Именно постоянный член Комитета от Государственного контроля Маликов выступил с наиболее развернутой защитой существования Комитета. Главной причиной возникновения Комитета, утверждал он, было значительное превышение производственной мощности заводов над спросом и резкое снижение цен, особенно разорительное для вагоностроительных заводов. Комитет уже существует 8 лет и вполне себя оправдал. Для решения вопроса о дальнейшем существовании необходимо определить, соответствует ли производственная мощность заводов нынешним потребностям железных дорог и, главное, допускает ли «настоящий момент в жизни России ту ломку, которую вызовет возврат к свободной конкуренции». Существующий порядок внес в жизнь предприятий некоторое спокойствие, так как заводы заблаговременно знают, какая им предстоит работа по железнодорожным заказам. В случае ликвидации Комитета такие заводы, как Новороссийский и Брянский, могут понизить цены настолько, что приведут другие заводы к гибели, а после этого они вновь повысят цены. Действующий же порядок дал возможность заводам даже «в тяжелую годину» сохранить свои производственные мощности. Той же линии следует придерживаться и теперь, и поэтому надо сохранить разверстку. Комитет не препятствует возникновению новых заводов, когда это будет признано правительством нужным.

Совещание согласилось с этими аргументами. Членов Совещания беспокоило лишь то, каким образом избежать утверждения новых цен в законодательном порядке через Государственную думу. Маликов опасался, что Дума может отнестись к вопросу «чисто доктринерски» и не согласится с существованием Комитета. Шукин, наоборот, опасался, что Дума может пожелать регулировать и другие цены, в том числе и по военному ведомству, выдающему и такие заказы, которые может выполнить в России один-единственный поставщик. Далее Совещание решило, что новые цены должны разрабатываться совместно с заводами для того, чтобы они были не «академическими» (Шукин), а жизненными и приемлемыми для заводов.

В конечном счете Совецание на первом же заседании (проходившем без участия заводчиков) единогласно признало необходимым: а) продлить действие Комитета на 5 лет — до 1 января 1917 г. и установить новые цены на определенный срок, меньший, чем пятилетие; б) допускать новые заводы к заказам только с разрешения Совета министров. Совецание считало необходимым, прежде чем приступить к рассмотрению новых цен, получить принципиальное решение Совета министров⁷⁴.

В мае — июне Петров провел еще четыре заседания Совецания, из них два с представителями заводов. Протоколы этих четырех заседаний не найдены, но из последующего доклада Петрова в Совет министров явствует, что все заседания были посвящены обсуждению все того же вопроса — о дальнейшем существовании Комитета. При этом рассматривались все основные документы, относившиеся к учреждению и продлению действия Комитета, положению о его деятельности и т.п. В итоге было разработано новое положение о Комитете, ничем по существу не отличавшееся от прежнего, так как все изменения сводились к «некоторым редакционным исправлениям» и исключению устаревших пунктов⁷⁵. Все это показывает, что Петров последовательно проводил линию на сохранение Комитета.

Лишь 14 июня Петров представил в Совет министров тот доклад, в котором излагались все прежние документы о возникновении и продлении действий Комитета, а в конце содержался краткий вывод: причины, «послужившие к основанию учреждения Комитета, не могут почитаться и в настоящее время устраненными», а усиливающееся железнодорожное строительство дает основания предполагать, что в течение примерно пяти лет представится возможным восстановить правильное соответствие спроса и предложения на заводские изделия. Распределение заказов является по существу вопросом общегосударственного значения, поэтому Совецание высказалось «за необходимость сохранения на 5 лет нынешнего порядка распределения заказов между заводами по ценам заранее установленным». Особо подчеркивалось, что «в видах достижения основной цели учреждения Комитета — обеспечить устойчивость заводского хозяйства и устранение⁷⁶ дальнейшего перепроизводства» — необходимо в течение пяти лет «не увеличивать» число заво-

⁷⁴ Там же. Ф. 266. Оп. 1. Д. 668. Л. 4–10.

⁷⁵ Там же. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 335. Л. 99–100; Ф. 268. Оп. 5. Д. 23. Л. 141.

⁷⁶ В источнике публикации: в установлении. — *Прим. публ.*

дов, которым выдаются государственные и частные заказы. В заключение Петров просил Совет министров санкционировать как продление существования Комитета, так и сохранение установившегося за 10 лет ограниченного круга заводов-поставщиков. Цены будут представлены в Совет министров после решения указанных принципиальных вопросов и утверждения Советом министров нового положения о Комитете. Предвидя, что эти решения и утверждение задержатся, Петров заранее считал необходимым продолжить действия Комитета после 1 января 1912 г. «во избежание замешательства как в деятельности заводов, так и в деле выдачи заказов... впредь до окончательного решения возбужденных сим представлением вопросов»⁷⁷.

Таким образом, Петров, затянув на 3 месяца постановку перед Советом министров вопросов, решения по которым по существу были подготовлены уже на первом заседании 14 марта, осложнил их представление предложением одновременно утвердить Положение о Комитете. Самое представление доклада в летнее время было сделано как бы в расчете на то, что он будет заслушан не ранее осени, т.е. ближе к новому году. И действительно, доклад Петрова был заслушан в Совете министров лишь через 4 месяца в заседании 14 октября. Об этом заседании сохранилась весьма любопытная запись⁷⁸.

Центральным пунктом своего доклада на заседании Петров сделал положение транспортного машиностроения. Положение это «не улучшилось, но даже, быть может, ухудшилось». Петров вспомнил, что когда в 1890 г. Коломенский завод добивался заказа на 50 паровозов, «осторожный» Вышнеградский нашел нужным организовать специальное совещание под председательством Петрова, на котором как представители железных дорог, так и заказчики пришли к убеждению, что 50 паровозов в год достаточно для удовлетворения потребности железных дорог. Но в 1900 г., когда железнодорожное строительство вместо 126–400 верст в 1891–1892 гг. достигло (в одном только 1899 г.) 4650 верст, заводы произвели одну тысячу паровозов. За последние же 5 лет построено всего 2400 верст, и при общей производительности 8 заводов в 1600 паровозов заказы упали до ничтожной величины порядка 200 паровозов. Аналогично понизились заказы и на товарные вагоны.

Приводя подробные данные о снижении заказов, Петров утверждал, что положение не может измениться, пока не развернется желез-

⁷⁷ РГИА. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 335. Л. 92–94; Ф. 268. Оп. 5. Д. 23. Л. 139–141.

⁷⁸ Там же. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 335. Л. 125–129.

нодорожное строительство. Поэтому, если правительство нашло необходимым продлить деятельность Комитета заказов в 1906–1908 гг., то тем более это является целесообразным в настоящее время. Нынешнее положение транспортного машиностроения не может продолжаться слишком долго. В связи с новым железнодорожным строительством и нормальным расширением перевозок вскоре должно наступить такое время, когда железные дороги будут систематически нуждаться в увеличении своего паровозного парка на 4% в год. А при наличии в железнодорожной сети 20 тыс. паровозов ежегодная потребность определится в 800 единиц. Именно до наступления этого периода нельзя менять существующей системы. Дальше следовала обычная аргументация, что при возврате к свободной конкуренции часть заводов закроется, а остальные в качестве монополистов будут диктовать произвольные высокие цены.

Делая основной упор на положение паровозо- и вагоностроительных заводов, Петров все же считал нужным указать, что и положение рельсопрокатных заводов, загруженных только на 70%, является не вполне нормальным. Это показывает, что Петров в совершенно иных условиях нового экономического подъема не мог оторваться от аргументации периода кризиса, когда решающую роль играло тяжелое положение металлургической промышленности. Поэтому он делал вывод, что прекращение действий Комитета «могло бы повлечь за собой крайне нежелательное с государственной и экономической точки зрения потрясение русской железодельной промышленности, а потому благоразумнее было бы продолжать деятельность Комитета по распределению заказов»⁷⁹.

Рухлов, представители которого в Совете министров выступил с развернутыми возражениями Петрову. В выступлении Рухлова характерны два момента. Во-первых, начав уже к тому времени войну с «Продаметой» и «Продуктом», Рухлов видел в неподконтрольном ему междудеятельном Комитете заказов орган, играющий на руку «Продамете». Во-вторых, Рухлов в своем выступлении полностью игнорировал положение транспортного машиностроения и использовал заключительную формулировку Петрова о железодельной промышленности. Сославшись на то, что сам Витте считал, что в 1906 г. надо будет вернуться к свободной конкуренции, Рухлов утверждал, притом с достаточным основанием, что положение железодельных заводов (т.е. в металлургии) значительно

⁷⁹ Там же. Л. 125–126.

улучшилось. Спрос на железные изделия весьма сильно возрос, железо и сталь начинают «понемногу входить в обиход нашей жизни», а производство рельсов относительно приблизилось к тому месту, которое оно занимает в металлургии. Даже на юге России удельный вес изготовления рельсов в производстве готового продукта снизился за 20 лет с 54 до 23%. Далее Рухлов приводил данные о том, что заводы не испытывают недостатка в заказах и выполняют в последнее время государственные заказы с запозданием на 60–80 дней, а иногда даже 5–6 месяцев. Казна избаловала заводы тем, что легко освобождает их от штрафов и неустоек по договорам.

Приводя далее примеры, Рухлов сознательно валил в одну кучу металлургические заводы и вагоностроительные. Из приводившихся им же примеров видно, что задержка исполнения государственных заказов вагонными заводами вызывалась несвоевременным получением металла от южных заводов. Из всего этого Рухлов делал вывод, что никакого кризиса во всей «железоделательной» промышленности нет. Правительство же искусственным регулированием заказов и цен на железнодорожные изделия «не только не предупреждает объединение заводов в синдикат, но само создает поддерживаемый правительством постоянный синдикат в то время, когда спрос на произведения металлургической промышленности превышает предложение»⁸⁰. Кроме того, Рухлов указывал, опять-таки только по отношению к металлургическим заводам, на постоянные переплаты по заказам: «Положение министра путей сообщения при действии Комитета весьма оригинально. Заводы говорят, что они готовы поставить такую-то вещь по рублю, а министр путей сообщения обязан платить за это 1 руб. 12 коп.»⁸¹ (имеется в виду установленная цена рельсов).

Коковцов заявил, что такие разногласия между Петровым и Рухловым являются для Совета министров полной неожиданностью, так как в Междуведомственном совещании разногласия не были заявлены. По его сведениям, положение «железоделательных заводов совсем не такое удовлетворительное», как указывал Рухлов. Например, паровозостроительный Невский завод, «к которому близко стоит Министерство финансов», при производительности в 120 паровозов имеет в данный момент заказ всего на 8 единиц. Как видно из этого, Коковцов также путал «железоделательную» промышленность с транспортным

⁸⁰ Там же. Л. 127–128.

