

К. Ф. ШАЦИЛЛО

ФОРМИРОВАНИЕ ФИНАНСОВОГО КАПИТАЛА В СУДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ ЮГА РОССИИ

Изучение истории финансового капитала в судостроительной промышленности Юга России дает возможность осветить некоторые важные стороны развития монополий и государственно-монополистического капитализма в России.

Слабая изученность истории развития монополий в металлообрабатывающей промышленности привела в нашей литературе к тому, что синдикат, наиболее распространенный тип монополии в добывающей промышленности, был признан единственным типом монополистических организаций, существовавших в России.¹

Изучение судостроительной промышленности Юга России показывает несостоятельность этой точки зрения.

Государственно-монополистический капитализм в России стал предметом исследований только в Советское время, после известных статей В. И. Ленина, в которых было дано теоретическое обоснование этого вопроса.² Однако советскими учеными эта проблема исследована совершенно недостаточно. Время и пути возникновения государственно-монополистического капитала не изучены.

Некоторые авторы вообще подвергают сомнению возможность существования в России государственно-монополистического капитализма.³ Те, кто признает наличие государственно-

¹ См., например: П. И. Лященко. История народного хозяйства СССР, т. II. М., 1951, стр. 221.

² В. И. Ленин. Грозящая катастрофа и как с нею бороться. Сочинения, т. 25; В. И. Ленин. Удержат ли большевики государственную власть? Сочинения, т. 26.

³ Я. Рудой. Государственный капитализм в России во время империалистической войны. Л., 1925; Г. Д. Бакулев. Черная металлургия Юга России. М., 1953, стр. 224.

монополистического капитализма, начинают, как правило, его историю с первых попыток государственного регулирования народного хозяйства царским правительством весной 1915 г.

Изучение судостроительной промышленности Юга России позволяет и в этот вопрос внести некоторые коррективы.

* *

*

До конца XIX в. судостроение на Юге России почти совершенно отсутствовало.⁴ Первый крупный судостроительный завод был построен в 1895—1898 гг. бельгийским Анонимным обществом Николаевских судостроительных, механических и литейных заводов («Наваль»). Однако уже вскоре после своего возникновения это предприятие попало в тяжелое финансовое положение. Почти одновременно с началом его работы, в 1898 г., были отменены пошлины на суда иностранной постройки. Конкурировать в ценах судов с заграничными судостроительными заводами «Наваль» не мог, так как в России сырье и топливо (металл и уголь) стоили значительно дороже.

Казенные заказы на военные суда заводы «Наваля» почти совершенно не получали, ибо в это время морское ведомство предпочитало заказывать боевые корабли иностранным фирмам.⁵

Положение осложнилось в связи с экономическим кризисом, сильно затронувшим Николаевские заводы.

Лишь в 1902—1903 гг., в связи с подготовкой России к русско-японской войне и заказами морского ведомства, работа на «Навале» несколько оживилась. Получив ряд правительственных заказов, завод увеличил число рабочих в 1904—1905 гг. до 2710 чел., доведя валовое производство до 7 млн р. в год. В 1903—1904 операционном году была впервые получена прибыль по производству в 800 000 р., а чистая прибыль составила около 400 000 р. С таким же результатом закончился и следующий операционный год. В 1905—1906 гг. чистая прибыль несколько уменьшилась, упав до 250 000 р. За все это время общество дивиденда не выдавало, так как имело большие долги.⁶

⁴ Три небольших завода — Вадона в Херсоне, Беллино-Фендрих и Адмиралтейство Российского общества пароходства и торговли — представляли собой скорее судоремонтные мастерские и строить крупные морские корабли не могли.

⁵ Только в 1897—1898 гг. Морское министерство передало за границу заказы на 8 броненосцев и крейсеров и на 10 миноносцев общим водоизмещением в 60 935 тонн (ЦГАВМФ, ф. 420, д. 42, л. 94).

⁶ ГИАЛО, ф. 2108, д. 69, л. 113.

Воспользовавшись временными успехами, правление решило несколько оздоровить финансовое положение общества. Первоначальный акционерный капитал «Наваля» был уменьшен наполовину и доведен до 10 млн фр. В 1904—1905 гг. было выпущено на 7,6 млн фр. привилегированных акций и на 11,3 млн фр. облигаций. Большая часть вновь полученных средств пошла на уплату долговых обязательств общества и на приобретение нового оборудования, а на оборотные средства опять почти ничего не осталось. Тогда была задумана новая операция.

По соседству с заводом «Наваль» находился Черноморский механический завод, принадлежавший французским капиталистам. Возник он одновременно с «Навалем» и в хорошие годы имел до 2 тыс. рабочих. Французские банки открыли «Навалю» кредит для покупки Черноморского завода. В результате в начале 1908 г. акционерный капитал «Наваля» достиг 26,3 млн фр. (9 866 250 р.). Облигационный капитал общества равнялся 15 820 000 фр. (5 932 500 р.). В том же 1908 г. Черноморский завод, выпускавший котлы, а также артиллерийские снаряды, был куплен «Навалем». О цели покупки Черноморского завода директор-распорядитель Николаевского завода «Наваль» Канегиссер в январе 1909 г. писал морскому министру Воеводскому: «Мы предполагали, соединив под одним управлением большее число мастеровых, уменьшить накладные расходы и возлагали надежды на предстоящее обновление отечественного флота и перевооружение армии».⁷

Однако предпринятая реорганизация «Наваля» не улучшила его положения. С окончанием русско-японской войны Морское министерство совершенно прекратило заказы. За 4 года (1906—1909 гг.) «Наваль» получил всего на 1,5 млн р. морских заказов, тогда как до этого несколько лет подряд получал заказов на 2,5—3 млн р. ежегодно.

Убыток судостроительного отдела общества за 10 лет составил около 1 500 000 р.⁸

«Если мы не получим в ближайшем будущем новых заказов, — писал директор заводов морскому министру в начале 1909 г., — то дни завода могут считаться сочтенными, и громадное предприятие, в которое вложены десятки миллионов рублей... рухнет».⁹

Несколько позже, в том же году правление писало в Совете по судостроению: «В настоящее время нам предстоит

⁷ ЦГАВМФ, ф. 512, доп. оп., д. 9, л. 1.

⁸ Там же, ф. 418, оп. 1, лл. 447, 1460.

⁹ Там же, ф. 512, доп. оп., д. 9, л. 2.

альтернатива: либо ждать еще некоторое время заказов от морского ведомства, причем продолжительное ожидание для заводов разорительно, либо окончательно отказаться от надежд на работы по судостроению и судовым механизмам, распустить с трудом образованные кадры инженеров, мастеров и опытных в этом деле мастеровых и приспособить судостроительную верфь под мостостроительный завод или завод сельскохозяйственных машин, а котельные и механические мастерские — для массового производства рыночных изделий».¹⁰

Однако никакие просьбы и ходатайства о заказах не помогли. Морское министерство не получало средств для строительства флота, и даже казенным заводам грозило закрытие из-за отсутствия работы.

Финансовые дела Николаевского общества шли все хуже и хуже. 17 февраля 1910 г. состоялось общее собрание кредиторов «Наваля», установившее, что в случае ликвидации предприятия не только Общество будет окончательно разорено, но и кредиторы могут пострадать. Поэтому они подали прошение в Петербургский биржевой комитет об установлении по делам общества администрации сроком на 4 года.¹¹

Просьба их была удовлетворена. «Наваль» попал под администрацию. 2 июля 1910 г. ввиду отсутствия заказов Администрация по делам Николаевских судостроительных, механических и литейных заводов решила закрыть судостроительный отдел общества и начать постепенный расчет рабочих и служащих.¹²

Казалось, что первая попытка создания крупного судостроительного предприятия на Черном море потерпела крах.

Но принятое решение не было осуществлено. В августе 1910 г. до правления дошли слухи о том, что морское ведомство вскоре предполагает войти в Государственную думу с просьбой о кредитах на судостроение, в частности на усиление Черноморского флота. Теперь вопрос стоял уже не о закрытии судостроительного отдела, а об изыскании средств для его расширения, об обеспечении технического содействия какой-нибудь крупной судостроительной фирмы и о снятии с общества администрации.

Техническая и финансовая реорганизация была ускорена еще одним событием, важность которого владельцы «Наваля» явно недооценили. «В сентябре 1910 года, — позже показал

¹⁰ Там же, лл. 23—24.

¹¹ ГИАЛО, ф. 2108, д. 69, л. 76.

¹² Там же, л. 239.

