

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ УЧАСТИЯ ГЕРМАНСКИХ КАПИТАЛОВ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ В НАЧАЛЕ XX ВЕКА НА ПРИМЕРЕ МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ

© 2010 М.А. Капаев

Мордовский государственный университет, г. Саранск

Поступила в редакцию 13.05.2009

Данная статья посвящена некоторым аспектам участия немецкого капитала в машиностроительной отрасли в Российской империи. В начале XX века начинается новый этап развития машиностроения, что объясняется наступлением второго этапа индустриализации. Учреждение и развитие германских машиностроительных заводов имело место главным образом в конце XIX – нач. XX века. Вместе с тем и до этого в России существовали единоличные германские механические и машиностроительные заводы, обороты которых были, однако, незначительны. В 90-х годах XIX века эти единоличные предприятия в целях дальнейшего развития и расширения производства стали принимать акционерную форму. В преобразовании этих предприятий деятельное участие принимали германские финансовые и богатые промышленные фирмы. Одновременно с этим строились новые германские машиностроительные заводы в новых промышленных районах России или в тех старых районах, где промышленность сделала крупные шаги вперёд.

Ключевые слова: машиностроение, акционерное общество, капитал, фабрика, завод, предприятие, промышленность, германские инвестиции.

В начале XX в. германские капиталы находились на почетном третьем месте среди иностранных вложений в промышленности России после капиталов Великобритании и Франции. К 1913 г. капиталовложения составляли 378 108,7 тыс. руб., из них 90 988,7 тыс. руб. допускалось к операциям в России, а 287 180,0 тыс. руб. участвовало в русских акционерных компаниях.¹ Из этого видно, что германский капитал вкладывался на 3/4 в акции российских обществ и лишь на 1/4 – в создание собственных компаний. Однако в книге П.В.Оля “Иностранные капиталы в России” указывается, что к 1917 г. немецкий капитал возрос до 441 593,2 тыс. руб., что является достаточно странным, так как после 1914 г. германский капитал стал неуклонно снижаться в России из-за начала Первой мировой войны. Здесь возникает сложность у исследователей в определении достоверности цифр. Однако приводимые П.В. Олем цифры используются всеми без исключения авторами, пишущими по экономической истории русского капитализма.

В то же время данные П.В.Оля систематически подвергаются критике. Наиболее развернуто дана критика в статье “Некоторые спорные вопросы истории финансового капитала в России” и в книге “Русские коммерческие банки”. Как отмечает И.Ф.Гиндин, П.В.Оль не объясняет, на основании каких данных он определяет размеры

участия иностранного капитала в том или ином акционерном обществе, что нередко затрудняет работу с его таблицами и приводит к ошибкам в определении такого участия.² Цифры П.В.Оля, безусловно, являются скорее экспертной оценкой, чем точной статистикой. Однако его работа по иностранным капиталам является все же капитальным трудом, и германские капиталы здесь рассмотрены достаточно широко.

Вместе с тем дискуссия об империализме расколола советских историков на 2 лагеря - “национализаторов” (Е.Л. Грановский, И.Ф. Гиндин) и “денационализаторов” (Н.Н. Ваняг, С.Л. Ронин, П.И. Лященко, Л. Ляндау) по вопросу об изменении доли иностранного и отечественного капитала в народном хозяйстве довоенной России, а отсюда и о самостоятельности России как суверенного государства. Победили последние, и Россия стала считаться “полуколонией империалистических держав”.

Следует заметить, что во многом неправильные выводы, к которым пришли советские исследователи роли иностранного капитала в развитии промышленности России, во многом объясняются не только идеологическим детерминизмом советской историографии 30-х - начала 50-х гг., но и слабой источниковой базой большинства работ, основу которых составляла периодическая печать с оценочными суждениями ее авторов, а архивные материалы использовались явно недостаточно.

Что касается специально немецких капиталов, то здесь, по подсчетам А.Н. Зака, картина была такова (табл. 1)³:

*Капаев Максим Александрович, аспирант кафедры экономической истории и информационных технологий.
E-mail: druid.ru85@mail.ru*

Таблица 1. Специализация германских капиталов в российской промышленности начала XX в.

Отрасли производства		Капиталы немецких АО, работающих в России	
		Сумма всего капитала	Сумма капитала, работающего в России
Газ и электричество	Городские производства	35 674 100	2 942 700
Уличные дороги		11 575 000	200 000
Другие производства		231 500	231 500
Обработка неметаллических продуктов		9 263 500	9 263 500
Железная руда		20 363 400	5 253 200
Горное дело (кроме железа)		694 500	694 500
Машины		1 893 700	567 700
Металлургия		5 393 900	1 950 000
Химическая промышленность		27 516 600	3 265 700
Транспорт, комиссионные и ссудное дело		463 000	50 000
Обработка дерева		4 500 000	100 000
Агентурно-комиссионное дело		403 000	277 800

Таким образом, почти во всех главных отраслях промышленности России есть в большей или в меньшей степени германские капиталы, которые преобладали, однако, в предприятиях металлургических, электротехнических, химических и по газовому и электрическому освещению.