⁸¹ Там же. Д. 129 об.

машиностроением. Коковцов предложил вернуть дело в Совецание Петрова для «подробного выяснения производительности наших железодобывательных заводов, количества предъявленных им заказов в ближайшие годы и общего состояния отечественной железодобывательной промышленности». «Попутно» Коковцов предлагал осветить весьма важный вопрос — не поведет ли «восстановление нормального порядка» выдачи железнодорожных заказов к возникновению и в этой области «такого же опасного синдикализма, какой мы имеем в лице Продаметы и Продугля»⁸².

Кроме того, в Совете министров вновь дискутировался вопрос, необходимо ли цены проводить через Государственную думу. Коковцов утверждал, что в этом нет надобности. Дума отлично знает о существовании Комитета, но до сих пор не сделала возражений против решений правительства о его продлении. Коковцов утверждал, что «Дума сознает важное значение Комитета и затруднительность проведения подобных мер в законодательном порядке»⁸³.

Передача вопроса на новое рассмотрение в Совецание Петрова всполошила заводчиков. Участвуя в некоторых заседаниях, заводчики, видимо, были уверены в том, что существование Комитета будет продлено, что подтверждалось и твердой позицией самого Петрова, и подробным рассмотрением положения о Комитете. Представители обоих Советов, паровозостроительных и вагоностроительных заводов, на третий день после заседания Совета министров обратились с прошением⁸⁴ на имя председателя Совета министров Коковцова. Чрезвычайно характерно, что к ним впервые за все годы не присоединились представители металлургических заводов. Это лишний раз подтверждает, что, во-первых, положение металлургии и транспортного машиностроения в начале подъема было резко отличным и что, во-вторых, южные заводчики уже не были так заинтересованы в продлении действий Комитета, как в 1906–1908 гг. Особую роль, несомненно, сыграло укрепление «Прода-

⁸² Там же. Л. 128 об.

⁸³ Там же. Л. 129.

⁸⁴ Там же. Л. 131–134; К вопросу о взаимоотношениях монополий и царизма в период промышленного подъема: Комитет по распределению заказов на рельсы, скрепления и подвижной состав железных дорог / Публ. и вводная ст. А.Л. Сидорова // Материалы по истории СССР. Т. 6. С. 231–237. Тот факт, что данный документ открывает подборку, посвященную продлению действий Комитета заказов, невольно может создать впечатление, что инициатива постановления вопроса о продлении в условиях экономического подъема принадлежала заводам транспортного машиностроения, а не правительственному аппарату, как то было в действительности.

меты» за счет упоминавшегося большого расширения ее деятельности, а также падение удельного веса рельсов в составе всей продукции и начавшееся отставание твердых цен на рельсы от растущих цен на рыночную продукцию. К тому же, заключив синдикатский договор на рельсы, южные заводы подготовились к прекращению действий Комитета, существование которого уже потребовало четырехкратного продления. В условиях роста цен на металлы твердые цены на рельсы становились для южных заводов стеснительными⁸⁵.

В прошении обоих Советов подробно характеризовалось положение заводов транспортного машиностроения. По существу эти данные не содержали ничего нового по сравнению с теми, которыми располагало Совецание Петрова 1911 г. и которые он приводил в Совете министров 14 октября 1911 г. Повторные ходатайства заводов, подчеркивалось в прошении, сами по себе подтверждают, какое важное значение имеет деятельность Комитета для всей русской паровозостроительной и вагоностроительной промышленности: «...само существование этой промышленности в значительной степени зависело и зависит от сохранения деятельности Комитета». Ныне, когда заводы находятся в значительно более тяжелых условиях, чем в 1908 г., они рассчитывают, что правительство сочтет несвоевременным отменить регулирование железнодорожных заказов и признает необходимым продлить распределение заказов не менее чем на 5 лет, т.е. до 1917 г.

Далее в прошении подробно указывалось на рост издержек производства заводов, выражалась надежда, что предстоящий пересмотр цен в Совецании Петрова «будет обставлен столь тщательным и всесторонним обследованием совместно с представителями промышленности», как это имело место в особых совещаниях под председательством Сольского, Петрова и других лиц⁸⁶.

Новый доклад о продлении действий Комитета Петров представил лишь через 3 месяца после октябрьского заседания Совета министров, 20 декабря 1911 г. В Особом совещании, писал Петров, «подвергнуты

⁸⁵ Уточнение причин падения заинтересованности южных заводов в существовании Комитета затрудняется тем, что, несмотря на относительное обилие литературы о «Продамете», так и не выяснено точно, почему только в начале нового подъема удалось достигнуть соглашения заводов об охвате синдикатом сортового металла, с которым непосредственно было связано и заключение договора на рельсы.

⁸⁶ О работе Особого совещания 1901–1902 гг. под председательством Сольского и комиссии Н.П. Петрова см.: *Гиндин И.Ф.* Государство и экономика в годы управления С.Ю. Витге. Гл. 7. // Вопросы истории. 2007. № 9. С. 77–82; Гл. 6. // Вопросы истории. 2007. № 6. С. 83–93; № 8. С. 78–90. — *Прим. публ.*

подробному обсуждению обстоятельства наблюдаемого ныне промышленного подъема» (журналы этого обсуждения не обнаружены). Совещание пришло к выводу, что «если о подъеме в настоящее время и можно говорить, то лишь в отношении собственно металлургической промышленности (наконец-то Совещание впервые в этом разобралось. — И.Г.), но и здесь необходимы серьезные оговорки». Далее следовало обычное для 1910–1911 гг. рассуждение о том, что «некоторое оживление промышленности являлось не следствием медленного, но неуклонного и прочного роста потребления на внутреннем рынке, а лишь следствием хороших урожаев двух предшествующих лет и потому не может быть признано устойчивым». Петров прямо ссылался на объяснительную записку к росписи государственных доходов и расходов на 1912 г., о которой говорилось выше, и тут же указывает на неурожай 1911 г., на неудачные результаты минувшей Нижегородской ярмарки и на поступающие сведения о сокращении производства и увольнении рабочих на текстильных предприятиях.

Кроме того, уточняет Петров, все сказанное о металлургии не относится к машиностроению. Некоторое оживление металлургической промышленности подняло цены на металлы и тем самым невыгодно отразилось на машиностроении, которое осталось при ограниченных заказах на подвижной состав, «удовлетворяющих лишь в 1/4 части производительности заводов». Приводя далее подробные сведения о динамике заказов за последние 10 лет, Петров дает следующий прогноз заказов государственных и частных железных дорог на трехлетие 1912–1914 гг.: в среднем в год — 800 паровозов, 1300 пассажирских вагонов, 5 тыс. товарных, 20–25 млн пудов рельсов. Однако и эти данные, оговаривает он, весьма предположительны. Сюда входит мобилизационная потребность в паровозах — около 280 единиц в год, проект ассигнования на которые еще не внесен в Государственную думу и вряд ли будет утвержден ранее 1913 г. Здесь же учтены те потребности строящихся дорог, которые еще не определены точно Министерством путей сообщения, а также потребности тех частных железных дорог, которые разрешены правительством, но еще не приступили к строительству. Совещание убедилось, что положение транспортного машиностроения в ближайшие годы будет гораздо более тяжелым, чем в начале века, когда правительство в интересах общегосударственных признало необходимым ввести систему распределения заказов по фиксированным ценам.

Далее в докладе приводились обычные, уже не раз высказывавшиеся в пользу сохранения Комитета заказов аргументы об опасности перехо-

да к свободной конкуренции в условиях резкого повышения предложения над спросом и сообщалось, что Совецание вновь единогласно пришло к выводу о необходимости сохранения Комитета заказов, однако, в виде компромисса, уже не на 5 лет, а на 3 года.

Представители Министерства путей сообщения — директор канцелярии Н.И. Туган-Барановский и начальник Управления железных дорог А.П. Козырев — по существу сняли принципиальные возражения против дальнейшего распределения заказов, но пытались подорвать сохранение самого Комитета заказов, предлагая передать его функции Комитету Управления железных дорог. Совецание не только отвергло их предложения, но нашло еще нужным разобраться и опровергнуть некоторые нападки Рухлова на Комитет заказов. В частности, оно пришло к заключению, что в большинстве случаев опоздание заводов в исполнении государственных заказов вызывалось либо последующими изменениями конструкций подвижного состава, либо не зависящими от заводов причинами. Характерно, что Особое совещание не стало рассматривать претензии Рухлова к металлургическим заводам, а опять-таки сосредоточило свое внимание лишь на заводах транспортного машиностроения.

В заключительной части доклада Петрова содержалось лишь предложение о сохранении Комитета заказов на 3 года, но ни слова не говорилось о пересмотре цен⁸⁷. Объясняется это позицией, занятой в вопросе о ценах Рухловым. В направленном 21 декабря 1911 г. (т.е. одновременно с докладом Петрова) заключении⁸⁸ в Совет министров Рухлов по-прежнему высказывал «серьезные сомнения» в необходимости продолжать распределение заказов по фиксированным ценам. Ссылаясь на «чугунный голод», он не отказал себе в удовольствии отметить, что «поддержание металлургических заводов во время кризиса» стало в годы подъема «поддержанием на каждом существующем, даже процветающем заводе производства железнодорожных принадлежностей» и что тем самым поддерживается искусственно заниженный уровень производства рельсов в ущерб рыночной продукции. Рухлов утверждал, что правительство все время платило за рельсы больше, чем частные железные дороги, а теперь лишает себя возможности снизить цены во время подъема.

⁸⁷ РГИА. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 335. Л. 145–155; Материалы по истории СССР. Т. 6. С. 237–257.

⁸⁸ РГИА. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 335. Л. 168–172.

Однако, идя навстречу единогласному мнению ведомств и учитывая, что из-за затянувшегося рассмотрения отмена распределения заказов может «вызвать некоторое замешательство в деятельности заводов», Рухлов соглашался на продление распределения еще на 3 года. Одновременно Рухлов заявлял, что «по тем же основаниям» он готов согласиться и на продление распределения заказов на подвижной состав. Иначе говоря, Рухлов продолжал игнорировать совершенно иные условия, в которых находилось транспортное машиностроение в начале промышленного подъема 1909–1913 гг., и обнаружил полное непонимание сущности вопроса распределения и его значения для Министерства путей сообщения. Вся разница между положением металлургии и транспортного машиностроения сводилась для Рухлова к тому, что «последнее меньше работает на рынок».