в Верховной морской следственной комиссии¹³ Канегиссер, директор-распорядитель „Наваля“ и председатель Администрации, — я получил сведения, что к заинтересованным в нашем предприятии банкам обратились некоторые лица с предложением купить наш завод и что их направили ко мне... В конце ноября или начале декабря со мною вступила в переговоры группа предпринимателей А. А. Бунге, О. Е. Енакиев, генерал В. И. Иванов с предложением продать ей Николаевский завод, причем мне указывали, что ввиду привлечения группой крупнейших русских банков и лучших английских строителей наша администрация ни на что не может рассчитывать и для нас лучший исход — продать завод. Обнаруженные замыслы конкурентов побудили меня искать немедленно со своей стороны серьезной финансовой и технической помощи.¹⁴

В конце 1910 г. Канегиссер выехал в Париж, где вел переговоры с банком «Сосьете женераль» («Генеральное общество для содействия развитию торговли и промышленности во Франции» — «Société générale pour favoriser le développement du commerce et de l'industrie en France»), финансировавшим Николаевские заводы. 5 января 1911 г. между «Навалем» и «Сосьете женераль» было подписано соглашение, в котором было сказано, «что ввиду намерения русского правительства увеличить Черноморский флот постройкой трех броненосцев и других единиц договаривающиеся стороны ставят себе задачей стараться получить по взаимному соглашению весь вышеуказанный заказ или часть его для выполнения оного на Николаевских заводах».¹⁵

По просьбе «Наваля» банк «Сосьете женераль» образовал финансовую группу, которая должна была предоставить Николаевским заводам суммы, необходимые им для продолжения работ до получения заказов у правительства, а также и на покрытие расходов, вызываемых этими заказами, предоставить царскому правительству гарантию первоклассного русского финансового учреждения, могущего обеспечить те кредиты, которые будут выданы Николаевским заводам морским ведомством

¹³ Верховная морская следственная комиссия (фонд которой хранится в ЦГАВМФ) была утверждена Временным правительством в марте 1917 г. Цель учреждения этой комиссии — произвести расследование злоупотреблений в морском ведомстве, ставших к этому времени широко известными. За время своей деятельности комиссия произвела несколько обысков в правлениях судостроительных обществ, допросила ряд деятелей крупного финансового капитала, многих инженеров, служивших на частных судостроительных заводах, и чинов морского ведомства, имевших отношение к выдаче казенных заказов. В небольшом фонде комиссии собран интереснейший материал, освещающий закулисную деятельность финансовых воротил.

¹⁴ ЦГАВМФ, ф. 1248, д. 8, л. 49.

¹⁵ ЦГИАЛ, ф. 1333, д. 21, л. 40.

и обеспечить Николаевским заводам техническую гарантию первоклассных иностранных судостроительных фирм.¹⁶

Соглашением особо предусматривался случай, когда Николаевским заводам удалось бы получить от правительства заказ более чем на 50 млн р. (из общей суммы в 150 млн р.). В этом случае «Навалю» гарантировались оборотные средства для выполнения заказа (не более 3 млн р.), открывался кредит в 11 млн р. на расширение предприятия и приобретение оборудования. Средства отпускались из 6% годовых с погашением их два раза в год. За финансовую гарантию банк брал 1% с общей суммы заказов. Вся прибыль (за вычетом процентов, причитающихся фирме «Виккерс» за техническое содействие) делилась поровну между банком и Николаевскими заводами.¹⁷

Как видим, кредит предоставлялся на весьма выгодных для банка условиях.

Помимо изыскания денежных средств, руководители «Навалы» развернули активные поиски иностранных судостроительных фирм, могущих и желающих оказать техническое содействие в строительстве русского флота. Обстановка к этому времени сложилась для таких поисков благоприятная.

Выше уже говорилось о том, что в конце XIX в. морское ведомство значительную часть заказов отдавало за границу. Но по мере того, как крепла русская промышленность, по мере того, как русская буржуазия начинала играть все большую роль в экономической жизни страны, правительство вынуждено было внимательнее прислушиваться к ее требованиям.

Относительно казенных заказов требования русской буржуазии были высказаны весьма решительно и категорично: все казенные заказы должны выполняться только на отечественных заводах. В том, что это требование не остается пустым звуком, иностранным фирмам пришлось весьма скоро убедиться. Дважды, в июне и в ноябре 1907 г., в Совете министров рассматривался вопрос о заказе двух броненосцев английской фирме «Виккерс».

Несмотря на явное стремление товарища морского министра вице-адмирала Бострема отдать заказ Виккерсу, последний его так и не получил.¹⁸ 27 ноября 1907 г. Совет съездов представителей промышленности и торговли, протестовавший перед министрами против возможной передачи заказа за границу, направил благодарственную телеграмму председателю Совета

¹⁶ Там же.

¹⁷ Там же, лл. 41—42. Если заказ был менее чем на 50 млн р., то соответственно понижались кредиты, отпускаемые «Навалю».

¹⁸ ЦГАВМФ, ф. 420, д. 42, л. 91.

министров Столыпину, выражая ему «глубокую признательность» за оказанное содействие.¹⁹

Потерпев неудачу в борьбе за заказы от своего имени, Виккерс решил переменить тактику. Представитель председателя Совета министров в Совещании по судостроению К. П. Боклевский обратился 25 августа 1909 г. к Столыпину с планом выполнения «судостроительной программы на русских заводах, но при условии привлечения к этому делу лучших иностранных судостроительных фирм».²⁰

По этому плану все строительство русского флота предполагалось отдать иностранной компании, образованной не менее чем четырьмя известными судостроительными фирмами трех государств (Англии, Германии и Франции). Эта компания должна была получить в аренду на 10 лет четыре казенных завода — Балтийский, Адмиралтейский, Ижорский и Обуховский. На этих заводах (после соответствующего пополнения их оборудования) и проектировалось строительство всего флота.

Взаимный интерес и взаимная выгода толкали иностранных и русских судостроителей к совместным действиям и соглашениям. Первые имели богатый опыт и необходимые технические знания, а также предоставляли гарантии, которых обязательно требовало морское ведомство от русских судостроительных фирм; вторые обладали знанием местных условий, связями в промышленных и правительственных кругах, а кроме того, придавали делу необходимый «русский» вид.

Найти желающих вступить в соглашение о предоставлении технической помощи оказалось сравнительно легко.

1 сентября 1910 г. начальник технического бюро Николаевского завода по кораблестроительной части А. Н. Прохоров был послан во Францию в Сен-Назер разрабатывать совместно с фирмой «Шантье де ла Луар» («Chantiers de la Loire») проект линейного корабля. Одновременно в Берлин на завод «Аллемейне электриситэтс гезельшафт» («Allgemeine Elektrizitäts Gesellschaft») для разработки главных двигателей был послан начальник общего технического бюро общества Поляков. Разработка проектов шла весьма успешно, однако в середине декабря 1910 г. Прохоров был вызван Канегиссером в Париж, где тот объяснил ему, что морское ведомство требует, чтобы русские заводы вступали в соглашение с английскими фирмами, как более опытными в судостроении, и что при конкурсе оно окажется предпочтением тем фирмам, которые выполнят это требование. Канегиссер добавил, что он уже договорился с фирмой

¹⁹ Там же, л. 108.

²⁰ ЦГИАЛ, ф. 1276, оп. 5, д. 494, л. 45.

«Виккерс» и что Прохорову нужно сейчас же выезжать в Лондон для разработки совместно с Виккерсами проекта линейного корабля, а оттуда поехать в Саутгемптон и разработать вместе с фирмой «Тарникрофт» проект эскадренного миноносца.²¹ Никаких возражений со стороны французских банков против перемены ориентации с французских судостроительных фирм на английские не последовало. Как видно, им было безразлично, какова будет национальность первоклассной иностранной судостроительной фирмы, гарантию которой они обязались обеспечить и вкпе с которой собирались делить прибыль от «воссоздания русского флота».

Договоры с фирмами «Виккерс»²² и «Тарникрофт»²³ шли дальше чисто технического сотрудничества. Так, например, фирма «Виккерс», помимо солидного гонорара в 75 тыс. фунт. стерл. за каждый броненосец, выговорила себе право назначения цен на морские заказы совместно с Николаевскими заводами и обещала не вступать ни с одним другим русским судостроительным заводом в соглашение. Обязательство не давать никому ни чертежей, ни технических указаний для постройки миноносцев для Черноморского флота было включено в договор с «Тарникрофтом».

Кроме договоров с фирмами «Виккерс» и «Тарникрофт», Николаевские заводы заключили 4 января 1911 г. договор с немецкой фирмой «Блом и Фосс» в Гамбурге о чертежах на плавучий док для Черного моря и с немецкой же фирмой «Турбинья» о турбинах для военных кораблей.²⁴

С обеспечением финансовых средств и технической помощи нужно было подумать и о реорганизации самого общества, о снятии с него Администрации.

Для решения вопроса о дальнейшей судьбе общества 14 марта 1911 г. в Брюсселе было созвано общее собрание акционеров. На этом собрании по предложению банкирского дома «Д. и Ж. Зафиропуло» в Марселе было решено:

1. Окончить миром спор с привилегированными акционерами.

2. Ликвидировать бельгийское общество, преобразовав его в новое, французское, общество, с капиталом в 8 млн фр.

Для образования нового общества создавалась финансовая группа, состоящая из 8 иностранных банков во главе с «Сосьете

²¹ ЦГАВМФ, ф. 1248, д. 7, лл. 14—15.