Германские капиталы в отличие от английских и французских капиталов, распределялись гораздо более равномерно по отдельным отраслям промышленности. Наибольшая сумма германских капиталов, по расчетам В.П. Оля, вложенных в промышленные предприятия в России к 1917 г. и достигших в общей сложности 441,5 млн. руб., приходилась на предприятия по обработке металлов и машиностроения, а именно 87,2 млн. руб., или 19,8% от суммы всех германских капиталов, вложенных в предприятия Российской империи.⁴

Значительный объем, а также целеустремленность германского капитала позволили ему завоевать важные позиции в производстве средств производства.

Прежде всего германский капитал играл важную роль в инвестировании и создании базовой по тем временам металлургической промышленности в России, предприятий по обработке металлов и машиностроения. «Основание и развитие германских машиностроительных заводов имели место, главным образом, в 90-х годах XIX столетия», писал в 1915 г. В.С. Зив.⁵ Вместе с тем в России и раньше существовали единоличные германские машиностроительные и механические предприятия, обороты которых были незначительны.

На первоначальном этапе развития машиностроения в России применялся технический и организаторский опыт специалистов из Западной Европы. В географическом плане это развитие касалось Санкт-Петербурга и Центра (прежде

де всего Москвы и Нижнего Новгорода). Перспективы развития отрасли находились в тесной взаимосвязи с преобразованиями в транспорте и аграрном секторе. Существенным препятствием было отсутствие железнодорожного строительства до 70-х гг. XIX в., которое не было широкомасштабным, а крепостное хозяйство и впоследствии его пережитки препятствовали созданию условий для внедрения новой технологии обработки земли с использованием земледельческих орудий и машин.⁶

Значительное влияние немцев на русскую машиностроительную промышленность не поддается точному учёту. Было много машиностроительных заводов, которые, по разным признакам обыкновенно причислялись к русским, бельгийским или французским, на деле оказывались немецкими, так как там руководителями и крупными акционерами выступали немцы. Этот факт объяснялся тем, что при образовании французских или бельгийских предприятий нередко посредниками являлись немцы, которые были более знакомы с условиями русского рынка, чем всякие другие иностранцы. Впоследствии посредники-немцы оказывались во главе таких предприятий.

Вместе с тем такие предприятия нельзя причислять к чисто германским, так как немцы, играющие большую роль в этих предприятиях, оставались в России и капиталы их не попадали в Германию. К германским предприятиям можно причислять только такие, которые финансировались германскими банками или другими финансовыми и промышленными организациями и чистая прибыль которых в значительной степени уходила в Германию.

Учреждение и развитие германских машиностроительных заводов имели место главным об-

разом в конце XIX века. Вместе с тем и до этого в России существовали единоличные германские механические и машиностроительные заводы, обороты которых были, однако, незначительны.

В 90-х годах XIX века эти единоличные предприятия в целях дальнейшего развития и расширения производства стали принимать акционерную форму. В преобразовании этих предприятий деятельное участие принимали германские финансовые и богатые промышленные фирмы. Одновременно с этим строились новые германские машиностроительные заводы в новых промышленных районах России или в тех старых районах, где промышленность сделала крупные шаги вперед.

Одним из ярких представителей германского капитала в машиностроении России являлась компания «Акционерное общество для постройки экономических путей сообщения и механических приспособлений «Артур Коппель»». Свою официальную деятельность данное предприятие начало с 11 августа 1897 года после утверждения русским правительством его устава.

При организации это акционерное общество ставило своей задачей постройку и эксплуатацию экономических подъездных широко- и узкоколейных, подвесных, воздушно-канатных и электрических железнодорожных путей сообщения частного пользования с паровым и электрическим двигателями и конных железных дорог, а также производство и сбыт различных механических приспособлений и принадлежностей как для железных и конно-железных дорог, так и для пароводных сообщений.

Кроме того, «Акционерное общество «Артур Коппель»» имело технические конторы с целью изготовления всевозможных проектов, планов и чертежей для технических и промышленных предприятий и работ по выполнению последних. В 1900-х годах Акционерное общество занималось постройкой железных конструкций, водоопреснителей, механических откаток, подъемников и подъемных приспособлений, а также машин для добывания торфа.

