

ОБЗОРЫ И РЕЦЕНЗИИ

М.А. Фельдман

д.и.н., профессор, Уральский институт — филиал Российской Академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (Екатеринбург)

КОРАБЛЕСТРОЕНИЕ ПРИ НИКОЛАЕ II (О новой книге В.В. Поликарпова)

Аннотация. Анализируется книга В.В. Поликарпова «Кораблестроение при императоре Николае II. Очерки технологической истории». Отмечается новизна исследования, построенного на фронтальном изучении архивных источников Совета министров, Морского министерства и подведомственных ему учреждений и предприятий, из пяти центральных и двух региональных архивов; стенографических отчётов Съездов представителей промышленности и торговли. Оно дополняется системным анализом источников, содержащих оценки специалистов и учёных качества технических и технологических процессов судостроения и характеристик переданных флоту кораблей. Впервые исследование касается всех видов кораблей, снабжения их артиллерией и энергетическими установками. Комплексное изучение источников позволило автору дать новую научную оценку многим устоявшимся положениям, содержащимся в исторической литературе. Развитие кораблестроения раскрывается как переменчивый процесс, чьи характеристики определялись запросами Морского министерства, необходимостью соответствовать лучшим образцам мирового судостроения, а также возможностями российской промышленности.

Ключевые слова: *Россия, военно-морской флот, Морское министерство, промышленность, судостроение, корабли.*

JEL: N00, N43, N60

УДК: 338(091)

DOI: 10.52342/2587-7666VTE_2023_3_171_177

© М.А. Фельдман, 2023

© ФГБУН Институт экономики РАН «Вопросы теоретической экономики», 2023

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ: *Фельдман М.А.* Кораблестроение при Николае II (о новой книге В.В. Поликарпова) // Вопросы теоретической экономики. 2023. № 3. С. 171–177. DOI: 10.52342/2587-7666VTE_2023_3_171_177.

FOR CITATION: *Feldman M.A.* Shipbuilding under Nicholas II (About the New Book by V.V. Polikarpov) // Voprosy teoreticheskoy ekonomiki. 2023. No. 3. Pp. 171–177. DOI: 10.52342/2587-7666VTE_2023_3_171_177.

Новая книга В.В. Поликарпова «Кораблестроение при императоре Николае II. Очерки технологической истории» [Поликарпов, 2023]¹ — событие в мире исторической науки, поскольку речь идёт о монографии общепризнанного крупнейшего исследователя военной промышленности первых двух десятилетий XX в.; историка, каждый труд которого венчает многолетнюю работу по комплексному изучению источников, их всестороннюю оценку, далекую от конъюнктурных подходов и субъективизма.

¹ Далее ссылки на эту монографию даются в круглых скобках; указываются только страницы.

В.В. Поликарпов не первый раз взялся за тему исследования невероятной сложности — это состояние экономического потенциала предреволюционной России. Оно действительно относится к малоизученным сюжетам: по обоснованному мнению автора, запущенность анализа источниковой базы обернулась историографическим провалом. «Кораблестроение» продолжает линию изучения российского ВПК, начатую книгами «От Цусимы к Февралю. Царизм и военная промышленность в начале XX века» [Поликарпов, 2008] и «Русская военно-промышленная политика 1914–1917. Государственные задачи и частные интересы» [Поликарпов, 2015].

«Введение» рассматриваемой монографии демонстрирует мастерство историографа, передавая образцы фундаментальных познаний научной полемики на протяжении XX и уже нового XXI столетия. Уважительное отношение к трудам предшественников, сумевших воссоздать картину возрождения и развития российского флота как в советский период [Шацилло, 1968; Цветков, 1983; Бескровный, 1986], так и последние три десятилетия [Шацилло, 1992; Цветков, 1995; Амирханов, Титушкин, 1996; Золотарев, Козлов, 2002; Шилов, 2004; Виноградов, 2017; *Международный...*, 2020] не исключает тщательной проверки содержания их исследований и выводов. Перед читателями предстаёт историк промышленности, армии и флота, доказывающий, что история как наука начинается при глубоком знании всего комплекса источников, позволяющего проверять и перепроверять данные архивных материалов. Поликарпов, опираясь на конкретные документы, показывает, как «в известные периоды специалисты в этой области испытывали чрезвычайные затруднения», вследствие навязанных сверху стереотипов о приоритете российских открытий и изобретений по отношению к тлетворному Западу» (С. 16–17).