²² Договор от 11 марта 1911 г.: ЦГИАЛ, ф. 1333, оп. 2, д. 21, лл. 46—51.

²³ Договор от 1 августа 1911 г.: НОГА, ф. 297, оп. 1, д. 477, лл. 72—

77.

²⁴ ЦГИАЛ, ф. 1333, оп. 2, д. 21, лл. 52—57.

женераль» и из 6 русских во главе с Русско-Азиатским банком. Доля французских банков в образовавшемся синдикате составляла 63%, русских — 37% (Русско-Азиатский банк — 10%, Азовско-Донской — 9½%, Петербургский частный коммерческий — 5%, Учетный и ссудный — 5%, Русский коммерческий банк — 5% и Русский торгово-промышленный — 2½%).²⁵

Синдикат банков дал гарантию обществу, что в случае получения к марту месяцу 1912 г. не менее 1/3 всех заказов на Черноморский флот банки предоставят французскому обществу добавочные средства в размере 20 млн фр. Предложение Зафиropуло предусматривало, что «новая группа обязуется достигнуть согласия Société generale в Париже на отказ с его стороны в пользу нового Николаевского общества от той части прибыли, которая ему предназначалась, согласно условию, заключенному в январе 1911 г. с Администрацией по делам Общества судостроительных, механических и литейных заводов в Николаеве от заказов российского ведомства».²⁶ Но финансовая гарантия «Сосьете женераль» и техническая гарантия Вилкерса оставались в полной силе по отношению к новому обществу.

В июне 1911 г. в Париже было учреждено новое, на сей раз французское, общество Николаевских заводов. При учреждении общества синдикат банков открыл ему кредит в 15 млн фр., приняв в частичное обеспечение 8000 акций общества на сумму в 4 млн фр.²⁷ Финансовые средства были крайне необходимы «Навалю» для срочного переоборудования.

Заводы Николаевского общества не были готовы к немедленному исполнению заказов морского ведомства. Специальная комиссия Морского министерства, обследовавшая частные и казенные судостроительные заводы Юга, вынуждена была признать, что «Французский завод («Наваль», — К. Ш.) эллингов и стапелей для постройки линейных кораблей не имеет,²⁸ равно как и судостроительные мастерские не обладают сколько-нибудь достаточным оборудованием для постройки линейных кораблей. Завод этот не только не имеет надлежащего оборудования для постройки корпусов линейных кораблей, но в нем нет ни кадров обученных рабочих, ни чертежников и замечается полное отсутствие технической администрации, сколько-нибудь причастной к судостроению».²⁹

²⁵ Там же, ф. 630, д. 759, л. 5.

²⁶ ЦГАВМФ, ф. 512, оп. V, д. 23, л. 6.

²⁷ Там же, доп. опись, д. 22, л. 21.

²⁸ Имевшиеся на «Навале» стапели для крупных кораблей были рассчитаны на броненосцы додредноутского типа. Для строительства новых линейных кораблей стапели было необходимо удлинить и расширить.

²⁹ ГИАЛО, ф. 1304, оп. 1, д. 3484, л. 1.

В лучшем состоянии находится, доносили члены комиссии, «осмотренная нами механическая часть завода, весьма обширная, прекрасно оборудованная».³⁰

Получив финансовые средства, правление Николаевских заводов, с помощью английской фирмы «Виккерс», приславшей своих инженеров, приступило к спешному переоборудованию заводов.

В 1912 г. на «Навале», по донесению командира Николаевского порта, строились заново и переоборудовались:³¹ стапель для линейного корабля, башенная, судостроительная турбинная, котельная мастерские, цинковая, компрессорная, медно-котельная, центральная электрическая станция, новая механическая мастерская, новая кузница, обрубочная при чугуно-литейной мастерской, гидравлическая станция для судостроительного отдела, новая артиллерийская техническая контора, т. е. почти все мастерские завода переоборудовались заново, приспособляясь к исполнению военно-морских заказов. Строительство велось быстрыми темпами. 18 мая 1913 г. заводу управление «Наваля» донесило командиру Николаевского порта о полном окончании переоборудования завода и завершении всех намеченных ранее строительных работ.³²

Спешное строительство шло одновременно с административной реорганизацией общества. В марте 1912 г. после расчета со всеми кредиторами Администрация по делам Николаевского общества по решению суда была закрыта «ввиду восстановления дел сего общества».³³

* *

*

Постройка судов для Черноморского флота обещала колоссальные барыши. Поэтому естественно, что и у других капиталистов появилось желание заняться судостроением. Инициатива в создании нового судостроительного общества принадлежала Петербургскому международному банку. До этого банк пытался договориться с владельцами «Наваля» о совместном участии в выполнении судостроительной программы.³⁴ Однако руководители «Наваля» не пошли на сговор с Международным банком, считая, что их монопольному положению ничто угрожать не может, а поэтому делиться будущей прибылью с кем-либо другим нет смысла. По их мнению, создание нового судо-

³⁰ Там же, л. 2.

³¹ ЦГАВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 2219, л. 168.

³² Там же, д. 2348, л. 44.

³³ ГИАЛО, ф. 2108, д. 69, л. 1.

³⁴ ЦГАВМФ, ф. 1248, д. 8, л. 50.

строительного завода, который мог бы конкурировать с ними, потребовало бы слишком много времени и новый завод все равно не успел бы принять участие в спешном строительстве Черноморского флота.

После неудачных переговоров заправили Международного банка решили образовать новое «Русское судостроительное общество» («Руссуд»). Решено было строить не весь судостроительный завод, а только сборочную верфь в Николаеве, на которую должны были поставлять механизмы 6 крупнейших русских металлургических и механических заводов. «Руссуд» стал конкурентом «Наваля» в получении военно-морских заказов.³⁵

Первые слухи о появлении конкурентов не очень обеспокоили владельцев «Наваля». Директор-распорядитель Канегиссер был твердо уверен, что конкуренты выступают исключительно со спекулятивными целями и, получив «отступное», быстро откажутся от своей затеи. Придя к такому мнению, он решил не идти ни на какие уступки. Твердость его тем более понятна, что позиции «Наваля» казались непоколебимыми. Заграничные кредиторы и гаранты делали свое дело. Много лет спустя на допросе в Верховной морской следственной комиссии Канегиссер рассказывал: «В начале февраля 1911 года приехал в Санкт-Петербург главный участник фирмы „Виккерс“ — французский гражданин Захаров. Какие разговоры у него происходили с уже состоявшим тогда морским министром Григоровичем, мне точно не известно, но, уезжая, Захаров мне сказал, что Григорович обещал весь заказ передать нашей группе».³⁶ Вполне понятно поэтому, что когда «по инициативе конкурирующей группы состоялось совещание для обсуждения вопроса о возможности слияния обеих групп в одну, путем вступления с участием в акционерном капитале нашего общества конкурирующей группы и участия главных ее представителей в управлении общества», то комбинация эта не состоялась.³⁷

Однако владельцы «Наваля» явно недооценили силу своего соперника. Дело не только в том, что за учредителями «Руссуда» стояла не менее сильная финансовая группа, чем за «Навалем», но и в том, что «Руссуд» решил, как уже говорилось, строить не судостроительный завод, а только сборочную верфь, на которую поставлять детали с 6 крупнейших русских машиностроительных и металлургических заводов. Этим достигалось сразу несколько целей. Во-первых, организационный

³⁵ ЦГИАЛ, ф. 1276, оп. 2, д. 444, л. 198.

³⁶ ЦГАВМФ, ф. 1248, д. 8, л. 49.

³⁷ Там же.

период на новом заводе сводился к минимуму, ибо завод освобождался от необходимости делать наиболее сложные механизмы; во-вторых, много времени экономилось и в строительный период, так как при такой организации нужно было построить только стапели, разбивочный плац, магазин для хранения сырья и изделий и сравнительно слабую слесарно-механическую мастерскую; в-третьих, к участию в деле привлекалось большое число механических заводов в России, что расширяло круг лиц, заинтересованных в судьбе нового общества и позволяло ему, рядясь в тогу сугубо русского предприятия, обижаемого и затираемого французскими Николаевскими заводами, активно использовать националистическую политику Столыпина.

Обращаясь с просьбой о протекции к одному из царских сановников,³⁸ один из учредителей «Руссуда» генерал Иванов писал: «... дабы на будущее время совсем избавиться от зависимости от иностранцев и положить твердое начало русскому национальному судостроению, соединились в Русское судостроительное общество русские заводы с почти сотней тысяч своих рабочих и техников и русские банки, с русскими деньгами и просят не отказать им только в доверии, так как выполнение сроков поставки кораблей и технических условий они гарантируют огромными неустойками».³⁹

Аналогичные письма с призывом поддержать русский завод против иностранного посылались председателю Совета министров, министру финансов, морскому министру, министру торговли и промышленности. Так, например, член Государственной думы Звегинцев, постоянный докладчик по морским делам в бюджетной комиссии летом 1911 г., писал Столыпину, что «Наваль», пользующийся услугами иностранных фирм, наводнен переодетыми австрийскими и немецкими офицерами, шпионящими и умышленно тормозящими военные работы.⁴⁰ Посильное участие в создании «общественного мнения» приняла и пресса, финансируемая заинтересованными банками.