Капитал данного предприятия возрастал: так, если в 1897 году на момент основания общества он равнялся 750 тыс. руб., то к 1912 году он уже составлял 2 млн. 385 тыс. руб. Прибыль увеличилась за это время в семь раз – с 50400 до 352860 руб. Вместе с капиталом увеличивалось и количество акций: если к 1903 г. общество имело 8800 акций по 187 руб. 50 коп. за акцию, то к 1912 г. количество акций возросло до 12720 по той же стоимости за акцию⁷. Чтобы иметь один голос, нужно было быть владельцем 40 акций.

Недвижимая собственность «Акционерного общества «Артур Коппель»» в России выражалась в следующем:

1. Механический и вагоностроительный завод в городе Санкт-Петербурге за Московской заставой по Московскому шоссе №5 (основан в 1897 г.); при заводе имелись: участок земли и соединительная железно-дорожная ветвь. На данном предприятии в 1911 году работало 550 человек.

2. В 1899 г. «Акционерное общество» основало опреснитель в г. Баку с годовой производительностью 24 тыс. ведер с количеством рабочих 50 человек, 15 двигателями мощностью в 74 лошадиных сил. Расширяя свою деятельность, Общество в 1902 г. по договору с Бакинской городской управой сняло в концессию водоснабжение города Баку со всеми необходимыми сооружениями (срок действия договора оговаривался на 9 лет).

3. Оптовая торговля железнодорожными материалами в городе Москве и оптово-розничная продажа железных, скобяных и механических приспособлений в городе Владивостоке.

4. Собственный дом в городе Москве (по переулку Сивцев Вражек); в городе Владивостоке различные постройки и склады.⁸

Заказчиками у этого Общества выступали Министерство путей сообщения, Военное министерство и Главное инженерное управление при Военном министерстве, а также и отдельные частные предприниматели.

Сырье, полуфабрикаты и отдельные части, необходимые для производства, «Обществу» поставлялись: Южно-Русским Днепропетровским металлургическим обществом, Верхнее-Волжским обществом железнодорожных материалов в городе Твери, Балтийским судостроительным и механическим заводом и другими заводами.

Правление «общества» находилось в Санкт-Петербурге (Невский проспект, дом 1), при нем была Главная Техническая контора. Общество имело отделения и технические конторы в городах – Москве, Варшаве, Одессе, Владивостоке, Гельсингфорсе, Риге и Харькове. «Акционерное общество «Артур Коппель»» являлось также филиальным отделением германского общества «Orensteine Koppel Arthur Koppel», которое контролировало, одноименные самостоятельные общества в Голландии, Австрии и Испании.⁹

Всего же число предприятий, где участвовали германские капиталы, достигало пятнадцати. Из них только три предприятия действовали на основе германских уставов, а именно:

1. «Машиностроительное акционерное общество прежде братьев Клейн» с капиталом 923 тыс. руб. (Правление в Дальбрухе (Германия), агентство в Риге);

2. Акционерное общество моторов «Даймлер» с капиталом 500 тыс. руб.;

3. Акционерное общество заводов двигателей “Отто Дейтц” с капиталом 1,2 млн. руб.

Все эти предприятия действовали в качестве филиальных отделений германских предприятий. Все остальные предприятия действовали на основании русских уставов. Назовем наиболее крупные предприятия, где участие германских капиталов было наиболее максимально. Это:

1. Русское общество машиностроительного завода бр. Кертинг (Правление в Москве);

2. Вышеназванное Акционерное общество “Артур Коппель” (Правление в Санкт-Петербурге);

3. Общество Рижского чугунолитейного и машиностроительного завода, бывшее Фельзер и К^о (Правление и заводы в Риге);

4. Общество котельных и механических заводов “В. Фицнер и К. Гампер”;

5. Русское акционерное общество Соединенных машиностроительных заводов в Петрограде, бывшее Г.А. Лесснер.

Общество Рижского чугуноплавильного и машиностроительного завода, бывшего Фельзер и К^о, было основано в 1897 г. с капиталом 1,6 млн. руб. Общество владело чугуноплавильными и машиностроительными заводами в Риге и имело представителей во всех главных торгово-промышленных центрах России. Производились двигатели Дизеля, паровые машины и котлы, машинные изделия, машины для пивоваренных, винокуренных, маслособойных заводов, холодильные машины и др.

Акционерное общество котельных и механических заводов “Фицнер и К. Гампер” владело заводом в г. Сосновицах, который состоял из котельного, трубопрокатного, аппаратного и др. отделов. Кроме того, общество владело Домбровским заводом в г. Домброве, со специальным производством арматуры и котельной гарнитуры, имело представительство в Санкт-Петербурге, Москве, Киеве, Одессе, Риге, Варшаве, Лодзи, Баку и Вильно.¹⁰

На заводе Лесснера делали паровые машины и котлы, водотурбинные котлы, гидравлические ковальные машины, насосы, прессы. Завод, приспособившись к запросам времени, менял виды продукции. Здесь в 1904–1909 гг. были изготовлены первые отечественные автомобили тринадцати разновидностей: легковые, почтовые, пожарные, грузовые.