Поколения историков, следовавших этому правилу, не замечали противоречия между объективным содержанием своих трудов и идеологизированными выводами. Труды выдающихся историков — К.Ф. Шацилло, И.Ф. Цветкова — стали научным мостом между эпохами, сохранив, однако, многие выводы прошлого, прежде всего бездоказательный тезис об отечественной «самой передовой военной промышленности», включая кораблестроение (С. 58, 81).

Детальное изучение истории технологических процессов в отечественной промышленности [Бабошин, 1918; Мырцымов, 1946; Гусев, 1964] позволило уточнить характеристики потенциала российских судостроительных заводов. Новизна книги Поликарпова отчётливо проявляется в акценте исследования на уровне технологического развития России; на способности развиваться на основе высших достижений научно-технической мысли, самостоятельно выдвигать производственно-технические идеи (С. 11, 14). Так, в «Кораблестроении» проведена аналитика материалов, касающихся конструирования кораблей всех классов, а также снабжения их артиллерией и энергетическими установками — турбинами и дизелями.

Именно поэтому в ткань исследования наряду с материалами ведомств умело вводятся и тонко интерпретируются материалы повседневной переписки инженеров и директоров предприятий, руководителей акционерных компаний; свидетельства технических специалистов в воспоминаниях и научных трудах (С.18). Благодаря такому подходу реконструкция производственных и технологических процессов в российском кораблестроении перестаёт быть одномерным и одноцветным.

Как знаток дореволюционной промышленной статистики Поликарпов обращает внимание на существенный пробел в материалах ряда предвоенных промышленных переписей: отсутствие статистических данных по казённым военно-морским заводам (С. 6). Вместе с тем автор далёк от фетишизации количественных показателей, зачастую присутствующей в научной литературе.

Выбор темы исследования автор связывает с тем, что «воссоздание флота после войны с Японией оказалось стержневой проблемой военной и экономической стратегии Российской

империи», а «в военном судостроении сосредотачивались лучшие научно-технические силы и промышленные ресурсы страны» (С. 2). Путь исследования зримо обозначен в монографии: состояние флота зависело от способности российской индустрии создавать новейшие конструкции надводных кораблей и подводных лодок, снабжать их могучей артиллерией и современными двигателями — паровыми турбинами и дизельными моторами, способными состязаться с лучшими образцами кораблестроения стран Запада (С. 2).

Глава монографии «Власть и флот в Российской империи» задаёт высокую планку научному процессу, сконцентрировав поиск в четырёх основных плоскостях: сведения о действительно грандиозных планах воссоздания флота просвечиваются, во-первых, сквозь призму фантастических планов захватов проливов, как составной части имперской внешнеполитической доктрины. Модернизация флота становится заложницей невиданной ранее гонки вооружений и подготовки к мировой войне, девальвирующих и делающих недостаточными любые достижения военной промышленности. В этом контексте автор объясняет метания Правительства страны от ставки на «только российскую» продукцию к срочным заказам на корабли и их оборудование за рубежом (С. 28).

Во-вторых, масштаб стратегических и тактических «метаний», по наблюдению Поликарпова, усиливался долговременной напряжённостью в отношениях власти и крупной буржуазии: «...рассчитывать на отечественные капиталы не приходилось: сами заводчики открыто заявляли, что инвестировать в дорогостоящие проекты военного судостроения трудно из-за отсутствия гарантий в заказах долговременного характера. Приходилось только мечтать о гарантиях заказов на 10–15 лет» (С. 26). В-третьих, напряжённость в сфере финансово-экономической дополнялась политическим противоборством власти и оппозиции: для финансирования конкретных программ строительства кораблей приходилось «преодолевать сопротивление Государственной Думы» (С. 51). В-четвёртых, отчётливо проявлялось научно-техническое отставание России от Германии и Англии — ведущих морских держав (С. 59, 122, 170).