В действительности Рухлова по существу интересовало лишь одно — любым путем отделаться от Комитета заказов. Он обвинял Комитет в том, что он не выполнил указаний Особого совещания Сольского: не изучал заводов, не сосредоточивал заказов на лучших в техническом отношении предприятиях, не вел остальные к переходу на рыночную продукцию, а сохранил заказы за всеми заводами, которые их выполняли перед кризисом. Опирируя опять-таки аргументами, относящимися только к металлургическим заводам, Рухлов принимал (вернее делал вид, что принимает) всерьез все те бюрократические благопожелания, которыми сопровождалось учреждение Комитета в 1902 г. В вину Комитету Рухлов ставил также его полную зависимость от данных, получаемых от заводов. Отсюда Рухлов делал вывод, что распределение заказов должно быть передано Комитету Управления железных дорог, и опять-таки утверждал, что лишь в этом случае юридически допустимо продлить распределение заказов в порядке верховного управления, без Государственной думы.

Совет министров в заседании 29 декабря 1911 г. согласился с Петровым, что заводы еще переживают последствия «тяжелой години» военных действий на Дальнем Востоке, когда только благодаря «своевременно (в 1900–1903 гг. — И. Г.) проявленным заботам о сбережении этих предприятий удалось срочно и без переплаты изготовить требовавшийся в усиленном количестве подвижной состав». Избыток паровозов, изготовленных в 1904–1905 гг., все еще обеспечивает ежегодное обновление паровозного парка (здесь имелся в виду ремонт паровозов, возвращенных с Дальнего Востока). Потребность в паровозах снизилась также вследствие возрастания средней величины пробега, а потреб-

ность в вагонах — вследствие увеличения их грузоподъемности. К тому же эти заводы никак не могут перейти на рыночную продукцию. Все же можно рассчитывать, что около 1915 г. заказы на паровозы дойдут до 740 единиц. Вероятно, повысится потребность и в других железнодорожных принадлежностях, вот тогда-то настанет время вернуться к свободной конкуренции.

Однако, полагал Совет министров, было бы неосторожно уже теперь предрешать, что продление существующего порядка распределения заказов делается в последний раз. Ведь если положение заводов не улучшится, то, какие бы заявления ни делало сегодня правительство, оно все же «вынуждено будет вновь пойти на дальнейшее сохранение упомянутого, хотя и убыточного для казны, способа распределения заказов». Поэтому необходимо, чтобы Министерство путей сообщения вновь высказало свои соображения по данному вопросу в начале 1914 г. Рухлову также поручалось представить в 1914 г. свои соображения о порядке заказов на период с 1915 г.

Не согласился Совет министров с Рухловым и в отношении передачи распределения заказов в Комитеты Управления железных дорог и Управления сооружений железных дорог. В распределении приходится руководствоваться не хозяйственными интересами, «а более широкими соображениями общегосударственного свойства, что во всяком случае выходит за компетенцию Комитетов железнодорожных управлений». Был отвергнут и аргумент Рухлова, что продление действий Комитета заказов не может быть проведено без Государственной думы.

Решением Совета министров действие Комитета было продлено до 1915 г., а «Особое совещание для пересмотра цен» закрыто «за исполнением возложенных на него задач»⁸⁹. Последняя формулировка звучит несколько парадоксально, так как цены не были пересмотрены. В том же заседании Совета министров Рухлов прямо утверждал, что дальнейшее «ограждение металлургических предприятий от конкуренции вызывается стремлением заводчиков удержать нынешние высокие цены на железнодорожные изделия, вопреки сократившемуся спросу». Рухлов явно не учитывал или сознательно игнорировал, что при начавшемся росте цен на рыночный металл твердые цены на рельсы изменились и с конца 1910 г. начали отставать от цен на рыночный металл. Рухлов обещал в недалеком будущем поставить вопрос о пони-

⁸⁹ Там же. Л. 187–189. Весь журнал заседания 29 декабря 1911 г. — Там же. Л. 185–189; Материалы по истории СССР. Т. 6. С. 257–266.

жении цены на рельсы. В то же время Рухлов не видел нужды пересматривать установленные в 1902 г. и формально действовавшие цены на вагоны и паровозы, которые, заявлял он, вследствие значительного изменения типов подвижного состава в соответствии с «развитием техники» потеряли практическое значение⁹⁰. Тем самым Рухлов прямо признал, что распределение заказов (Комитетом) на вагоны и паровозы не ведет к удорожанию подвижного состава. А не поставив в течение трех последующих лет вопроса о снижении фиксированной цены на рельсы, Рухлов косвенно признал и то, что с 1910–1911 гг. в условиях роста цен на металлы переплаты за рельсы прекратились. По существу вся линия и аргументация Рухлова (затемнение различий между положением металлургии и машиностроения, выпады против Комитета, постановка вопроса о переплатах) были подчинены одной-единственной цели — ущемлению «Продаметы», которая уже мало была заинтересована не только в регулировании заказов на рельсы, но и в их получении. Правильная организационно-хозяйственная и техническая постановка заказов, особенно важная для поставок подвижного состава, совершенно не интересовала Рухлова.

Совет министров санкционировал в 1911 г. дальнейшее существование Комитета заказов единственно из-за тяжелого положения транспортно-машиностроения в результате коковцовско-рухловской линии на максимальную «экономия» затрат на оснащение железных дорог подвижным составом.

В целом же все перипетии продления действий Комитета заказов в 1911 г. протекали под знаком старых «идей» промышленной политики Витте, которые дебатировались еще на совещании Сольского в 1902–1903 гг. Решающее практическое значение имела при этом главная «идея» (восходившая еще к 70–80-м гг. XIX в.) о том, что во время кризисов, «потрясений» и затруднений надо сохранять крупные предприятия, для насаждения которых правительство «не жалело жертв». Делавшиеся Витте оговорки относительно изживания покровительства в ходе и вследствие развития свободной конкуренции всплывали при каждом очередном рассмотрении вопроса о дальнейшем существовании Комитета, но неизменно отступали перед «главной идеей». Высшая бюрократия не могла не сознавать, что времена изменились, и «свободная конкуренция» приведет теперь лишь к еще большему укреплению синдикатов. Известным исключением была лишь позиция Рухлова,

⁹⁰ Там же. Л. 186 об. — 187.

стремившегося противопоставить синдикатам свое министерство в качестве монопольного заказчика.

Между тем общая ситуация со времен Витте изменилась коренным образом. Развитие государственного железнодорожного хозяйства, с одной стороны, и монополистических объединений — с другой, объективно вело к совершенно иным взаимоотношениям и связям государственного аппарата с поддерживаемыми правительством отраслями. Эти объективно складывающиеся новые отношения были в какой-то мере ясны тем чиновникам, на которых лежало непосредственное осуществление контактов правительственного аппарата с промышленностью, вроде товарища министра путей сообщения Н.А. Щукина (сначала председателя Комиссии подвижного состава, тяги и мастерских, а затем председателя Комитета заказов), постоянного члена Комитета заказов генерального контролера А.И. Маликова и других членов Комитета от министерств финансов и торговли и промышленности, но совершенно оставались вне поля зрения ведущих царских сановников.

*4б. [Металлургия и машиностроение на пике подъема.]
Последнее трехлетие существования Комитета*

Последнее трехлетие существования Комитета совпадает по времени с высшим уровнем промышленного подъема 1909–1913 гг., а вместе с тем и с высшим уровнем развития русской металлургии за все время ее существования. В 1913 г. выплавка чугуна достигла 283 млн пудов, стали — 300 млн пудов, изготовление готового продукта — 247 млн пудов, что превышало уровень начала подъема на 65% по чугуну и на 75–80% по стали и готовому продукту. Изготовление рельсов уже в 1909–1911 гг. дошло в среднем до 30,8 млн пудов в год, т.е. достигло высшего уровня 1900 г. и, вопреки прогнозам Совещания Петрова, не снизилось до 25 млн пудов. В 1912–1914 гг. в связи с развертыванием перед войной железнодорожного строительства производство рельсов возросло до 114 млн пудов и тоже достигло высшей точки за все время существования русской металлургии. Все же оно по-прежнему отставало от общего роста металлургии за трехлетие 1912–1914 гг. и составило всего 16% от суммарного объема готового продукта, что превышало лишь низшую точку, 1906–1908 гг. — время почти полного прекращения железнодорожного строительства.

На южных заводах производство рельсов также увеличилось и в абсолютных размерах превысило как высший уровень 1900 г., так и уро-

вень всех последующих трехлетий. Однако удельный вес изготовления рельсов продолжал неуклонно падать: 57% накануне кризиса, 35% во время кризиса, 26% в 1903–1905 гг., 24% в 1906–1911 гг. и 21,8% в рассматриваемое предвоенное трехлетие. Удельный же вес производства рельсов на Урале достиг почти 22% в общероссийском производстве и в то же время наиболее высокой доли в общей сумме готового продукта — 21% вместо 16,7% накануне кризиса, 17,7% в годы кризиса и 10% в 1906–1908 гг. С 1909 по 1914 г. весь прирост готового продукта здесь составил 7 млн пудов (с 33,6 до 40,7%), из которых 4,5 млн пудов падало на производство рельсов (увеличившееся с 3,95 млн пудов до 8,43). Почти весь этот прирост относился всего лишь к двум заводам, Богословскому и Демидовскому (см. ниже).

Характерно, что на пяти крупнейших заводах, занимавших ведущее положение в «Продамете» и изготавливавших две трети готового продукта (от 34 до 49 млн пудов за 1910–1912 гг.) — Южнорусско-Днепровском, Новороссийском, Русско-Бельгийском, Александровском и Донецко-Юрьевском — доля рельсов составляла в среднем всего лишь 23% (от 19 до 26%, правда, на Новороссийском заводе она в 1912 г. достигла 38%). По остальным же четырем заводам — Донецкому, «Русский Провиданс», Таганрогскому и Макеевскому — доля рельсов составляла в среднем 36% от общего объема готового продукта (от 33 до 38%). В абсолютных цифрах каждый из первых пяти заводов произвел за 1910–1912 гг. в среднем 8,9 млн пудов, а каждый из остальных четырех — до 7 млн пудов. Это явно показывает, что ведущие рельсовые заводы, за исключением Донецкого, стали в годы промышленного подъема менее заинтересованными в производстве рельсов.