Правда, везде умалчивали, что после того, как у Международного банка созрело решение принять участие в строитель-

³⁸ Лицу неизвестному (некоему Ивану Ивановичу, вероятно, графу Толстому, петербургскому голове), но весьма влиятельному, что видно из следующих слов: «Как бы легко мы вздохнули, если бы государь осчастливил нас своим милостивым разрешением представиться его величеству и изложить лично нашу просьбу. Простите меня за причиняемое вам беспокойство, но вы русский человек и все русское вам дорого и я уверен, что вы не откажете нам в помощи и при случае решитесь высказать государю о положении нашего дела» (ГИАЛО, ф. 2108, д. 52, л. 7).

³⁹ Там же, л. 6.

⁴⁰ ЦГИАМ, ф. 932, оп. 1, д. 343, лл. 6—7.

стве Черноморского флота, а достичь соглашения с «Навалем» не удалось, были предприняты шаги для того, чтобы заручиться поддержкой не менее солидной, чем «Виккерс», и тоже английской фирмы «Джон Браун и К^о». Первые переговоры директора этой фирмы Д. Сампсона с учредителями «Руссуда» состоялись в ноябре 1910 г.

Результатом этих переговоров явился договор между учредителями «Руссуда» и Сампсоном о содействии фирмы «Д. Браун» при постройке линейных кораблей. По условиям договора, «за все услуги и обязательства фирмы „Джон Браун и К^о“, Русское судостроительное общество уплачивает ей 2% с полной стоимости каждого построенного и вполне оконченого большого броненосца, по цене, получаемой от правительства, не считая в этой цене стоимости артиллерии».⁴¹

Вскоре после этого, 2 февраля 1911 г., был заключен товарищеский договор между учредителями. Он, в частности, предусматривал привлечение к участию в деле учреждаемого Судостроительного общества с целью использования заказов ряда крупных заводов, связанных с Международным банком.

Прокат металла должны были доставлять Петровские заводы Русско-Бельгийского общества, броню на линкоры — Никополь-Мариупольский завод, турбины — Франко-Русский завод, башенные установки — Петербургский металлический завод, котлы и котельное оборудование — Харьковский паровозостроительный завод, все фасонное литье, дизели и сталь высокого сопротивления — Коломенский завод.

Договор подписали: председатель правления Харьковского паровозостроительного завода В. М. Иванов, председатель правления Русско-Бельгийского общества и член правления Международного банка А. А. Бунге, директор-распорядитель Коломенских заводов А. П. Мещерский и член правления Русско-Бельгийского общества Ф. Е. Енакиев. Учредители обеспечили себе на редкость выгодные условия. За передачу реализации акционерного капитала Международному банку последний должен был «за предоставленные этим преимуществу поставить в наше распоряжение, — говорилось в договоре, — ...временных свидетельств на акции, вполне оплаченных на номинальную сумму 400 000 руб.».⁴² Кроме того, на протяжении 12 лет (!) учредители получали 10% от чистой прибыли, полученной сверх 6% на акционерный капитал. И, наконец, Международный банк должен был гарантировать избрание всех

⁴¹ ГИАЛО, ф. 2108, д. 2, л. 15.

⁴² Там же, л. 2.

4 учредителей членами правления будущего общества, причем В. М. Иванова — председателем правления.

Большинство из предприятий, создавших Русское судостроительное общество (Коломенский завод, Харьковский паровозостроительный, Никополь-Мариупольское общество, Русско-Бельгийское общество), финансировались Международным банком, оставившим в своем портфеле около 90% акций «Руссуда».⁴³

Перед нами любопытный пример создания под руководством банка группой разнородных предприятий дочернего общества, связанного с многочисленными обществами-матерями прочными производственными связями и личной унией членов правлений.

Учредители «Руссуда» решили получить в аренду от Морского министерства Николаевское адмиралтейство.

Планы «Руссуда» были горячо поддержаны морским ведомством.⁴⁴ Ходатайство общества было удовлетворено, и летом 1911 г. оно получило в аренду на 25 лет казенное Николаевское адмиралтейство. Условия этой аренды были чрезвычайно выгодными для «Руссуда». Арендная плата вносилась только за землю (29 десятин), причем первые пять лет «Руссуд» не платил ни копейки, в последующее десятилетие платилось 75 и в оставшиеся десять лет — 100 р. за десятину. Через 5 лет морское ведомство при желании могло выкупить все имущество общества по балансовой стоимости, но если оно этого не сделало бы, то выкуп мог состояться только по истечении арендного срока.

Адмиралтейство в Николаеве нуждалось в коренном переоборудовании. Обследовавшая его комиссия морского ведомства пришла к выводу, что для строительства современных кораблей «необходимо сделать новые сильно оборудованные судостроительные мастерские непосредственно при новых стапелях»,⁴⁵ т. е. фактически заново построить весь завод.

«Руссуд» должен был возникнуть, по сути дела, на чистом месте. Руководить созданием и последующим строительством кораблей учредителями был приглашен главный инженер-технолог Адмиралтейского завода в Петербурге Н. И. Дмитриев.⁴⁶

⁴³ ЦГАВМФ, ф. 401, д. 7429, л. 7.

⁴⁴ Циркулировали слухи, что эта горячая поддержка обошлась обществу в солидную сумму и что только морской министр Григорович получил взятку в 2 млн р. (ЦГАВМФ, ф. 1248, д. 7, л. 19).

⁴⁵ ГИАЛО, ф. 1304, оп. 1, д. 3484, л. 5.

⁴⁶ Характеристику его см.: А. Н. Крылов. Воспоминания и очерки. М., 1956, стр. 302—303.

Международный банк широко финансировал строительство завода. В первую очередь решено было построить 2 больших стапеля для строительства линейных кораблей, центральную электрическую станцию, слесарно-механическую, литейно-модельную и главную судостроительную мастерские.⁴⁷ В конце 1912 г. правление постановило построить еще 2 стапеля для коммерческих пароходов.⁴⁸ Позже эти стапели были соединены в один и удлинены «для возможности постройки на них судов большого размера (броненосцев)».⁴⁹

Строительство первой очереди завода (2 линкорских стапелей и необходимых мастерских и складов) было закончено к маю 1913 г.

К 1 июля 1913 г., по сообщению правления «Руссуда», на устройство судостроительного завода было израсходовано более шести с четвертью миллионов рублей и предполагалось еще потратить на расширение миллион с четвертью.⁵⁰

Итак, на Черном море в предвидении крупных казенных заказов возникло второе судостроительное общество. Отношения между соседями (оба общества находились в Николаеве) с первых же дней были весьма недружелюбными. По судостроительной программе должно было быть построено для Черноморского флота 3 линкора. Каждое общество надеялось, что именно ему будет дан заказ на постройку этих судов.

Вопрос о распределении заказов на линейные корабли рассматривался Советом министров дважды — 14 июля и 4 августа 1911 г.

После длительных прений в Совещании по судостроению окончательные цены строительства одного корабля определились так:

	При заказе одного корабля	При заказе двух кораблей	При заказе трех кораблей
«Наваль»	19 542 010 р.	19 248 505 р.	19 150 670 р.
«Руссуд»	—	19 542 010 р.	19 542 010 р.

«Руссуд» строить лишь один линейный корабль отказался.⁵¹ В фонде Совета министров сохранилась полная стенограмма обсуждения этого вопроса в августе месяце (июльское заседание

⁴⁷ Донесение начальника Николаевского порта: ЦГАВМФ, ф. 401, оп. 1, д. 2219, л. 170.

⁴⁸ Протокол правления от 8 декабря 1912 г.: НОГА, ф. 300, оп. 1, д. 3, л. 13.

⁴⁹ Протокол правления от 6 марта 1914 г.: там же, д. 424, л. 4.

⁵⁰ Доклад правления 3-му собранию акционеров: там же, д. 233, лл. 27—28.

⁵¹ ЦГИАЛ, ф. 1276, оп. 2, д. 444, л. 198.

застенографировано неполностью). После открытия заседания Григорович заявил: «Вчера я собрал совещание и решили 19 541 000 р. Отдаем обоим заводам, будет от этого конкуренция и скорее постройка».⁵²

Его поддержал и министр финансов Коковцов, заявивший, что хотя от разделения заказа казна и потеряет 1 174 000 р., он все же стоит за разделение, ибо Николаевское общество по его, Коковцова, мнению не является солидным для получения всего заказа на Черноморский флот. Разделение же заказа между двумя фирмами не только более надежно гарантирует его исполнение, но и приведет к возникновению на Черном море еще одного судостроительного завода, чем будет создана полезная для дела конкуренция. Особый же вес в глазах Коковцова предложению Иванова и Бунге придавало то, что они «вошли в соглашение с крупнейшими русскими металлургическими заводами», каковому обстоятельству, по его словам, «нельзя не придавать особой ценности».⁵³

На это же обратил внимание Совета министров и государственный контролер Харитонов: «Ходят слухи, что Бунге и Иванов вошли в соглашение со всеми русскими металлургическими заводами империи. Следовательно, лучше давать Бунге и Иванову».