Направление государственных заказов Морского министерства преимущественно на казённые заводы, вялое участие частного капитала в воссоздании флота после войны с Японией (С. 26, 27) сужали возможности для манёвра военного руководства страны, тормозили сроки сооружения и оснащения кораблей. Лишь в сентябре 1914 г. вступил в строй первый из заложенных в 1909 г. дредноутов — линкор «Севастополь», остальные — в декабре 1914 г. Степень готовности четырёх линейных крейсеров в 1915 г. оценивалась в 20–60% по весу и в 4–18% по оснащению (С. 56). Головной болью военного руководства России было то, что сам характер предстоящей войны не давал положительного ответа на вопрос о достаточности усилий по модернизации флота.

Высветив в главе «Власть и флот в Российской империи» четыре плоскости своего исследования (взаимосвязь модернизации флота и гонки вооружений и подготовки к мировой войне; напряжённость в отношениях власти и крупной буржуазии; политическое противоборство власти и оппозиции; степень отставания судостроения России от Германии и Англии), Поликарпов акцентирует особое внимание на одной — научно-техническом отставании России от Германии и Англии. Примеры, приведённые автором убедительны и системны, но при этом, к сожалению, исчезает взаимосвязь, синергетика всех остальных направлений.

Глава «Развитие русской кораблестроительной школы» посвящена разбору концепции так называемой «передовой кораблестроительной школе в России, опередившей практику кораблестроения в других странах» (С. 58). Поликарпов подробно разбирает все элементы указанной концепции — «школы кораблестроения, позволившей обеспечить постройку лучших в мире линейных кораблей типа «Севастополь»; эскадренных миноносцев типа «Новик», подводных лодок типа «Барс» (С. 58). Автор приходит к аргументированному выводу: ограниченность технико-экономических ресурсов страны подталкивала

руководство страны и флота к необходимости выборочного усиления кораблей (ставке на повышение скорости или усиления броневой защиты; силы или качества артиллерийского огня) (С. 59). Выборочный подход, ставка на отдельные элементы кораблестроения стали постоянной характеристикой морской военной политики.

После длительных дискуссий в Правительстве и в Морском министерстве в 1907 г. было принято решение Совета министров в пользу заказов военно-морских кораблей российским предприятиям, «испытывавшим ныне, вследствие недостатка работы, величайшие затруднения» (С. 70–710). В результате для отечественных судостроителей открылись широкие возможности. Однако монография последовательно указывает на «непредвиденные» барьеры на этом пути, например на признание директоров судостроительных фирм в неспособности изготовления чертежей и проектов броненосцев (С. 72). Автор отмечает: в декабре 1908 г. Морское министерство не имело чертежей этих броненосцев (С. 75).

Практическим результатом в сложившейся ситуации стало решение Правительства провести международный конкурс проектов на сооружение броненосцев (С. 72–74). Но сегодня особо важно, что правдивое и горькое замечание автора обращено не только в далекое прошлое: отечественное кораблестроение участвовало в создании судов только в качестве заказчика — в посильном освоении результатов конкурса немецкого и английского проектов. Бесконечные исправления и переделки чертежей кораблей сопровождали весь процесс кораблестроения. Если по итогам международного конкурса проектов заказ на постройку броненосцев для России получила германская фирма «Блом и Фосс», то под давлением Англии и Франции, проект в переработанном виде перешёл к английской фирме «Виккерс» (С. 72, 78, 105).

Ещё одним барьером на пути судостроения стала неспособность российских заводов изготавливать броневую сталь повышенного сопротивления, необходимую для защиты судов, и уменьшения водоизмещения (С. 79). К 1914 г. петербургские заводы не располагали оборудованием, необходимым для прокатки броневой стали повышенного сопротивления, фиксирует автор. В таких условиях «соревнование между ставкой на скорость или на вооружение» заканчивалось ослабленной броней и пониженной скоростью кораблей (С. 89, 104).