Иначе развивались Богословский и Демидовский заводы, на которых было сосредоточено почти все уральское производство рельсов. Доля изготовления рельсов на них неуклонно росла и в трехлетие 1910–1912 гг. достигла у Богословского общества 14,9 млн пудов, или 83% от общего объема готового продукта, а у Демидовского — 5,8 млн пудов, или 68%. Таким образом, в наибольшей степени специализировались на производстве рельсов в годы подъема оба уральских завода, причем Богословский стал самым крупным в стране производителем рельсов, а Демидовский почти достиг уровня производства во второй группе южных заводов⁹¹.

⁹¹ Указанные цифры по заводам исчислены на основании данных РГИА: Ф. 266. Оп. 1. Д. 804. Л. 3–4.

Такое развитие обоих уральских заводов вызывалось, во-первых, сознательным покровительством им со стороны Комитета заказов, стремившегося загрузить оба завода до полной их мощности. Подобная позиция Комитета имела своим основанием выгодность изготовления рельсов для железных дорог Приуралья и Сибири поближе к местам их потребления. В 1909 г. заводы, «войдя во вкус», доказывали Комитету, что по своему территориальному расположению они имеют основание рассчитывать на получение до 30% заказов⁹². Не предъявляя повышенных претензий, эти заводы, избалованные покровительством, мало заботились о качестве своей продукции. Как показывают документы, в 1913 г. главный инженер отдела по испытанию и освидетельствованию заказов министерства писал, что вследствие «погони не за качеством, а за количеством производимых рельсов»⁹³ богословские рельсы являются худшими из поставляемых всеми рельсовыми заводами. Так завод, находившийся в течение 17 лет на иждивении Государственного банка, использовал особое покровительство и экономические выгоды своего расположения.

Второй причиной, благоприятствовавшей увеличению заказов на Урале и в то же время относительному росту производства рельсов второстепенными участниками «Продаметы», было снижение выгодности производства рельсов в условиях промышленного подъема и резкого повышения цен на металл. Не случайно Рухлов и не думал ставить вопрос о пересмотре цен на рельсы в сторону снижения. В 1912 г. Комитет заказов тщетно добивался от Рухлова выяснения этого вопроса и, в конце концов, добился только его молчаливой санкции продолжать выдачу заказов по 1 руб. 12 коп. за пуд⁹⁴.

В нашей литературе, посвященной металлургии в годы промышленного подъема, утверждается либо принимается как нечто само собой разумеющееся, что заказы на рельсы были в годы подъема столь же выгодными для заводов, как и до него — во время кризиса и последовавшей за ним депрессии. Между тем начавшийся с конца 1910 г. рост цен на металл, все более взвинчивавшийся вследствие политики «Продаметы», в конце концов привел к совершенно иному соотношению цен на рыночный металл и цен на рельсы, нежели то, которое сложилось

⁹² Там же. Д. 804. Л. 3–4.

⁹³ Ср. о Богословском обществе: Гиндин И.Ф. Особенности развития Богословского горного округа в конце XIX — начале XX в. // Вопросы истории. 1983. № 2. С. 41–55. — Прим. публ.

⁹⁴ РГИА. Ф. 273. Оп. 9. Д. 1248. Л. 127, 135.

в годы кризисов и депрессий. Достаточно сказать, что цены на сортовой металл и балки составляли на Харьковской каменноугольной и металлургической бирже с конца 1911 г. и кончая серединой 1913 г. от 1 руб. 33 коп. — 1 руб. 34 коп. до 1 руб. 41 коп. — 1 руб. 47 коп., а со второй половины 1913 г. до начала войны — от 1 руб. 34 коп. — 1 руб. 37 коп. до 1 руб. 46 коп. — 1 руб. 51 коп. (цены франко-Харьков минус 12 коп. железнодорожного тарифа за доставку с заводов). Цена же на рельсы оставалась неизменной с 1905 г. до начала войны — 1 руб. 12 коп. Следовательно, вопреки существующему мнению, заказы на рельсы во время подъема перестали быть выгодными для ведущих в «Продамете» заводов, причем эта тенденция наметилась еще во второй половине 1910 г. Этим, очевидно, и объясняется отмеченное перераспределение ролей в производстве рельсов и повышение роли второй группы заводов на Юге (кстати, не вызвавшее, по-видимому, возражений у заправил «Продаметы») и повышение роли уральских заводов.

Такой вывод подтверждается и данными о меньшей выгодности изготовления рельсов в годы подъема по сравнению с рыночной продукцией, приводимыми (но, как правило, не интерпретируемыми) в ряде специальных работ. Так, в лучшей и наиболее полной работе А.Л. Цукерника приведена следующая таблица⁹⁵.

Таблица 2

**Издержки производства и продажные цены
на металл в 1913–1914 г. (в коп. за пуд)**

Виды продукции	Издержки производства	Продажная цена
Балки и швеллеры	90	132
Сортовое железо	95	137
Листовое железо	108	149
Рельсы железнодорожные	90	111

По этим цифрам видно, что разность между продажной ценой и издержками производства рельсов была примерно в два раза ниже той

⁹⁵ Цукерник А.Л. Синдикат «Продамет». М., 1959. С. 223. Последняя колонка таблицы мной опущена.

же разности по всем основным видам рыночной продукции. Но одновременно цифры свидетельствуют и о том, что южные заводы в годы подъема отнюдь не были заинтересованы в государственных заказах и лишь вынуждены были поставлять рельсы по значительно более низким ценам. Это отнюдь не подтверждает версию о «командной роли» «Продаметы» в Комитете заказов, но вполне согласуется и с показанной выше пассивностью металлургических заводов при решении вопроса о дальнейшем существовании Комитета в 1911 г., и, что важнее, с обрисованной выше ролью Комитета как государственного органа, независимого от монополий.

Отмеченное уменьшение выгодности производства рельсов и изменение соотношения цен на рельсы и металлы объясняет все перипетии взаимоотношений Комитета заказов с поставщиками рельсов. Ясно, что в создавшихся условиях синдикат отнюдь не обнаруживал стремления к «захвату» заказов и даже рвения к их своевременному исполнению. В 1910 г. южные заводы впервые начинают добиваться «отдаления сроков поставки» рельсов⁹⁶. В феврале 1912 г. Комитет вынужден был по просьбе заводов перераспределить заказы. В данном случае перераспределение еще мотивировалось тем, что два завода перегружены заказами на рельсы для частных железных дорог⁹⁷. Вслед за этим Комитет вынужден был подробно обсуждать с заводами поставки на 1912 г., поскольку заводы утверждали, что не могут выполнить две трети годового заказа (6,4 из 10 млн пудов) к 1 июля, а остальное к 1 сентября. В конце концов Комитет вынужден был согласиться на получение к 1 июля лишь 2,5 млн пудов и на выполнение некоторой части заказов позднее 1 сентября⁹⁸. Аналогичные трудности испытывал Комитет в 1913 г. и особенно в 1914 г.⁹⁹, будучи вынужден, в частности, разбирать вопрос об освобождении некоторых заводов от заказов на рельсы.

Уже в июне 1912 г. количество не сданных в срок рельсов достигло 2,85 млн пудов, а на 1 июня 1913 г. — 4,87 млн пудов¹⁰⁰, при этом по государственным заказам количество не сданных в срок рельсов возросло с 2,0 до 3,3 млн пудов, а по частным — с 800 тыс. до 1 млн 540 тыс. пудов.

⁹⁶ РГИА. Ф. 266. Оп. 1. Д. 668. Л. 50.

⁹⁷ Там же. Ф. 273. Оп. 9. Д. 1248. Л. 128–130.

⁹⁸ Там же. Л. 131–136.

⁹⁹ Там же. Д. 1249. Л. 37, 99, 112, 204–206.

¹⁰⁰ В источнике публикации количество не сданных в июне 1912 г. и в июне 1913 г. заказов указано, соответственно, как 2,85 и 4,87 тыс. пудов, что противоречит всем последующим сведениям данного абзаца. — *Прим. публ.*

Один только особо покровительствуемый и наиболее специализированный Богословский завод не сдал на 1 июня 1,3 млн пудов рельсов, что объяснялось выполнением в первую очередь заказов частных железных дорог¹⁰¹.

Еще большее раздражение Управления железных дорог и лично Рухлова вызывали затруднения в размещении не регулируемых Комитетом заказов и возмещаемых непосредственно местными управлениями железных дорог заказов на прочие «железнодорожные принадлежности». Первое столкновение с «Продаметой» произошло еще в 1909 г., когда Комитет Управления железных дорог предложил восьми заводам принять заказы на бандажи по ценам 1908 г. (заводы требовали повысить цены на 5 коп.). «Продамета» соглашалась сохранить цены 1908 г. при условии, если договор будет заключен с ней и ей будет предоставлено право самой распределять заказ между заводами. Тогда Рухлов 15 мая 1909 г. впервые поставил вопрос о «противодействии вредной для казны деятельности» «Продаметы». Ссылаясь на то, что заводы резко повысили цены на поставку железа и стали, заявленные местными управлениями государственных железных дорог, Рухлов просил разрешить приобрести 5 тыс. бандажей для ремонта вагонов за границей. Коковцов и Харитонов согласились с предложением Рухлова, однако Тимашев встал на иную точку зрения — небольшое повышение цен оправданно, а в распределении заказов «Продаметой» нет ничего вредного для казны и «незаконного». Коковцов после того, как его посетили представители Совета съездов торговли и промышленности, сам дал справку, что заводы согласны взять на себя разницу в стоимости доставки бандажей до места назначения. В конечном счете и Рухлов в заседании Совета министров признал нежелательным заказывать бандажи за границей, но просил на всякий случай предоставить ему право сделать такой заказ, на что и получил разрешение Совета министров¹⁰².

Вторично вопрос о заграничных заказах был поставлен Рухловым в октябре 1912 г. Заводы с 1911 г. задерживали поставку стрелок, крестовин и стрелочных переводов: к 1 октября 1912 г. недопоставка первых достигла 13%, вторых и третьих — 30%. Поэтому Рухлов просил Совет министров разрешить ему, если недопоставка будет продолжаться, проинформировать за границей заказы на 2,5 млн, а при отказе заводов дать мате-

¹⁰¹ РГИА. Ф. 266. Оп. 1. Д. 804. Л. 3–4.

¹⁰² Там же. Ф. 268. Оп. 5. Д. 15. Л. 185, 202, 206.