Большинством голосов Совет министров постановил заказ на линейные корабли разделить и дать 2 линкора «Руссуду», 1 — «Навалю». «Руссуд» мог заслуженно торжествовать победу. Первая схватка с «Навалем» окончилась в его пользу.

Победа «Руссуда» тем знаменательнее, что общество это в то время ни фактически, ни юридически не существовало. Устав общества был утвержден значительно позже, и первое собрание акционеров состоялось только 5 ноября 1911 г. К строительству завода еще не приступали. «В момент выдачи „Руссуду“ наряда (на линкоры, — К. Ш.) на месте будущего судостроительного завода росли лопухи и паслисы коровы»,⁵⁴ — показал в Верховной морской следственной комиссии начальник технического отдела правления «Руссуда» инженер Прохоров. Морское ведомство долго не могло разрешить вопрос — кому же, собственно, выписывать наряд на строительство кораблей. Судостроительное общество еще не существует, частным лицам как-то неудобно... Потом, махнув рукой на юридические тонкости, решили выписать наряд на имя учредителей будущего и пока еще не существующего общества.

⁵² Там же, л. 199.

⁵³ Там же, л. 180.

⁵⁴ ЦГАВМФ, ф. 1248, д. 7, л. 16.

Однако «Наваль» не считал себя до конца побежденным и надеялся на реванш, рассчитывая все же получить львиную часть заказов. При строительстве крупного военного корабля цена его распределяется приблизительно поровну между стоимостью вооружения, механизмов и корпуса. Хотя «Руссуд» получил $\frac{2}{3}$ заказа, но у себя на верфях он мог строить только корпуса. «Наваль» же располагал хорошо оборудованными механической, башенной и турбинной мастерскими, имел лицензии на постройку турбин обоих типов, применявшихся на крупных кораблях (Куртиса и Парсонса), и был уверен, что фактически он, а не «Руссуд», выполнит $\frac{2}{3}$ заказа. Уверенность эта опиралась на законодательное положение, по которому ни один заказ морского ведомства не мог быть передан за границу, если хотя бы одно русское общество изъявляло желание выполнить этот заказ в указанные сроки в России.

В конце марта 1912 г. правление «Руссуда» обратилось в Совецание по судостроению с просьбой дать справку о том, что необходимые ему части турбин не могут быть выполнены в России в указанный срок (без такой справки Министерство торговли и промышленности не давало разрешения на заграничные заказы). Совецание отказалось выдать просимую справку, мотивируя это тем, что «выдача теперь же просимого удостоверения о невозможности изготовления частей турбин к требуемым срокам может наложить ответственность на Морское министерство, по искам русских заводов, владеющих лицензиями на турбины». ⁵⁵ Совецание постановило предложить Русскому судостроительному обществу прежде запросить Балтийский, Франко-Русский и Николаевский заводы, не смогут ли они выполнить этот заказ.

На следующем заседании 4 апреля 1912 г. «Руссуд» возобновил свою просьбу и вновь получил ответ, что «для выдачи просимого удостоверения необходимо иметь удостоверения от всех трех заводов, владеющих патентом, о том, что они не могут изготовить этих частей к требуемым срокам». ⁵⁶ Раздраженный представитель «Руссуда» заявил, что они все равно не будут запрашивать «Наваль», «так как завод этот, конечно, заказ примет, но в срок не исполнит...» ⁵⁷ Тогда представитель государственного контролера в Совецании «напомнил, что он уже в прошлом заседании заявил представителю общества отставному генерал-майору Иванову свой протест против высказан-

⁵⁵ Там же, ф. 401, оп. 1, том 3, д. 2205, л. 83.

⁵⁶ Там же, л. 89.

⁵⁷ Там же,

ных им и ничем не доказанных злостных намерений Николаевского завода».⁵⁸

Владельцы «Руссуда» встали перед дилеммой: или отдать заказ сопернику, или еще раз попытаться договориться с ним. Был избран последний путь.

В середине апреля 1912 г. в Петербурге состоялась встреча члена правления Международного банка А. И. Вышнеградского с председателем правления Николаевского общества Думером, председателем правления французского банка «Сосьете жене-раль» В. Д'Адлером, председателем правления Русско-Азиатского банка А. И. Путиловым и председателем правления Петербургского частного коммерческого банка Давидовым. В тиши банковских кабинетов были определены дальнейшие судьбы «Наваля» и «Руссуда». Отныне вражде и конкуренции между ними был положен конец.

Тенденция к объединению этих обществ наметилась уже давно, но пока не было выявлено соотношение сил, договориться об условиях объединения было трудно. Поэтому переговоры относительно объединения «Наваля» и «Руссуда», которые вел в декабре 1910 г. в Париже с представителем фирмы «Виккерс и К^о» Б. Захаровым директор-распорядитель фирмы «Д. Браун» Сампсон, были неудачными. Фирма «Виккерс» не изъявила желания к совместной работе. Фирма «Д. Браун» — наоборот. «Я должен сказать, — писал Сампсон в правление «Руссуда», — что я не сочувствую этому и что я лично согласен работать с гг. Виккерс в связи с постройками на Черном море, если это желательно заинтересованным главным образом лицам. От вас и от гг. ваших соучастников зависит решить, принимая во внимание общее положение на юге, — о чем вы имеете лучшее понятие чем я, — будет ли целесообразно соединиться с гг. Виккерс в связи с чертежами и т. п. Я имею основание думать, что г. Виккерс желательно сближение между двумя фирмами по отношению к этому делу».⁵⁹

Неудачным оказалось также и совещание «для обсуждения вопроса о возможности слияния обеих групп в одну», состоявшееся в феврале—марте 1911 г.⁶⁰

В октябре 1911 г. на заседании правления «Наваля» Путилов сообщил, что Вышнеградский обратился к нему с просьбой, ввиду предстоящих в Париже переговоров о совместной работе или о слиянии в той или иной форме Русского судостроитель-

⁵⁸ Там же.

⁵⁹ ГИАЛО, ф. 2108, д. 51, лл. 30—31. — Разрядка моя, — К. Ш.

⁶⁰ ЦГАВМФ, ф. 1248, д. 8, л. 50.

ного общества с Обществом Николаевских заводов и верфей, разрешить инженерам Русского судостроительного общества осмотреть завод. Правление приняло решение просить А. И. Путилова передать А. И. Вышнеградскому, что его просьба будет охотно исполнена, «но лишь после того, как в Париже будет выяснен, хотя бы принципиально, вопрос о возможности слияния обоих обществ».⁶¹

Но и на этот раз в Париже договориться не удалось. В этом нас убеждает следующий факт. В середине декабря того же 1911 г. к Путилову обратился Вышнеградский с предложением отказаться от конкуренции на заказ плавучего дока для Морского министерства, за что предлагал дать «отступное». Одновременно и к А. А. Давидову (председателю правления Петербургского частного коммерческого банка и члену правления «Наваля») явился один из крупнейших финансовых воротил Манус и от имени Русского судостроительного общества вел переговоры об уступке этому обществу заказа на док, за что «Руссуд» готов был уплатить «Навалю» 350 тыс. р.⁶² Предложение это было отвергнуто из-за неуступчивости правления «Наваля», которое было уверено в получении львиной доли заказов морского ведомства и не шло ни на какие уступки.

Однако силу Международного банка противники явно недооценили.

Удар по «Навалю» был нанесен его противниками совершенно неожиданно. В это время морское ведомство при содействии фирмы «Виккерс» предполагало построить крупнейший артиллерийский завод у Царицына. Англичане рассчитывали извлечь из этого дела многомиллионную выгоду. Морской министр Григорович при встрече с представителями «Виккерса» заявил им, что он недоволен неуступчивостью «Наваля» в отношении «Руссуда» и что во избежание неприятных последствий «Виккерсу» лучше порвать деловые отношения с «Навалем», заплатив соответствующую неустойку за нарушение договора, в противном случае он может быть устранен от участия в царицынском оружейном заводе.⁶³ «Виккерс» немедленно согласился с требованиями морского министра.

Перспектива лишиться технического сотрудничества и гарантий, а с ними, практически, и возможности принять участие в исполнении морских заказов заставила владельцев «Наваля» теперь уже самих поспешить в Петербург на желанную встречу

⁶¹ Там же, ф. 512, опись дел бухгалтерии, д. 3, л. 23.

⁶² Там же, лл. 47—48.

⁶³ Показания Канегиссера в Верховной морской следственной комиссии: там же, ф. 1278, д. 8, л. 54.