Неспособность российских заводов выполнить требования программы судостроения, в частности изготовление турбин, привела к заказу в 1912 г. двух лёгких крейсеров германским фирмам. Монография фиксирует: эти корабли, оплаченные российской казной, с началом мировой войны пополнили германский флот. Малочисленность представителей инженерного корпуса обусловила и характеристики, общее состояние инженерно-конструкторской мысли института заказчиков кораблей — специалистов Морского Генерального Штаба (МГШ) и Главного Управления Кораблестроения Морского министерства (ГУК) — в частности, способность оценить существующие финансовые и технические возможности отрасли. Даже в тех случаях, когда корабли строились на российских предприятиях (например, линкор «Императрица Мария»), значительная часть оборудования поступала из-за рубежа с нарушениями сроков поставок и отсутствием ряда контрольных приборов (С. 89, 106, 107). Гордость российского флота, эскадренный миноносец «Новик», как и остальные эскадренные миноносцы, строились с очень широким применением иностранной технической помощи, импортных материалов и комплектующих изделий; их главные механизмы были привезены из-за рубежа (С. 109, 112).

Поликарпов отмечает и позитивный сдвиг в теории отечественного кораблестроения: исходные технические задания по эсминцам нового типа были выполнены в России. Образцовый эсминец, в конечном счёте, всё же получился. Но успешное проектирование эсминца «Новик» на новой Путиловской верфи являлось плодом сотрудничества Путиловского общества с германскими фирмами. В целом же, заключает автор, судостроительная программа, рассчитанная на 1912–1916 гг., не опиралась на учёт реальных ресурсов страны и оказалась практически невыполненной (С. 109, 112). К сожалению, указывая на

позитивный сдвиг в теории кораблестроения, Поликарпов не анализирует масштаб произошедших перемен. Отсутствие ясности в этом вопросе породило и его сомнения в категоричности утверждений о «полной зависимости строительства эсминцев типа “Новик” от германских фирм» (С. 112).

Глава «Артиллерия главного калибра» реконструирует историю оснащения кораблей линейного флота 14- и 16-дюймовыми орудиями. В период 1908 — 1910 гг. на Обуховском заводе, при содействии английской фирмы «Виккерс», оказывавшей помощь в проектировании и налаживании производства, сконструировали и испытали 12-дюймовые орудия. На освоение серийного выпуска ушли ещё два года. Тем не менее к 1914 г. указанные орудия получили четыре линкора Балтийского флота (С. 131. 132).

Попытка наладить производство 14-дюймовых орудий на Обуховском заводе натолкнулась на существенное препятствие — использование устаревшей марки стали и, как следствие, быстрое изнашивание орудий. Освоение выпуска орудий главного калибра в России упёрлось прежде всего в состояние сталелитейной промышленности, а конкретно — в освоение необходимой хромоникелевой стали (С. 137, 170). В роли поставщика 14-дюймовых орудий выступила фирма «Виккерс». К октябрю 1917 г. на крупнейших орудийных заводах России не удалось провести даже проверку отечественных экземпляров орудий главного калибра. В этом явлении, по мнению автора, проявилось системное и общекультурное отставание России, заставляющее военно-морское ведомство постоянно прибегать к зарубежным закупкам сложных изделий, изготовленных на основе новейших технологий (С. 172, 173).

Глава «Переход к паровым турбинам» — самая драматическая в монографии. Все запреты Правительства на закупку оборудования для флота за рубежом наталкивались на отсутствие даже на передовых судостроительных заводах «металлургического производства для отливки больших слитков стали, её прокатки, термической обработки откованных штук, а также для производства крупного фасонного литья», без которых было невыполнимо изготовление турбин и их роторов. В монографии прослеживается вынужденная практика российских заводов заказов кованых частей роторов у германских и австрийских фирм, а после августа 1914 г. — у британских (С. 182, 185, 189). От взгляда автора не ускользает и эгоистическое поведение петербургских банков, ещё до войны сокративших размер предполагаемых инвестиций в военную промышленность. Обращается внимание на завышенность запросов финансово-промышленных группировок, требующих от Правительства десятилетних гарантий на закупки своей продукции и устранения конкуренции для её сбыта (С. 207).

Была ли эта ситуация тупиковой в отношениях власти и капитала? Ответа в этой главе нет. На ряде заводов в предвоенные годы развернулась с помощью зарубежных фирм подготовка к производству турбин и котлов, удовлетворяющих требованиям флота. Мировая война, прервавшая многие научно-технические связи, обострила проблему обеспечения энергетическими установками военно-морских судов России. И к 1918 г. отсутствовало полноценное отечественное производство энергетических установок (С. 237, 238).