риальные гарантии своевременности поставок на 1913 г. — продолжить заграничные заказы. В своем представлении Рухлов не выдвигал обвинений против «Продаметы», а лишь указывал на то, что заводы загружены заказами и не успели улучшить свое оборудование. Харитонов и Коковцов дали согласие на заказ за границей¹⁰³. Однако в Совете министров Тимашев стал возражать против заказа за границей, утверждая, что заводы поздно получили чертежи от железных дорог. Заводы заверяют, утверждал Тимашев, что к концу года выполнят заказы. По его сведениям, заводы прилагают «немалые усилия к поднятию своей производительности на должную высоту», а у Донецкого завода даже возникло предположение о сооружении специального цеха.

Совет министров не согласился с Тимашевым. Причины запоздания поставок «лежат глубже и коренятся в уверенности заводов относительно полной безнаказанности для них невыполнения принятых перед казной обязательств». Такая уверенность является результатом «крайне снисходительного отношения казенных управлений к своим контрагентам»; вследствие практикуемых в широких размерах «систем сложения штрафов и неустоек» создалось такое положение, при котором «все старания отечественных предприятий направлены к исполнению сроков частных заказов». По убеждению Совета министров, «только неуклонное использование казной предоставленных по договорам способов воздействия может поставить дело на правильные основания». К обещаниям заводов, о которых говорил Тимашев, следует отнестись осторожно. «Лучшим залогом своевременного исполнения заказов» является снабжение казенных управлений «средствами обойтись в крайнем случае без услуг отечественных заводов». Под такими средствами Совет министров, однако, имел в виду не возможность заказа за границей, а организацию государственных предприятий (с этой идеей правительство носилось во время топливного и металлического голода).

На заказы за границей Совет министров шел все же неохотно, решив их Рухлову «в крайнем случае» при совершенной неизбежности этой меры¹⁰⁴. Приводить эту «угрозу» в исполнение не пришлось. В июле 1913 г. Министерство путей сообщения писало, что заводы согласились на заключение неустоечных договоров и выполнили к весне 1913 г. все обязательства. На следующий год они также подписали

¹⁰³ Там же. Л. 292–294.

¹⁰⁴ Там же. Ф. 1276. Оп. 24. Д. 41. Л. 263–267; Ф. 268. Оп. 5. Д. 15. Л. 310–311.

неустойчивые договоры и согласились на требуемые министерством сроки поставки. Тем не менее заводы все же отстают с поставками, хотя и меньше, чем в прошлом 1912 г. Поэтому на всякий случай Министерство путей сообщения просило возобновить ему разрешение на заграничный заказ¹⁰⁵.

Значительно большие осложнения испытывало министерство по номенклатуре нецентрализованных заказов, производившихся на местах управлениями отдельных государственных железных дорог. Последные вынуждены были мириться как с повышением цен на металл, так и с отказом «Продаметы» принять предлагаемые ей сроки поставок и, главное, предусмотреть в договорах неустойки и штрафы за невыполнение или просрочку поставок¹⁰⁶.

Совершенно иначе складывались взаимоотношения министерства с заводами транспортного машиностроения. Заказы на пассажирские вагоны, как и предвидело междуведомственное совещание Петрова, в среднем по-прежнему оставались на сравнительно высоком уровне, достигнутом в 1909–1911 гг., однако отличались значительной неравномерностью: 2250 вагонов в 1912 г., 494 — в 1913 г. и 1664 в 1914 г. По товарным же вагонам прогноз не оправдался. После весьма низкого уровня 1912 г. (8220 вагонов) заказы подскочили в 1913 г. до 24,1 и в 1914 г. до 26,5 тыс. единиц, так и не достигнув уровня 1900 г. и хотя бы 1905 г. (30,6 и 27,4 тыс. единиц). В целом же загрузка вагонных заводов заказами почти дошла в 1912–1914 гг. до уровня 1900–1902 гг. (128 и 137 млн руб.). Это оживление не коснулось паровозных заводов: в 1912 г. выпуск на всех восьми заводах составил всего 313 единиц, т.е. чуть выше 1894 г., и стал возрастать, дойдя до уровня 1898 г. лишь в самом конце промышленного подъема — 654 паровоза в 1913 г. и 763 в 1914 г.

Насколько тяжелым было положение паровозных заводов в разгар промышленного подъема, показывает тот факт, что по смете государственных расходов 1912 г. были предусмотрены средства на заказ всего лишь 51 паровоза (отмеченное увеличение в 1913–1914 гг. заказов на паровозы и товарные вагоны шло главным образом за счет частных железных дорог). Совет представителей паровозостроительных заводов ходатайствовал перед правительством о скорейшем внесении в законодательные учреждения проекта о приобретении подвижного состава для завершения строительства Амурской железной дороги в количестве

¹⁰⁵ Там же. Ф. 268. Оп. 5. Д. 15. Л. 332–335.

¹⁰⁶ См.: Цукерник А.А. Указ. соч. С. 201–211, 218.

200 паровозов с тем, чтобы Министерству путей сообщения было немедленно разрешено произвести этот заказ. Соответствующий законопроект был внесен правительством в Государственную думу, рассмотрен в ее комиссиях, но не проведен через заседание Думы до летних каникул. В итоге заводы, по согласованию с Советом, начали производство паровозов в запас и собирались довести изготовление к концу года до 136 единиц. 31 июля 1912 г. Совет представителей паровозостроительных заводов обратился с ходатайством к Н.Л. Щукину, ввиду задержки с утверждением кредитов Амурской железной дороге, принять эти паровозы в счет будущей потребности государственных железных дорог для усиления перевозок в осенние месяцы. Совет указывал, что хранение значительного числа готовых паровозов стесняет работу заводов и опасно в пожарном отношении¹⁰⁷.

10 сентября того же года Рухлов просил Совет министров разрешить прием 80 паровозов для усиления осенних напряженных перевозок на привислинских дорогах. Он указывал, что удовлетворение ходатайства заводов крайне желательно не только для них, но и для министерства. В то же время эти ходатайства наталкиваются на препятствия чисто формального порядка. Помимо законопроекта о приобретении паровозов для Амурской железной дороги, в Думе находится еще не рассмотренный проект о заказе 214 паровозов на случай мобилизации. Кроме того, на 1913 г. испрашивается кредит на приобретение для государственных железных дорог 146 паровозов¹⁰⁸. Одновременно Совет представителей паровозостроительных заводов обратился с просьбой о поддержке их ходатайства к Коковцову¹⁰⁹. Ходатайство заводов было удовлетворено лишь в декабре 1912 г.¹¹⁰

В целом в 1912 г. все ассигнования по смете государственных расходов на приобретение подвижного состава для государственных железных дорог составляли 19 млн руб. Это самая низкая цифра за все 1900-е гг.¹¹¹ Результатом такого положения явилась все большая загрузка крупнейших машиностроительных заводов, не являвшихся в то же время специализированными заводами транспортного машиностроения (Путиловский, Коломенский и др.), заказами обоих военных ведомств. В феврале 1914 г. Министерство путей сообще-

¹⁰⁷ РГИА. Ф. 273. Оп. 9. Д. 1327. Л. 7–8.

¹⁰⁸ Там же. Л. 10.

¹⁰⁹ Там же. Л. 24.

¹¹⁰ Там же. Л. 59.

¹¹¹ Там же. Ф. 1276. Оп. 8. Д. 212. Л. 2.

ния именно данным обстоятельством объясняло замедление поставок заводами запасных частей к паровозам и вагонам. К концу 1913 г. просрочка в поставках запасных частей увеличилась с 42 до 100 дней. Запасы снижались, а процент неотремонтрованного подвижного состава возрастал. При этом цены на запасные части выросли на 33%. Меры, принятые заводами для расширения производства, скажутся лишь через 1–2 года. Ввиду этого Рухлов просил разрешения произвести заказ за границей на 430 тыс. пудов стоимостью 1 млн 350 тыс. руб. для обеспечения потребности дорог до 1915–1916 гг.¹¹² Тимашев счел этот заказ преждевременным: Сормовский и Коломенский заводы являются конкурентами «Продаметы», и казне невыгодно делать заказы за границей. Рухлов на это отвечал, что за последние 3 года оба завода приняли заказов всего на 700 тыс. руб., цены же на полускаты повысились с 17,7 до 23%.

Совет министров 6 марта 1914 г. принял общее постановление, временно предоставлявшее ведомствам право выписывать из-за границы железо и сталь в сырье, полуфабрикатах и готовых изделиях, как-то: рельсы, стрелки, скрепления и т.п., — с уплатой пошлины, не испрашивая на это каждый раз согласие министра торговли и промышленности, а лишь заранее заручившись таким согласием в общей форме на определенный срок и количество металла. Мотивировалось такое решение необходимостью предоставить «большую свободу в борьбе с неисправностью отечественных металлических заводов и произвольным повышением ими цен»¹¹³.

Следует сказать, что в общем Министерство путей сообщения и в 1912–1914 гг. скорее ощущало выгоды от существования Комитета заказов, чем неудобства. Положение транспортного машиностроения только начало улучшаться. В снабжении рельсами сохранение Комитета заказов обеспечивало министерству стабилизацию цен, резко отстававших в условиях промышленного подъема от повышения цен на рыночную продукцию металлов. Давление «Продаметы» министерство испытывало главным образом в лице своих местных управлений железных дорог, заказы которых в суммарном выражении составляли лишь небольшую часть, не свыше 10% от стоимости всех государственных заказов, выдаваемых металлургическим и машиностроительным заводам. Во всяком случае взаимоотношения с «Про-

¹¹² Там же. Ф. 268. Оп. 5. Д. 16. Л. 85–86.

¹¹³ Там же. Л. 110–112.

даметой» и в малой степени не имели для министерства такого значения, какое имели для его снабжения топливом взаимоотношения с «Продуглем».

5. Ликвидация Комитета в конце 1914 г. и его фактическое восстановление в 1916 г.

И все же Рухловым в августе 1914 г. был поставлен на очередь и доведен до конца вопрос о ликвидации Комитета. Сделано это было отнюдь не в видах хозяйственных интересов железнодорожного строительства Министерства путей сообщения, а ради проведения принципиальной линии «борьбы» с синдикатами.