с владельцами «Руссуда». В апреле 1912 г. в Петербург из Парижа приехали председатель правления «Наваля» П. Думер, председатель правления «Сосьете женераль» В. Д'Адлер, генеральный секретарь правления Общества Николаевских заводов Л. Крюшон.⁶⁴ На сей раз переговоры протекали успешно и быстро пришли к концу. О результатах этих переговоров Канегиссер выразился кратко: «Наша группа продала свои акции группе „Русского общества“ с Международным банком во главе».⁶⁵

* * *

*

Победа «Руссуда» над «Навалем» была результатом не только того, что за ним стояли шесть крупнейших русских предприятий и сильные русские банки. Для достижения победы использовались все средства, все способы и все люди, имевшие хотя бы отдаленное отношение к военно-морским заказам. Морской министр Воеводский, человек «старого закала», плохо связанный с капиталистическими кругами, был неугоден Международному банку. Решено было его сместить, поставив на его место более «современного» человека, товарища министра — Григоровича, предварительно потребовав от него гарантии в содействии возникавшему «Руссуду». «Мне пришлось слышать, — показал в Верховной морской следственной комиссии корабельный инженер Лебедев, полковник в отставке, один из инженеров «Руссуда» и «Наваля», — каким образом Дмитриев (главный руководитель «Руссуда», а позже и «Наваля», служивший до этого в морском ведомстве, — *К. Ш.*) сделался близким к Григоровичу. Н. И. Дмитриев явился к Григоровичу и заявил: „Если вы мне поможете в осуществлении судостроительного завода, то я вам помогу свалить Воеводского, а вас устроить морским министром“. Приблизительно так и вышло. Государственная дума провалила бюджет по морскому ведомству, выразила недоверие Воеводскому, а докладчику — товарищу министра Григоровичу вынесла одобрение... Как только Григорович утвердился в должности морского министра, Международный банк через двух своих агентов, генерала Иванова и Бунге, вошел с ходатайством в Морское министерство с просьбой выдать им заказ на постройку линейных кораблей на землях морского ведомства в Николаеве».⁶⁶

О том, что назначение Григоровича морским министром было подготовлено через Думу группой лиц, связанных с Ме-

⁶⁴ Там же, ф. 512, д. 3, л. 81.

⁶⁵ Там же, ф. 1248, д. 7, л. 55.

⁶⁶ Там же, л. 85.

ждународным банком, говорит и письмо, отобранное при обыске у Григоровича в 1917 г.⁶⁷ Автор письма — бывший командир Кронштадтского порта, генерал-майор в отставке, друг детства и дальний родственник Григоровича А. А. Баженов, теснейшим образом связанный с воротилами промышленного и финансового мира.⁶⁸ Письмо было написано в октябре месяце 1910 г., т. е. почти за полгода до назначения Григоровича морским министром. В нем говорилось: «С достоверностью, не подлежащей по своим источникам сомнению, я узнал, что Государственная дума заинтересована провести тебя в министры, как единственного умного и дельного адмирала. За содействием в этом — обратись ко мне. Всего плана действий желающих этого членов Думы писать не могу и мне необходимо тебя видеть и с тобой переговорить. Все нужно устроить к первому заседанию Государственной думы по морскому бюджету. Письмо это тщательно уничтожь».⁶⁹

О близости Григоровича к Думе и об определенном влиянии этого на его назначение министром пишут в своих мемуарах адмирал М. В. Бубнов и сам Григорович.⁷⁰ По всей вероятности, это влияние сыграло определенную роль. Но, безусловно, гораздо большее значение имело то, что Международный банк заручился не только поддержкой Государственной думы, но и царской камарильи. Адмирал М. В. Бубнов прямо пишет, что кандидатура Григоровича была выдвинута и поддержана флаг-капитаном царя — адмиралом Ниловым, одним из трех постоянных партнеров Николая при игре в домино. О том, что царский флаг-капитан играл немаловажную роль в судьбах «Руссуда» говорит и другой факт. В Морском архиве сохранился интересный документ — копия шифра, которым пользовались члены правления «Руссуда» в конфиденциальной переписке друг с другом.⁷¹ Помимо лиц и учреждений, имеющих непосредственное отношение к военно-морским делам (и носивших весьма красноречивые названия: «Балалайка» — Совет министров, «Бак-

⁶⁷ Обыск у Григоровича был произведен по решению Чрезвычайной следственной комиссии.

⁶⁸ В сентябре 1912 г., в момент распределения заказа на суда Балтийского флота, Баженов писал Григоровичу: «Ты сделал упрек, что наши националисты и русские заводы обрадовались ассигнованию на флот и хотят собрать с казны наживу. Немедленно же были мною приняты меры, чтобы указать нашим заводам на необходимость уменьшить цены до крайней возможности... все что можно было сделать, сделано» (ЦГИАМ, ф. 2с. оп. 1, д. 478, лл. 22—23).

⁶⁹ Там же.

⁷⁰ Мемуары адмирала М. В. Бубнова: ЦГАВМФ, ф. 30, оп. 1, д. 3; дневник Григоровича: там же, ф. 701, оп. 1, д. 71.

⁷¹ Там же, ф. 401, д. 7429, л. 13.

шиш» — председатель Морского технического комитета, «Баламут» — государственный контролер, «Баламутка» — Департамент полиции), здесь встречаются имена, которые на первый взгляд не имеют никакого отношения к военно-морским заказам. На первом месте стоит «ее императорское величество» — «Бакулина». Далее идут: «Баломочь» — Воейков (дворцовый комендант, зять министра двора барона Фредерикса. Должность дворцового коменданта, по словам С. Ю. Витте, «род азиатского евнуха европейского правителя, неотлучно находящегося при его величестве»),⁷² «Балаболка» — адмирал Нилов, «Балкоран» — Саввич, «Баллада» — Звегинцев (двое последних — члены Бюджетной комиссии Государственной думы и постоянные докладчики по морским делам, причем Звегинцев состоял одновременно «консультантом» «Руссуда» с окладом в 3000 р. в год),⁷³ «Баловень» — Брут (Алексеев — один из журналистов, выступающих в печати в пользу «Руссуда») и даже «Балимор» — английский адмирал Бэкон.

Что значили для «Руссуда» «Баломочь» и «Балаболка» (Воейков и Нилов) можно понять из яркой характеристики их отношений с царем, данной другим царским флаг-капитаном, а позже начальником Управления морского штаба верховного главнокомандующего, адмиралом А. Бубновым. А. Бубнов в течение многих лет жил в непосредственной близости к царской персоне и до мельчайших тонкостей знал отношения и порядки, сложившиеся при дворе. «В ближайшем его (Николая, — К. Ш.) окружении неотлучно состояли дворцовый комендант Воейков, флаг-капитан адмирал Нилов и флигель-адъютант капитан 2 ранга Саблин. Эти три лица постоянно и повсюду сопровождали государя, принимали участие в его личной жизни и по вечерам составляли его партию в домино, в которое он любил играть. Если вообще с кем-либо государь делился своими сокровенными мыслями и воззрениями, так это только с ними, и только они, больше всех приближенных царя, могли иметь на него влияние».⁷⁴ Были и другие нити, связывавшие семью Романовых с «Руссудом»: Канцелярия ее императорского величества Александры Федоровны была акционером этого общества.⁷⁵ Связь «Руссуда» с морским ведомством была очень тесной и не ограничивалась вербовкой двух-трех крупных лиц. О характере взаимоотношений, существовавших между «Руссудом» и Морским министерством говорит следующий факт, сообщенный Вер-

⁷² С. Ю. Витте. Воспоминания, т. 2. Л., 1924, стр. 65.

⁷³ ГИАЛО, ф. 2108, д. 69, л. 4.

⁷⁴ А. Бубнов. В царской ставке. Изд. Чехова, Нью-Йорк, 1955, стр. 173.

⁷⁵ Список акционеров «Руссуда»: НОГА, ф. 300, оп. 1, д. 1767, л. 67.

ховной комиссии М. М. Филоненко, служившим в 1911 г. на заводе «Наваль» сначала секретарем директора-распорядителя, затем инженером при правлении и заведовавшим в дальнейшем военно-морским отделом правления. Выступив в качестве фирмы, конкурирующей на получение заказа, учредители «Руссуда» должны были представить на конкурс проект линейного корабля, между тем они не имели еще ни помещения, ни инженеров, ни чертежников. Из этого положения они вышли с гениальной простотой. Так как конкурировать с проектом Николаевского завода, который был разработан при участии фирмы «Виккерс», им было не под силу, то они, учитывая то, что проект будет рассматриваться и приниматься инженерами Кораблестроительного отдела Главного управления кораблестроения решили им же поручить за соответствующую мзду разработать проект, справедливо рассчитывая на то, что при таком методе работы проект не может не быть одобренным. «Зрелище получилось невиданное, — сообщил в Следственной комиссии Филоненко. — Все помещения Кораблестроительного отдела Главного управления кораблестроения были превращены в чертежную „Руссуда“. Проектирование вели инженеры Коримальди, Сосновский, состоящие официально на Балтийском и Адмиралтейском заводах морского ведомства; под их же руководством работали все инженеры и чертежники Кораблестроительного отдела во главе с корабельным инженером Беренсом, Траухком и др. Начальник Кораблестроительного отдела ГУК генерал-майор Пущин принимал участие в проекте, давал свои советы».⁷⁶

Приходится ли удивляться, что когда тем же лицам в качестве главных экспертов пришлось выбирать между своим проектом и проектом, составленным «Виккерсом» для «Наваля», они нашли, что их проект «отличается большей продуманностью, тщательностью выполнения и более согласован с техническими требованиями, принятыми в настоящее время во флоте».⁷⁷ Проект, разработанный Виккерсом, по решению жюри был отвергнут, и «Наваль» заставили строить линейный корабль по проекту, представленному «Руссудом». Нелегко было «Навалю» бороться с фирмой, сумевшей превратить морское ведомство в филиал своего чертежного отделения!