Более оптимистично выглядели процессы, проходившие в производстве подводных лодок. Из 73 подводных кораблей, входивших в состав российского флота в 1901–1917 гг., 34 лодки были созданы по проектам русских конструкторов; 23 — построены за рубежом, а остальные были заложены в России, но по иностранным проектам, под руководством иностранных специалистов. В годы Первой мировой войны на Балтике боевые действия в основном вели либо подводные лодки, построенные в Англии, либо американские лодки «Голланд», собранные в России под руководством американских инженеров. Вместе с тем при сборке на Балтийском заводе доставленных из США в 1915–1916 гг. «голландов» русские судостроители приобрели ценный технический опыт, освоили ряд сложных технологических процессов (С. 270–272).

Ахиллесовой пятой отечественного подводного кораблестроения стало освоение производства дизельных моторов. Те корабли, которые удалось ввести в строй до 1918 г., располагали либо слабыми двигателями русской постройки (завод Нобеля), либо вдвое более мощными американскими. Попытки производить самим такие двигатели показали непригодность нашей промышленности к выпуску столь сложных агрегатов (С. 320).

В целом монография Поликарпова даёт грандиозную картину битвы наших соотечественников за модернизацию флота в первые два десятилетия XX в. Широкий спектр архивных источников, изучаемых, судя по статьям и книгам Поликарпова, более полувека, в новой монографии дополняется системным анализом источников, содержащих оценки качества судостроения специалистами и учёными. Впервые исследование касается всех видов кораблей, снабжения их артиллерией и энергетическими установками. Модернизация флота реконструирована в формате взаимоотношений власти и бизнеса, сквозь призму конкуренции характеристик российских кораблей и судов западных стран. В этом новизна научного труда и несомненная заслуга автора. В очередной раз публикация Поликарпова заставляет по-новому взглянуть на, казалось бы, устоявшиеся понятия. Все сложности российского кораблестроения автор связывает со слабостью казённых финансов, общей нехваткой капиталов, умелых инженерных и рабочих кадров (С. 320). Этот список следует дополнить недостаточным умением власти находить общий язык с отечественным капиталом. Взаимные обвинения — далеко не лучший способ укрепить единство в обществе.

Недостатком монографии, на мой взгляд, является то, что в книге научно-техническое отставание судостроения России от Германии и Англии превращается в некий неизменный фетиш. Как менялся показатель этого отставания за период 1907–1918 гг. — сюжет, оставшийся, видимо, для нового издания книги. Труд Поликарпова глубоко патриотичен: в нём историк, сын фронтовика, отчётливо говорит о нежелании видеть отставание своей Родины в военно-технической сфере. Ни в прошлом, ни в настоящем.

ЛИТЕРАТУРА/ REFERENCES

- Амирханов А.И., Титушкин С.И. (1996). *Главный калибр линкоров* [Amirkhanov A.I., Titushkin S.I. (1996). *The Main Caliber of Battleships*]. — СПб: Гангут.
- Бабошин А.Л. (1917–1918). *Металлография и термическая обработка железа, стали и чугуна*. В 4-х ч. [Baboshin A.L. (1917–1918). *Metallography and Heat Treatment of Iron, Steel and Cast Iron*. In Four Parts]. — Петроград: Металлург. отд. военно-техн. помощи.
- Бескровный Л.Г. (1986). *Армия и флот России в начале XX века. Очерки военно-экономического потенциала* [Beskrovny L.G. (1986). *The Army and Navy of Russia at the Beginning of the Twentieth Century. Essays on the Military-Economic Potential*]. — М.: Наука.
- Виноградов С.Е. (2017). *Линейный корабль «Императрица Мария»* [Vinogradov S.E. (2017). *Battleship «Empress Maria»*]. — М.: Пятый Рим.
- Золотарев В.А., Козлов И.А. (2002). *Русский флот в Первой мировой войне* [Zolotarev V.A., Kozlov I.A. (2002). *Russian Fleet in the First World War*]. — СПб: Галера принт.
- Гусев С.А. (1964). *Развитие советской электротехнической промышленности* [Gusev S.A. (1964). *Development of the Soviet Electrical Industry*]. — М.-Л.: Энергия.
- Международный опыт в отечественном кораблестроении (1890–1946)*. (2020). [International Experience in Domestic Shipbuilding (1890–1946). (2020)]. — СПб: Крыловский государственный научный центр.
- Мырцымов А.Ф. (1946). *Сравнительные свойства мартеновской стали и электростали* [Mursymov A.F. (1946). *Comparative Properties of Open-Hearth Steel and Electric Steel*]. — М.: Металлургиздат.
- Поликарпов В.В. (2008). *От Цусимы к Февралю. Царизм и военная промышленность в начале XX века* [Polikarpov V.V. (2008). *From Tsushima to February. Tsarism and the Military Industry in the Early Twentieth Century*]. — М.: Индрик.
- Поликарпов В.В. (2015). *Русская военно-промышленная политика 1914–1917. Государственные задачи и частные интересы* [Polikarpov V.V. (2015). *Russian Military-Industrial Policy 1914–1917. State Tasks and Private Interests*]. — М.: Центрполиграф.