После отставки Коковцова и замены его на посту главы правительства Горемыкиным, в чем выразилась «победа» крайних помещичьих элементов, «борьба» с синдикатами стала в правительстве модной. Заменивший Коковцова на посту министра финансов П.А. Барк заботился лишь об охране интересов банковского крыла финансовой олигархии, не желая вмешиваться в вопросы, которым придавалось политическое значение. Только министр торговли и промышленности С.И. Тимашев в более или менее осторожной форме продолжал проводить прежнюю линию в отношении синдикатов. 30 июля 1914 г., почти сразу после начала Первой мировой войны, Рухлов возбуждает в своих письмах заинтересованным министрам вопрос о ликвидации Комитета заказов и сразу получает согласие Харитонова, а вслед за ним и Барка. 6 октября вопрос вносится Рухловым в Совет министров, а 14 октября Совет министров принимает решение о ликвидации Комитета заказов с января 1915 г. Возражения поступили лишь со стороны Тимашева. Вся аргументация при обсуждении этого вопроса показывает, что правительство в целом еще находилось полностью во власти довоенных представлений и никак не связывало (за исключением, и то лишь отчасти, одного Тимашева) решение о судьбе Комитета с новыми условиями начавшейся мировой войны.

В своем представлении 6 октября в Совет министров с грифом «секретно» Рухлов весьма субъективно излагал историю продления действий Комитета заказов в 1911 г., в частности, вопреки фактам утверждал, что само Междуведомственное совещание Петрова возникло лишь после выявившихся в Совете министров разногласий по поводу продления действий Комитета. Далее, в подтверждение своей правоты, Рухлов да-

вал обзор состояния металлургической промышленности. В последние годы, подчеркивал он, потребность в товарных вагонах оказалась значительно выше, чем считало Совецание Петрова в 1911 г. (хотя сам Рухлов тогда прогноза Совецания не оспаривал). Вынужденный признать, что положение паровозостроения за истекшие три года было малоудовлетворительным, Рухлов тут же указывал, что в 1915 г. ожидается заказ на 1200 паровозов, и, разумеется, умалчивал, что только начало войны заставило наконец самого Рухлова с огромным запозданием значительно усилить заказы на паровозы.

Центральным вопросом Рухлов считал борьбу с синдикатами. Все металлургические и механические заводы, поставлявшие заказы в казну, входят в состав синдикатов, «направленных против потребителей, в том числе и против казны, как потребителя». Приводя жалобы частных железных дорог на действия синдикатов и «неблагоприятную для наших железных дорог поддержку их Комитетом заказов», Рухлов указывал, что задачей правительства является «не поддержание монополий некоторых заводов, как это было за все время существования Комитета», а принятие мер «к возможному расширению этой промышленности, наряду с борьбой против синдикатов». Такая борьба, малоэффективная в порядке законодательных мер, может быть действенной «на почве экономической, при воздействии правительства, как одного из наиболее крупных потребителей». Обращаясь в совершенно иных условиях к реминисценциям политики Витте начала 1900-х гг.¹¹⁴, Рухлов утверждает, что цели правительственной политики заключаются в поощрении заводов, не входящих в синдикаты, и стимулировании возникновения новых заводов. Первое его положение практически могло относиться только к металлургии, так как в транспортном машиностроении заводов, не участвовавших в одном или в обоих монополистических объединениях, практически не было. Предлагаемая же Рухловым организация новых заводов при незаинтересованности в этом крупных банков, тесно связанных с синдикатами, была осуществима лишь при крупной финансовой поддержке правительства вплоть до участия в образовании капиталов вновь организуемых предприятий. Излишне доказывать, что расчеты на строительство крупных новых предприятий в условиях начавшейся войны были несерьезны.

¹¹⁴ Об отношении правительства к синдикатам во время подъема в 1890-е гг. см.: Гиндин И. Ф. Государство и экономика... Гл. 6. § 9 // Вопросы истории. 2007. № 7. С. 72–75. — Прим. публ.

Рухлов в известной мере отдавал себе отчет в том, что по сравнению с 1900-ми гг. положение существенно изменилось: «При необходимости борьбы с синдикатами» регулирование заказов желательно и «не может быть допущен и полный переход к свободной конкуренции», потому что при наличии синдиката такой переход лишит правительство возможности прийти на помощь новым заводам. Поэтому он предлагал ввести «особый способ» производства заказов («конкуренция, выяснение цен путем запросов и проч.»). Весьма неясно им описываемый, этот способ, как указывал Рухлов, должен был оставить возможность договариваться с отдельными заводами о ценах и условиях поставок, выдавать предприятиям, которые не входят в синдикаты или вновь возникают, заказы по повышенным ценам и прибегать к действительно свободной конкуренции лишь в случаях, когда этим путем можно добиться снижения цен. Новую политику Рухлов не считал возможным проводить через Комитет заказов, как орган, «не предусмотренный действующим законом» и новым проектом структуры Министерства путей сообщения (т.е. проектом, внесенным в Государственную думу самим Рухловым). И, наконец, самое главное, что нельзя Комитет, «неизменно покровительствовавший синдикатизированным заводам, преобразовать в орган борьбы с синдикатами». К этому вновь добавлялся ряд известных уже нам по записке Рухлова 1911 г. обвинений по адресу Комитета, включая на этот раз даже обвинение в некомпетентности Комитета в деле выдачи заказов, объясняемой, правда, по Рухлову, отсутствием в составе Комитета работников, освобожденных от других обязанностей. Разумеется, новый способ заказов предлагалось осуществлять через Комитет Управления железных дорог. Этот чисто хозяйственный аппарат министерства Рухлов считал наиболее подходящим для осуществления новой антисиндикатской политики¹¹⁵.

В дополнение к рассмотренному официальному обращению в Совет министров от 6 октября Рухлов написал личное письмо на имя его председателя И.Л. Горемыкина. В нем он прямо утверждал, что деятельность Комитета заказов «вполне соответствует интересам синдиката, чем и объясняется та агитация, *которая ведется против его уничтожения* (курсив мой. — И.Г.). При известной общественной силе механической и металлургической промышленности существенное значение приобретает вопрос о том, насколько правительство действительно имеет ныне намерение противодействовать синдикатам».

¹¹⁵ РГИА. Ф. 1276. Оп. 2. Д. 335. Л. 201–206.

Имея в виду повторившиеся в сентябре 1914 г. ходатайства заинтересованных заводов о продлении формального срока действий Комитета заказов, как уже не раз бывало перед истечением этого срока, Рухлов в письме Горемыкину нарочито придает этим ходатайствам не свойственное им в действительности повышенное значение: «Выступление промышленности по этому вопросу является в деле синдикатов, так сказать, пробным камнем». Не подлежит сомнению, продолжает Рухлов, что «промышленные синдикаты как организации, возникающие исключительно в интересах промышленников, по существу дела направлены против интересов прочей части населения вообще и против казны как потребителя в частности». Поэтому, пишет он, «я нахожу неправильными сохраняющиеся в отдельных частях Государственного управления империи меры покровительства синдикатам», к которым «нельзя не отнести и существующую систему выдачи казенных заказов». Далее Рухлов настаивал на тех же выводах, что и в своей официальной записке¹¹⁶.

Еще в послании, адресованном Рухлову в ответ на его письмо от 30 июля 1914 г., Тимашев высказал ряд здравых соображений. В условиях начавшейся войны едва ли можно делать прогноз о прочном расцвете нашей промышленности и, в частности, тех отраслей, которые удовлетворяют потребности железнодорожного хозяйства. Напротив, государственному и народному хозяйству предстоят чрезвычайно серьезные испытания, которые мало благоприятствуют коренным изменениям условий железнодорожных поставок, действующих в течение 12 лет.

Далее Тимашев правильно указывал на крайнюю неопределенность того порядка производства заказов, который предлагал ввести Рухлов после ликвидации Комитета. За основу этого порядка не принимаются ни учет производительности заводов, ни свободная конкуренция, что создает весьма широкий простор для произвола как в распределении заказов, так и в назначении цен. Поэтому до представления Рухловым более разработанных положений о новом порядке заказов Тимашев вообще не находил возможным высказаться по существу вопроса. Считая ломку несвоевременной, он предлагал ограничиться расширением круга заводов, охватываемых Комитетом заказов¹¹⁷. В письме на имя Горемыкина Рухлов отмахнулся от заключения Тимашева пустой фразой, что ухудшение положения металлургии и машиностроения неоднократно

¹¹⁶ Там же. Л. 192–197.

¹¹⁷ Там же. Л. 208–209.

предсказывалось и в прошлом. Игнорируя условия начавшейся войны, Рухлов добавлял: «Я отнюдь не могу видеть и в будущем действительных признаков промышленного упадка», особенно в промышленности, обслуживающей нужды министерства, «ввиду вероятного развития железных дорог, а также водяных и шоссейных сообщений»¹¹⁸.

На заседании Совета министров Тимашев выступил еще более обоснованно. Повторяя прежние доводы, он отметил, что по казенным заказам, находящимся в ведении Комитета, цены не диктовались заводчиками, а устанавливались самим Комитетом (и даже отстали перед войной от цен на рыночную продукцию). Он также указывал, что война уже привела к таким специфическим трудностям для промышленности, как задержка в перевозке грузов, стеснения в области кредита и большой рост заказов военных ведомств. Очевидно, что в этих условиях не только на возникновение новых заводов, но и на переход к изготовлению новых видов продукции вряд ли приходится рассчитывать.

Однако Совет министров остался глух к этим рассуждениям. «По свидетельству министра путей сообщения», записано в журнале, положение отечественной железодельательной промышленности испытало исключительный подъем. Заводы настолько обеспечены частными заказами, что большинство из них совершенно не заинтересовано в получении казенных подрядов и в улучшении производств. Благодаря действующей системе для заводов создалась исключительная монополия в производстве рельсов и подвижного состава. Деятельность Комитета была по существу направлена на поощрение именно синдицированных заводов, что затрудняет борьбу правительства с синдикатами. Сохранение Комитета «в настоящее время совершенно не отвечает современному положению отечественной железодельательной промышленности». «Заботы правительства должны быть направлены к прекращению созданной для некоторых заводов в этой отрасли промышленности монополии и к возможному расширению круга заводов, изготовляющих железнодорожные принадлежности, а также к поощрению возникновения новых предприятий». В настоящее время «не имеется оснований опасаться сокращения заказов на железнодорожные принадлежности», уже предрешен экстренный крупный заказ вагонов и паровозов на сумму свыше 40 млн руб.

Таким образом, следуя линии Рухлова, Совет министров совершенно не стеснялся в своей аргументации и, игнорируя начавшуюся войну,

¹¹⁸ Там же. А. 194 об. — 195.