Важным орудием в руках руководителей группы Международного банка была также печать.

Международный банк вел беспронгрышную игру и уверенно шел к победе.

⁷⁶ ЦГАВМФ, ф. 1248, д. 7, л. 11.

⁷⁷ Там же, ф. 401, д. 6618, л. 36.

* *
*

Рассмотрим теперь, как стали развиваться отношения между «Навалем» и «Руссудом» после того, как они оказались в руках одного владельца — Международного банка.

16 июня 1912 г. председатель правления «Руссуда» генерал Иванов писал Крукстону:⁷⁸ «По-видимому вопрос о приобретении Николаевского завода решен окончательно. Об этом даже появились заметки в газетах. Сегодня узнаем это наверное, так как из Парижа сегодня должен приехать Вышнеградский (глава Международного банка, — К. Ш.)».⁷⁹

Вскоре, 17 июля 1912 г., было созвано заседание правления «Руссуда», на котором рассматривался вопрос о разрешении главному руководителю «Руссуда» Н. И. Дмитриеву и главному бухгалтеру правления общества А. А. Филипповичу принять на себя исполнение аналогичных обязанностей и в обществе «Наваль».⁸⁰ Разрешение на это, разумеется, и Дмитриеву, и Филипповичу было дано.

Вслед за этим, в соответствии с решением общего собрания акционеров Николаевского общества от 31 июля 1912 г., было осуществлено преобразование этого общества из французского в русское.

Условия этого преобразования были следующими: новое русское общество создавалось с капиталом в 7 млн р. (французское общество имело капитал в 8 млн фр., т. е. в 3 млн р.). Капитал этот делился на 4.5 млн р. привилегированного и 2.5 млн р. обыкновенного. Обыкновенный капитал (все 2.5 млн р.) обменивался на учредительские паи французского общества и за все время существования русского общества никогда не мог быть увеличен. Состоял обыкновенный капитал из 25 000 акций II разряда номинальной стоимостью в 100 р. Привилегированный капитал составлялся из 24 000 акций I разряда стоимостью в 187 р. 50 к. Капитал этот по постановлению собрания мог быть увеличен. Привилегированные акции давали право на первый 6%-й дивиденд, на 1/2 оставшегося дивиденда, а также один голос на 10 акций (т. е. на 1875 р.). На акции II разряда (бывшие учредительские паи французского общества) уплачивалась половина

⁷⁸ Д. Ф. Крукстон — английский подданный, представитель фирмы «Д. Браун», член правления «Руссуда».

⁷⁹ ГИАЛО, ф. 2108, оп. 0, д. 158, л. 62.

⁸⁰ Там же, оп. 1, д. 61, л. 26.

прибыли, оставшейся после вычетов, предусмотренных уставом общества, и первого 6%-го дивиденда по привилегированным акциям.⁸¹ Владельцы обыкновенного капитала обладали одним голосом на 5 тыс. р. При ликвидации общества владельцы обыкновенных акций получали половину превышения актива, остающегося свободным по уплате взносов, предусмотренных уставом. Кроме того, они пользовались преимущественным правом подписки на увеличение капитала посредством выпуска новых привилегированных акций. Был изменен и состав правления. Вместо представителей Русско-Азиатского банка (Путилова, Канегиссера, Летуновского) и Петербургского частного коммерческого (А. Давидова) были избраны представители Международного банка (Г. Блох, И. Яблонский, В. Троицкий-Сенютович и др.).

Для выпуска акций нового общества шесть русских банков (Международный, Русско-Азиатский, Учетный и ссудный, Азовско-Донской, Петербургский частный коммерческий и Русский для внешней торговли) образовали синдикат. Руководителем синдиката был Международный банк. Русско-Азиатскому банку была предложена доля участия в 1%.⁸²

В дальнейшем взаимоотношения между обществами стали развиваться в направлении все более близкого и тесного производственно-технического сотрудничества.

21 сентября 1912 г. заводоуправление «Руссуда» прислало в правление общества письмо об установлении с Обществом Николаевских заводов и верфей соглашения по производству работ одного завода для нужд другого по действительной их стоимости с начислением 10%.⁸³ Правление постановило предложение принять и выработать условия договора. Договор этот был подписан 15 июля 1913 г.⁸⁴

30 апреля 1913 г. между «Навалем» и «Руссудом» было заключено следующее соглашение:

«§ 1. „Наваль“ и „Руссуд“ делают Морскому министерству тождественные предложения в отношении цен, сроков, платежей и во всем прочем, относящемся к постройке 2-х быстроходных крейсеров в 7000 т. водоизмещения каждый для Черноморского флота.

«§ 2. „Наваль“ и „Руссуд“ делают предложения и принимают заказы каждый на один крейсер.

⁸¹ ЦГАВМФ, ф. 512, д. 285, л. 3.

⁸² ЦГИАЛ, ф. 630, оп. 11, д. 818, л. 1.

⁸³ ЦГИАЛО, ф. 300, оп. 1, д. 61, Протоколы правления, л. 32.

⁸⁴ НОГА, ф. 300, оп. 1, д. 291, л. 1.

«§ 3. Никаких изменений или прибавлений в условиях поставки без обоюдного согласия договаривающихся сторон допущено быть не может».⁸⁵

Параграф 4 предусматривал создание специального центрального комитета, состоящего из трех человек: одного — от правления «Наваля», другого — от правления «Руссуда» и третьего — по выбору первых двух (в комитет этот вошли оба председателя правлений — Иванов и Бострем и вице-председатель обоих правлений Крукстон). Решения этого комитета были обязательны для обоих обществ.

В марте 1914 г. слились технические отделы «Наваля» и «Руссуда».⁸⁶ В апреле заключен договор на совместное использование (кранов, барж, землечерпалок).⁸⁷ Во втором квартале того же года соединились отделы военного судостроения обоих обществ.⁸⁸

Тесное производственное сближение скреплялось и личной унией членов правлений. К 1915 г. из десяти членов правления «Наваля» и девяти «Руссуда» четверо (Крукстон, Блох, Бострем, Яблонский) состояли в правлениях обоих обществ одновременно, причем Крукстон был вице-председателем обоих обществ. Оба правления помещались в одном здании. Личная уния была еще теснее, если учесть, что оба общества выбрали специальные комитеты для ближайшего заведования делами из одних и тех же лиц (Крукстон, Блох, Бострем). Этот комитет вел единый журнал и не было ни одного случая, чтобы решения его не утвердило какое-либо из правлений.

Вполне понятно, что Международный банк, владелец обоих обществ, стремился к тому, чтобы сделать эту связь более прочной и долговременной. Директор Международного банка Е. Г. Шайкевич в июне 1914 г. писал в правление «Руссуда»: «...целесообразность и полезность самого сближения не подлежит никакому сомнению... полное слияние, или вернее поглощение „Наваля“ „Руссудом“, является наиболее рациональным способом разрешения этого вопроса».⁸⁹

Такого же мнения придерживался и главный бухгалтер обоих обществ Филиппович, подавший 12 декабря 1914 г. докладную записку Г. А. Блоху⁹⁰ (члену правления Международного банка, «Наваля» и «Руссуда»), в которой предлагал «Руссуду» купить «Наваль». В это время в кассе «Руссуда» было 6 млн р,

⁸⁵ Там же, ф. 242, лл. 4—5.

⁸⁶ ГИАЛО, ф. 2108, д. 336, л. 42.

⁸⁷ НОГА, ф. 300, оп. 1, д. 380, лл. 3—12.

⁸⁸ ГИАЛО, ф. 2108, д. 336, л. 18.

⁸⁹ ЦГАВМФ, ф. 401, д. 7425, л. 57.

⁹⁰ Там же, д. 7428, л. 7.

свободной наличности и предстоял еще второй взнос по акциям в размере 6 млн р. (после возникновения «Руссуда» за 100-рублевую акцию было внесено акционерами только по 40 р.). Итого набралось 12 млн р.

На общем собрании акционеров «Наваля» в октябре 1914 г. Международный банк представил пакет акций на сумму в 3.8 млн р. (из 7 млн р. всего акционерного капитала).⁹¹

Долг синдикату банков (по особому счету, открытому «Навалю» Международным банком) был около 6 млн р. Расходы на крепостные пошлины по покупке «Наваля» составляли 200 тыс. р. Итого для покупки «Наваля» нужны были 10 млн р. и у «Руссуда» оставалось еще наличными 2 млн р. По расчетам бухгалтеря соединенные заводы должны были за операционный год принести 5.6 млн р. коммерческой прибыли.⁹²

Однако покупка «Наваля» в 1914 г. не состоялась. Причины этого были весьма разнообразны.