- Поликарпов В.В. (2023). *Кораблестроение при императоре Николае II. Очерки технологической истории* [Polikarpov V.V. (2023). *Shipbuilding under Emperor Nicholas II. Essays on Technological History*]. — М.: Новый хронограф.
- Цветков И.Ф. (1983). Линкор «Октябрьская революция» [Tsvetkov I.F. (1983). Battleship «October Revolution»]. — Л.: Судостроение.
- Цветков И.Ф. (1995). Судостроение в начале XX в. В 5 т. / Под ред. И. Д. Спасского Т. 3 [Tsvetkov I.F. (1995). Shipbuilding at the Beginning of the 20th Century: In 5 vols. Ed. I. D. Spassky. Vol. 3]. — СПб.: Судостроение.
- Шацилло К.Ф. (1968). *Русский империализм и развитие флота накануне Первой мировой войны (1906–1914 гг.)* [Shatsillo K.F. (1968). *Russian Imperialism and the Development of the Fleet on the Eve of the First World War (1906–1914)*]. — М.: Наука.
- Шацилло К.Ф. (1992). Государство и монополии в военной промышленности России (конец XIX в. — 1914 г.) [Shatsillo K.F. (1992). *The State and Monopolies in the Military Industry of Russia (The End of the 19th Century — 1914)*]. — М.: Наука.
- Шилов С.П. (2004). Кайзеровский военно-морской флот и Россия: от идеи германо-русского союза к конфронтации в 1897–1914 гг. [Shilov S.P. (2004). *Kaiser's Navy and Russia: from the Idea of a German-Russian Alliance to Confrontation in 1897–1914*]. — Тюмень: Изд-во Тюменского гос. университета.

Фельдман Михаил Аркадьевич

feldman-mih@yandex.ru

Mikhail Feldman

Doctor of Historical Sciences, Professor of the Ural Institute of Institute of management — branch of Russian Presidential Academy of National Economy and Public Administration (Ekaterinburg)
feldman-mih@yandex.ru

SHIPBUILDING UNDER NICHOLAS II (about the new book by V.V. Polikarpov)

Annotation. The book of V.V. Polikarpov “Shipbuilding under Emperor Nicholas II. Essays on technological history. The novelty of the study is noted, based on a frontal study of archival sources of the Council of Ministers, the Maritime Ministry and its subordinate institutions and enterprises, from five central and two regional archives; verbatim reports of the Congress of representatives of industry and trade. It is supplemented by a systematic analysis of sources containing expert and scientific assessments of the quality of the technical and technological processes of shipbuilding and the characteristics of the ships transferred to the fleet. For the first time, the study concerns all types of ships, supplying them with artillery and power plants. A comprehensive study of the sources allowed the author to give a new scientific assessment of many well-established provisions contained in the historical literature. The development of shipbuilding is revealed as a changeable process, whose characteristics were determined by the requests of the Naval Ministry, the need to meet the best examples of world shipbuilding, as well as the capabilities of Russian industry.

Keywords: *Russia, Navy, Naval Ministry, industry, shipbuilding, ships.*

JEL: N00, N43, N60