произвольно распространял «исключительный подъем» последних лет и на будущие годы. Привлечение новых заводов было возможно только в металлургии, расширение же государственных заказов доказывалось Советом министров применительно к машиностроению. Принимая предложение Рухлова о «новом способе» производства заказов и о целесообразности передачи их в Комитет Управления железных дорог, Совет министров вынес решение об упразднении Комитета заказов с 1 января 1915 г.¹¹⁹

Решение о ликвидации Комитета заказов вызвало на этот раз реакцию не только самих заводов, но и заинтересованных в них банков. Поддерживая ходатайство заводов, семь ведущих петербургских банков обратились с особым письмом к Барку. Они просили его учесть, что в условиях начавшейся войны необходимо прежде всего укрепить и усилить доверие металлургических и машиностроительных заводов к будущему, иначе нельзя будет привлечь новые капиталы, необходимые для развития действующих заводов и для учреждения новых. По окончании войны спрос на капиталы будет значительно превышать предложение. Владельцы капиталов смогут выбирать отрасли наиболее устойчивые. Промышленность должна поэтому опираться на организации, удерживавшие известное соотношение между отдельными предприятиями, а также между предложением изделий и спросом на них. Комитет дал возможность металлургическим и механическим заводам пережить затяжной тяжелый кризис и был могущественным фактором поддержки заводов. В настоящий момент нельзя предвидеть всех последствий начавшейся войны. Положение промышленности в данный переходный период является неопределенным, и коренная ломка сложившихся отношений может оказаться опасной и затормозить приток новых капиталов. В качестве примера такой неопределенности банки решили привести (что характерно для первых месяцев войны) «всеми ожидаемое и горячо желаемое» присоединение к России немецкой Силезии с ее заводами, что может оказать «совершенно неподдающееся учету влияние» на русскую металлургию. В заключение банки просили «с точки зрения чисто финансовой и экономической» отсрочить ликвидацию Комитета хотя бы на год. Но ходатайство с пометкой Барка «Вопрос решен Советом министров» было просто подшито к делу¹²⁰.

¹¹⁹ Там же. Л. 234–238.

¹²⁰ Там же. Ф. 268. Оп. 5. Д. 25. Л. 247–248.

Решение о ликвидации Комитета в условиях начавшейся войны прежде всего показывает, что ни правительство, ни заводчики и банки совершенно себе не представляли в августе — октябре 1914 г. экономических условий ведения войны. Если Тимашев проявил хотя бы частичное понимание того, что война может внести чрезвычайно значительные и неожиданные изменения в состояние экономики страны, то заправила крупных русских банков и этого как следует не понимали, оперируя старыми представлениями об условиях привлечения капиталов в промышленность и ожидая предстоящего чуть ли не назавтра «присоединения Силезии». Горемыкин и Рухлов вообще не сочли нужным разобраться в вопросе по существу и, закусив удила, хотели лишь одного — поскорее нанести «удар» по синдикатам и перейти в наступление на них. Барк просто не пожелал вмешиваться в неприятные дела и устранился от активного участия в решении вопроса, благо последний не затрагивал непосредственно ни финансового ведомства, ни близких к нему банковских монополий.

Это решение носило чисто политический характер и преследовало цель «искоренения» в государственном аппарате покровительства монополиям. С предельной ясностью выразил это в своей записке Рухлов. Перед этой «первостепенной» задачей чисто хозяйственные интересы крупнейшего в мире государственного железнодорожного хозяйства отошли на задний план, о чем свидетельствует и полнейшая неопределенность намеченного Рухловым порядка «регулирувания» заказов после упразднения Комитета. Казалось бы, Рухлов имел богатый опыт организации снабжения государственных железных дорог топливом — дела несравненно более простого, чем снабжение подвижным составом и даже металлами, притом проводившегося с 1909 г. именно на рекламируемой Рухловым основе борьбы с синдикатами (в данном случае с «Продуглем») и тем же самым Комитетом Управления железных дорог, которому отныне поручалось «регулирование заказов железнодорожных принадлежностей». Но Рухлов на этот опыт не ссылается, а, по вполне понятным причинам, предпочитает о нем умалчивать. Более того, он признает безрезультатность законодательных мер против синдикатов, а тем самым косвенно и фиаско вдохновлявшего им дела против «Продугля». Вместо этого он выдвигает экономические меры противодействия синдикатам со стороны правительства как «крупнейшего потребителя» синдицированной продукции, т.е. предлагает противопоставить промышленным монополиям экономическую мощь государственной монополии железнодорожного хозяйства.

Такое противопоставление по существу могло бы стать вполне реальным. Правительство имело огромные возможности воздействия на частые железные дороги для того, чтобы убедить их проводить одинаковую с правительством линию. Для этого не потребовалось бы даже особого принуждения — Рухлов сам приводит пространные выдержки из жалоб частных железных дорог на действия синдикатов. Следовательно, если бы Рухлов серьезно относился к своему «новому способу» производства заказов и вкладывал бы в него положительное содержание, он не мог бы не начать с создания общего органа заказов государственных и частных железных дорог, как законченной монополии всего железнодорожного хозяйства, противопоставленной монополиям-поставщикам. Но Рухлов и не ставил перед собой подобной задачи; это является еще одним свидетельством того, что в хозяйственно-экономическом отношении содержание «нового способа» было чисто негативным и его введение объяснялось лишь стремлением любым способом отделаться от Комитета заказов.

Между тем ликвидация сложившегося распределения заказов в условиях начавшейся войны была по меньшей мере бессмысленной¹²¹. Подобно тому как рухловская политика экономии на подвижном составе ударила по хозяйству страны уже в первые месяцы войны, ликвидация Комитета заказов во имя «борьбы с синдикатами» практически привела к полному развалу железнодорожных заказов. Оба военных ведомства не жалели средств и легко удовлетворяли аппетиты монополий авансами и высокими ценами на военные заказы. Немудрено, что у монополий вскоре пропал всякий интерес к заказам железных дорог. Министерство путей сообщения даже не позаботилось вовремя о сохранении квалифицированных рабочих кадров на обслуживавших его заводах и не добилось, чтобы эти заводы были включены в число оборонных предприятий.

Выводы пришлось делать очень скоро, в том числе и в отношении самих заказов, что до сих пор, насколько нам известно, не было отмечено в литературе. Не далее как через 14 месяцев после ликвидации Комитета заказов Министерство путей сообщения вынуждено было с большим запозданием констатировать провал столь разрекламированного им Комитета Управления железных дорог. 13 мая 1916 г., «ввиду настоятельной необходимости скорейшего разрешения вопроса по

¹²¹ На это впервые обратил внимание Х.М. Уваров (Указ. соч. С. 181–182), называвший это решение «прямо вредительским».

обстоятельствам переживаемого военного времени» в порядке статьи 87 Основных государственных законов (т.е. минуя законодательные учреждения) был издан закон об образовании на время войны при Министерстве путей сообщения Комитета и отдела заготовлений¹²². Этим законом был создан не только орган, во многом воспроизводивший Комитет заказов, но еще и постоянный отдел заготовлений, к которому перешли и функции подготовки и заключения договоров, остававшиеся во время существования Комитета заказов в ведении Управления железных дорог.

В своем последующем представлении в Государственную думу Министерство путей сообщения писало, что до наступления войны производство заказов не вызывало каких-нибудь затруднений, так как, с одной стороны, министерству были известны все действующие заводы, их производительность и степень их оборудования, а с другой — заводы были осведомлены относительно общих и технических условий выдачи заказов и имели возможность исполнять их в требуемые сроки. Характеризуя так порядок, действовавший при существовании Комитета заказов, и указывая, что положение изменилось во время войны, сменивший Рухлова А.Ф. Трепов, очевидно из соображений чести мундира, умалчивал, что Комитет заказов был ликвидирован во время войны — и именно по настоянию министра путей сообщения. Далее следовали ссылки на необходимость обращаться с заказами за границу и на то, что русские заводы сильно загружены заказами военных ведомств. Однако тут же авторы документа были вынуждены признать, что война предъявила дополнительные требования к организации заказов ввиду «необходимости пополнять недостаток подвижного состава, экстренно получать материалы на постройку новых и развитие уже существующих железнодорожных путей». Для выполнения этих требований необходима не только «централизация всех заготовлений разных учреждений министерства», но и «твердо выработанный план заказов», и особо тщательная работа по изучению состояния и возможностей заводов, быстро меняющихся условий заказов и т.д. Эта работа носит специальный характер, а заказы железных дорог имеют большое значение в экономической жизни, и потому дело заказов должно быть поручено специальной «между-

¹²² Собрание узаконений и распоряжений правительства. Вып. 132 от 14 мая 1916 г. № 1104. В фонде Комитета заготовлений в РГИА сохранились лишь 4 дела, которые не дают возможности подробно проследить его деятельность.

ведомственной» организации, т.е. фактически возрожденному Комитету заказов. Комитет же Управления железных дорог (которому, напомним, распределение заказов было передано по настоянию Рухлова) загружен и без того массой текущих дел и не в состоянии «ныне» срочно выяснить «ряд серьезных вопросов технического, финансового и экономического характера», решение которых необходимо при производстве заказов.

В ведение нового Комитета заготовлений должны входить установление планов заготовлений для Министерства путей сообщения, равно и для частных железных дорог, вопросы производства заготовлений, выяснение технических возможностей и производительности заводов и принятие мер к улучшению и расширению производства необходимых предметов. Комитет должен решать, что и в какие сроки необходимо заказывать на отечественных заводах и что за границей, вырабатывать типовые договоры по отдельным видам заказов. На него же возлагалось разрешение изменений и дополнений по заключенным договорам, не распространявшихся на цены, которые устанавливались в то время Особой комиссией Совета министров под председательством товарища государственного контролера. Комитет определял и то, в каком порядке должны выдаваться и распределяться заказы¹²³.

В одном из документов нового Комитета и отдела заготовлений содержится любопытное признание урона, нанесенного ликвидацией Комитета заказов: «Одной из существенных причин расстройств паровозостроения являлось отсутствие в прошлом сколько-нибудь длительного плана, а на будущее — убеждения в сколько-нибудь длительных заказах на паровозы <...> вытеснение на большинстве заводов с начала войны, вследствие высших цен и отсутствия настояний со стороны Министерства путей сообщения, паровозостроения другими видами заказов», что лишает заводы «стремления вновь развивать усиленно паровозостроение»¹²⁴.

Структура Комитета заготовлений весьма походила на структуру Комитета заказов. В состав Комитета, возглавлявшегося одним из товарищей министра путей сообщения, входили четыре члена от Министерства путей сообщения (от тех же управлений, что и в Комитете заказов, плюс начальник отдела заготовлений), два от Министерства торговли и промышленности, по одному от Министерства финансов и Государ-

¹²³ РГИА. Ф. 247. Оп. 1. Д. 20. Л. 25–26.