Во-первых, формальное существование двух обществ на Черном море создавало видимость конкуренции между ними. Видимость эта вполне устраивала Морское министерство, для которого суть подлинных отношений между обществами не оставалась тайной.⁹³

Во-вторых, формально-юридическое раздельное существование обществ было удобно для некоторых «коммерческих» комбинаций. Не желая приглашать фирму «Браун» к содействию в строительстве подводных лодок и эсминцев (что по точному смыслу § 1 договора от 7/20 ноября 1911 г. общество обязано было сделать), руководители «Руссуда» считали, что у них, конечно, есть другой исход, а именно: предоставить „Навалю“ получить заказы от Морского министерства и строить на „Руссуде“ корпуса, или целиком, по заказам „Наваля“, так как наше обязательство распространяется только на военные корабли, заказ на которые получен от Морского министерства, а не на такие от частных фирм». ⁹⁴

Но главная причина, препятствовавшая слиянию, была все же не в этом.

⁹¹ Там же.

⁹² Доклад А. А. Филипповича члену комитета «Руссуда» и «Наваля» Г. А. Блоху от 12 декабря 1914 г. по вопросу о расширении предприятия этого общества: там же, лл. 3—7.

⁹³ В Сопещании по судостроению еще в декабре 1912 г. отмечалось, что «Русское судостроительное общество... на деле убедясь в невозможности существования одному судостроительному заводу, соединилось с Обществом Николаевских заводов и верфей» (там же, ф. 401, д. 2205, л. 468).

⁹⁴ Справка, составленная 29 сентября 1914 г. заведующим делопроизводством «Руссуда» Борнгауптом: там же, д. 7425, л. 39.

Один из параграфов договора на аренду «Руссудом» адмиралтейства в Николаеве предусматривал, что через 5 лет, т. е. в 1916 г., морское ведомство может при желании выкупить завод обратно, заплатив за постройки, возведенные с его разрешения по балансовой стоимости. Если Морское министерство этим правом не воспользовалось, то теряло его на 20 лет и выкупить завод могло не ранее 1936 г. Поэтому объединяться «Руссуду» с «Навалем» до 1916 г. было рискованно, так как Морское министерство могло выкупить «Руссуд».

И, наконец, писал Шайкевич в своем докладе правлению «Руссуда» в июне 1914 г.: «...к сожалению, настоящий момент является не совсем благоприятным в смысле биржевой и общей экономической конъюнктуры для окончательного фузионирования предприятий».⁹⁵

Но принципиально вопрос был решен твердо: «Руссуд» должен поглотить «Наваль», т. к. «Руссуд» — «общество с уставом более простой, ясной и современной структуры».⁹⁶

Директор Международного банка заявлял: «Мы считаем, что вопрос о поглощении „Наваля“ „Руссудом“ является пока еще преждевременным, и поэтому должен быть сведен к вопросу о более тесном единении названных обществ в лице общих органов управления...»⁹⁷ Отметим, что «единение относительно правлений можно считать фактически осуществленным»,⁹⁸ что объединено также главное руководство обоими заводами, бухгалтерия, отдел по постройке легких крейсеров, отдел по контролю нарядов, коммерческий отдел, технический отдел и отдел военного судостроения, Шайкевич считал, что нужно объединить еще и отделы цеховой службы и технических контор, ибо это даст «еще лучшие результаты, устранив из жизни заводов ненужную конкуренцию, сбивание цен и прочие условия, ненормальные для совместно работающих предприятий».⁹⁹

«Итак, сводя воедино все вышесказанное, — писал Шайкевич, — мы, не отказываясь вообще от мысли поглощения „Наваля“ „Руссудом“, считаем, что еще не настал для этого слияния вполне благоприятный момент, но все же деятельность правлений этих обществ должна была бы идти по намеченному пути объединения политики и органов управления, дабы этим облегчить в будущем достижение окончательной цели — создания

⁹⁵ Там же, л. 58.

⁹⁶ Там же.

⁹⁷ Там же, л. 59. — Разрядка моя, — К. Ш.

⁹⁸ Там же.

⁹⁹ Там же, л. 60.

однородного крупного центра для русского судостроения».¹⁰⁰ Так кончается этот любопытнейший документ, неизвестно какими судьбами попавший в фонд Главного управления кораблестроения Морского министерства.¹⁰¹ План, намеченный директором банка, неукоснительно выполнялся.

22 мая 1915 г. В. К. Борнгаупт (правитель дел «Руссуда») стал одновременно правителем дел и Общества Николаевских заводов и верфей. Это было объединением последних некогда самостоятельных отделов. Даже делопроизводство у этих «двух» обществ стало единым.

* *

*

В годы первой мировой войны связи обоих южных судостроительных обществ с правительством закрепились и расширились. Морское ведомство удовлетворяло все просьбы обществ о предоставлении льгот призывникам из числа их рабочих и служащих, а также направляло для работы на заводах обществ специалистов, мобилизованных во флот на других предприятиях.

Сразу же после начала войны Совет министров удовлетворил просьбу судостроительных заводов о повышении контрактных цен по тем заказам, которые выполнялись в ходе военных действий.

В тесном контакте с синдикатом «Продамет» Морское министерство организовало снабжение судостроительных заводов металлом, причем шло на любые уступки «Продамету» в определении цен.

Казна финансировала расширение производства и новое промышленное строительство.

В ходе войны господствующее положение этой монополии все более усиливается. К концу войны Международным и Учетным и ссудным банками вырабатывается план создания грандиозного треста «Русский торговый флот». Этим планом предусматривалось расширение монополии и на северные районы страны, объединение в одном обществе не только южных судостроительных заводов («Наваль» — «Руссуд»), но и северных (Невский).

Кроме расширения района монополии, предусматривалось и увеличение числа отраслей народного хозяйства, монополизированных этим трестом. В обществе «Русский торговый флот»

¹⁰⁰ Там же, лл. 60—61.

¹⁰¹ Доклад Е. Шайкевича правлению «Руссуда» 24 июня 1914 г.; там же, лл. 53—61.

должны были быть объединены почти все судостроительные заводы России, значительная часть торгового флота, вывоз и первичная обработка основных статей русского экспорта — хлеба и леса.

Формальное объединение обоих обществ, происшедшее в конце 1916—1917 гг., дало толчок развитию этих планов. Однако до конца им сбыться было не суждено. Непреодолимым препятствием на пути к этому явилась Великая Октябрьская социалистическая революция, сделавшая вершителем судеб всех дел в стране ее подлинного хозяина — трудовой народ.

* *

*

Рассмотренный материал дает возможность сделать следующие выводы.

Годы предвоенного промышленного подъема и первой мировой войны были важным этапом в формировании финансового капитала в русской судостроительной промышленности. На базе концентрации производства и сращивания промышленного капитала с банковским в эти годы в морской судостроительной промышленности России возникает монополистическая организация высшего типа. Именно таким было монополистическое объединение, возникшее накануне войны в результате слияния обществ «Наваль» и «Руссуд» и захватившее в свои руки все судостроение на Юге России.

Длительная взаимосвязь и сотрудничество государственного аппарата с монополиями приводит уже в предвоенные годы к своеобразному «разделению труда» между правительственными учреждениями (в частности, Кораблестроительный отдел Главного управления кораблестроения Морского министерства) и монополиями в судостроительной промышленности. Это «разделение труда» происходит на основе полного удовлетворения основных требований монополий за счет подчинения государственного аппарата монополистическому капиталу.

Сращивание финансового капитала с государственным аппаратом шло также за счет развития «личной унии». Многие видные деятели финансового капитала в прошлом были крупными чинами в морском ведомстве (адмирал Бострем, председатель правления «Наваля» — в прошлом товарищ морского министра и командующий Черноморским флотом; генерал-лейтенант Вешкурцев, один из директоров «Наваля» — в прошлом начальник Главного управления кораблестроения; главный руководитель «Наваль—Руссуд» Н. И. Дмитриев — в прошлом главный инженер-технолог казенного Адмиралтейского завода и т. д.). Эти

лица приносили в правления частных судостроительных обществ не только знание всех входов и выходов в Морском министерстве, но и интимные связи со старыми друзьями, оставшимися пока еще на службе в морском ведомстве.

Другим способом подчинения государственного аппарата монополиям была широко развитая система взяток и подкупов. Почти все лица, имевшие отношение к выдаче, приему и наблюдению за исполнением казенных заказов, находились на содержании судостроительных обществ. От рядовых чертежников Морского технического комитета до морского министра — таков круг лиц, обслуживавших интересы судостроительных монополий.

Развитие финансового капитала и формирование государственно-монополистического капитала в судостроении, одной из важнейших отраслей русской тяжелой промышленности, сыграло важную роль в созревании материальных предпосылок Великой Октябрьской социалистической революции.