¹²⁴ Там же. Д. 1. Л. 21.

ственного контроля и один представитель от частных железных дорог. Помимо того, на заседания Комитета могли приглашаться с правом совещательного голоса представители общественных учреждений, заводов и научно-технической интеллигенции. Главным отличием Комитета заготовлений от Комитета заказов являлось, во-первых, наличие постоянного аппарата в виде отдела заготовлений, во-вторых, возможность создания комиссий в составе Комитета и особых выездных присутствий. В Комитете предполагалось сосредоточить все виды заказов, за исключением тех, которые будут переданы самим Комитетом местным управлениям железных дорог. Подобно всем военным заказам в те годы, железнодорожные заказы в военное время также подкреплялись значительным денежным авансированием¹²⁵.

Так в условиях войны пришлось, хотя и с несомненным опозданием, возродить Комитет заказов.

Личный архив С.И. Гиндина. Подлинник. Машинопись.



¹²⁵ Там же. Д, 2. Л. 2–3.



REFERENCES

1. *Gindin I.F.* Antikrizisnoe finansirovanie predpriatii tiazheloi promyshlennosti (konets XIX — nachalo XX v.) [*Gindin I.F.* Anti-crisis financing of the heavy industry enterprises (late 19th — early 20th century)] // *Istoricheskie zapiski.* 1980. T. 105. S. 127–143.
2. *Gindin I.F.* Gosudarstvo i ekonomika v gody upravleniia S.Iu. Vitte [*Gindin I.F.* State and economy in the years of S.Iu. Vitte's administration] // *Voprosy istorii.* 2007. № 6. S. 80–106; № 7. S. 72–75; № 8. S. 65–91; № 9. S. 62–96.
3. *Gindin I.F.* Osobennosti razvitiia Bogoslovskogo gornogo okruga v kontse XIX — nachale XX v. [Peculiarities of the development of the Bogoslovskii metallurgical works in the late 19th and early 20th century] // *Voprosy istorii.* 1983. № 2. S. 41–55.
4. *Gindin I.F.* Pravitel'stvennaia podderzhka ural'skikh magnatov vo vtoroi polovine XIX — nachale XX v. [Governmental support to the Urals magnates, middle of the 19th and early 20th century] // *Istoricheskie zapiski.* 1968. T. 82. S. 122–140.
5. *Uvarov Kh.M.* Sindikat parovozostroitel'nykh zavodov Rossii. Diss. k.e.n. [The Syndicate of Russian locomotive building works]. L., 1950. 240 p.
6. *Tsukernik A.L.* Sindikat «Prodamet»: Istoriko-ekonomicheskii ocherk. 1902 — Iiul' 1914 [The Syndicate «Prodamet». An economic history. 1902–1914, July]. M.: Sotsekgiz, 1959. 303 s.



Ключевые слова:

С.Ю. Витте, Ю.П. Гужон, В.Н. Коковцов, С.В. Рухлов, С.И. Тимашев, В.И. Тимирязев, Н.К. Шауфус, И.П. Шипов, Н.Л. Шукин, Министерство финансов, Министерство путей сообщения, Брянский, Коломенский, Невский, Николаевский, Путиловский, Сормовский, Харьковский заводы.

Iosif F. Gindin

A HISTORY OF «THE COMMITTEE FOR DISTRIBUTION OF RAILWAY ORDERS FOR ROLLING-STOCK, RAILS AND FASTENINGS»



Industrial crisis at the brink of the 19th and 20th centuries forced the Russian Government to engage in saving of enterprises in heavy industry (rails, fastenings, rolling stock companies). For this purpose a special bureaucratic Committee was established; it was composed of the representatives of several economic ministries, and chiefs of industrial syndicates were invited. Historians often depicted this institution as a tool of the predatory industrial and bank monopolies' to impose their interests on the state agencies. Iosif F. Gindin's article shows the commanding role of the Finance and Transportation ministries, their ability to support the strategically important industries and to interfere the activity of the profile entrepreneurial organizations. That Committee, established as a tool for saving industry during the crisis, was used by the government for its needs until circumstances changed in 1914. When the Committee was liquidated – just when it was needed – the government had to build up a similar entity named the Provision Committee.

Key words: Sergei Witte, Iulian Guzhon, Vladimir Kokovtsov, Sergei Rukhlov, Sergei Timashev, Vasilii Timiriachev, Nikolai Shaufus, Ivan Shipov, Nikolai L. Shchukin, Ministry of Finance, Ministry of Transportation, Brianskiy, Kolomenskii, Nevskii, Nikolaevskii, Putilovskii, Sormovskii and Har'kovskii works.

Подготовка текста и комментарии:

 Гиндин Сергей Иосифович 

кандидат филологических наук, г. Москва



ПАМЯТКА АВТОРАМ

Уважаемые авторы!

Журнал является научным, по тематике — историческим.

В редакцию журнала предоставляются три документа в отдельных файлах:

1. Статья (публикация источника, рецензия).
2. Аннотация к статье (публикации источника, рецензии).
3. Сведения об авторе.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ

Редакция журнала принимает все материалы (текст статьи, аннотацию, сведения об авторе) только в электронном виде в формате Microsoft Word (с расширением «.doc» или «.docx»), набранные шрифтом Times New Roman без автоматических переносов. В имени файлов обязательно указывается фамилия автора.

СТАТЬЯ

Объем статьи — от 1 до 2 авторских листов (40–80 тысяч знаков с учетом пробелов); кегль — 14, первая строка с отступом, межстрочный интервал полуторный. По согласованию с редакцией принимаются статьи и бóльшего объема. Обязательными компонентами статьи являются:

ФИО автора и заголовок статьи

О.А. Сухова

ГУБЕРНАТОРЫ ПОВОЛЖЬЯ И УРАЛА В НАЧАЛЕ XX В.

Ключевые слова (после статьи указываются 4–6 понятий, терминов, имен собственных, несущих в тексте основную смысловую нагрузку)

Ключевые слова: П.А. Столыпин, И.Л. Блок, контроль за губернаторами, крестьянский террор

Сноски

Оформление сносок:

Сноски в статье следует проставлять постранично («внизу страницы»), их нумерация должна быть сквозной (например, с 1-й по 32-ю); шрифт (кегель) — 12.

Иванов И.И. История европейских стран. М., 2002. С. 14.

Иванов И.И. К вопросу о развитии европейских стран // Вопросы истории. 1999. № 2. С. 1–11.

Для иностранных изданий: *Johnson J. The History of USA. London, 2002. P. 14.*

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Список использованной в статье литературы следует представить в конце статьи в романском алфавите.
2. Список литературы (References) в романском алфавите для международных баз данных, повторяет все источники литературы, независимо от того, имеются ли среди них иностранные. Если в сносках на русском есть ссылки на иностранные публикации, они полностью повторяются в списке, готовящемся в романском алфавите.

3. Транслитерируются фамилии авторов и русскоязычные названия источников. Переводятся названия статей, монографий, сборников статей, конференций.

Пример:

Кочукова Е.В., Павлова О.В., Рафтопуло Ю.Б. Система экспертных оценок в информационном обеспечении ученых // Информационное обеспечение науки. Новые технологии: Сб. науч. тр. М.: Научный Мир, 2009. С. 190–199.

Kochukova E.V., Pavlova O.V., Raftopulo Yu.B. The system of peer review in scientific information provision // Information Support of Science. New Technologies: Collected papers [Sistema ekspertnykh otsenok v informatsionnom obespechenii uchenykh. Informatsionnoe obespechenie nauki // Novye tekhnologii: Sb. nauch. tr.] Nauchnyi Mir, Moscow. P. 190–199.

4. Список литературы в латинице может готовиться с помощью систем транслитерации свободного доступа (<http://www.translit.ru>) и переводчика Google. Вручную делать транслитерацию не допускается в целях избежания ошибок.

АННОТАЦИЯ

Аннотация с указанием названия статьи и фамилии автора представляется в отдельном файле (.doc или .rtf).

1. Название файла: «Фамилия автора — Аннотация».
2. Объем: 1500–2000 знаков с пробелами.

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРЕ

В отдельном файле (.doc или .rtf) должны содержаться:

1. Фамилия, имя, отчество автора (полностью).
2. Ученая степень, звание, должность и место работы (полное название учреждения, города, страны).
3. Контактная информация: адрес с почтовым индексом, телефоны/факсы (служебный, мобильный), e-mail.

ИЛЛЮСТРАЦИИ

Публикация в журнале может сопровождаться иллюстрациями.

1. Иллюстрации и фотоснимки в электронном виде высылаются отдельными файлами: формат TIFF или JPG; размер не менее 2 Мб.
2. К иллюстрации необходима подпись с описанием события, объекта и датировкой. Также следует указать привязку иллюстраций к тексту статьи в отдельном документе (.doc или .rtf).
3. Редакция оставляет за собой право подбора или замены иллюстраций к статье.

Члены редколлегии в трехмесячный срок принимают решение о публикации присланного материала.

**Материалы высылаются на электронный адрес:
historical.reporter@gmail.com**

ПОДПИСКА

Оформить подписку на журнал «Исторический вестник»
можно он-лайн на сайте Почты России.

www.podpiska.pochta.ru

Наш индекс – ПА772.

**Материалы журнала включены в систему
Российского индекса научного цитирования.**

Для заметок

Для заметок

Для заметок



Следующий номер «Исторического вестника» посвящён проблемам периодизации и систематизации истории боевых действий войск России и других европейских государств в Новое время (конец XV – начало XX вв.). В том числе, будут представлены методологические подходы исследователей, работающих по данной тематике в рамках проектов АНО «Руниверс».



ПРОЕКТ РУНИВЕРС

Свободный доступ к материалам по отечественной истории и культуре

Тысячи дореволюционных книг и журналов

Старинные атласы с уникальными картами
российских земель и городов

Все дореволюционные военные энциклопедии

Полное собрание законов Российской империи

Собрание архивных документов

Это и многое другое вы можете найти на сайте www.runivers.ru

Книжная серия «Наглядная хронология»

Планируется выпуск следующих изданий:

От Руси к России (X–XVI века)

Рождение Российского царства

Россия в эпоху Смуты

Россия при первых Романовых

Россия при Петре Великом

Россия в эпоху дворцовых переворотов

Россия при Екатерине Великой

Россия в первой половине XIX века

Россия во второй половине XIX века

Россия в XX веке