Завод существовал с 1852 г. и занимался производством насосов, станков, паровых молотов. Это было крупное и широко известное в стране предприятие. В 1902 г. завод заключил контракт с фирмой “Даймлер”, согласно которому акционерное общество Г.А. Лесснера получало исключительное право на выпуск в России автомобилей этой марки. Среди машин, производимых на

заводе, были и пожарные, первая из которых была получена 7 июля 1904 г. под торговой маркой “Лесснер” Александро-Невской частью. Её двигатель и трансмиссия были изготовлены на заводе “Лесснер” в Петербурге, а ходовая часть была доставлена из Берлина с завода “Мариенфельде” (филиал фирмы “Даймлер”). До 1906 г. фирма “Лесснер” не строила ходовую часть автомобилей, а получала ее по кооперации из Германии. Автомобиль вез команду из 14 чел. и развивал скорость до 25 верст/ч.

В 1906 г. Г.А. Лесснер выполнил престижный заказ: изготовил представительский автомобиль для председателя Совета министров России графа С.Витте. Таким образом, можно сказать, что именно Петербург – родина отечественного автомобилестроения. Сотрудничество завода с Военно-морским флотом страны началось в 1877 г. Завод изготавливал донные мины и проворотные краны для их спуска. В 1883 г. на заводе Лесснера были изготовлены первые самодвижущиеся мины (так назывались торпеды). За образец русским Морским ведомством были взяты английские мины системы Уайтхеда. В ходе изготовления модернизировались конструкция торпед и технология их производства.

Ко времени русско-японской и Первой мировой войн завод Лесснера стал одним из главных производителей торпед в стране. На предприятии была построена полуподводная лодка “Кета” конструкции С. Джевецкого – один из первых прототипов современных подводных судов. Высокое качество продукции предприятия было удостоено престижных российских и международных наград, в том числе особого права изображать на изделиях и рекламных проспектах государственный герб.

Эти предприятия имели общий капитал – 31,15 млн. руб. При этом участие германских капиталов оценивалось в 10 млн. руб. (1/3). Это объясняется тем, что кроме германских капиталов участвовали еще бельгийские и австрийские капиталы.

Несмотря на то, что сумма участия германских капиталов в предприятиях по обработке металлов и машиностроения достигала весьма значительных размеров (свыше 87 млн. руб.), германские капиталы не ограничивались какой-либо одной отраслью производства, а распространялись по всем отраслям, за исключением электротехнической и электромеханической промышленности.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ Донгаров А.Г. Иностраный капитал в России и СССР. М.: Международные отношения, 1990. С.20.

² Дякин В.С. Германские капиталы в России. Электроиндустрия и электрический транспорт. Л.: Наука, 1971. С.9.

³ Зак А.Н. Немцы и немецкие капиталы в русской про-

- мышленности. СПб.: Тип. Гинзбурга Л.Я., 1914. С.10.
- ⁴ *Оль П.В.* Иностранные капиталы в России. Петроград, 1922. С.71.
- ⁵ *Зив В.С.* Иностранные капиталы в русских акционерных предприятиях. Вып. 1. Германские капиталы. Петроград, 1915. С.50.
- ⁶ *Щербаков И.В.* Германские инвестиции и предприниматели в промышленности Юга России (70-е гг. XIX в.– 1914 г.): Дис. ... канд. ист. наук: 07.00.02 / Ростовский гос. пед. ун-т. Ростов-на-Дону, 2002. С.92.
- ⁷ ГАРФ. Ф. Р-5325. Оп. 4. Д. 54. Л. 1.
- ⁸ ГАРФ. Ф. Р-5325. Оп. 4. Д. 54. Л. 2.
- ⁹ *Зив В.С.* Иностранные капиталы в русских акционерных предприятиях. Вып. 1. Германские капиталы. Петроград, 1915. С.51.
- ¹⁰ Там же. С.54.

SOME ASPECTS OF THE PARTICIPATION OF THE GERMAN CAPITAL IN THE RUSSIAN MACHINE-BUILDING INDUSTRY IN THE EARLY XX CENTURY

© 2010 М.А. Караев

Mordovian State University, Saransk

This article deals with some aspects of the German capital participation in the machine- building industry of the Russian Empire. Early XX century became a new stage of the development of the mechanical engineering as the second stage of industrialization began. Establishment and development of the German machine-building factories took place mainly in the late XIX - early XX centuries. There were few German machine-building factories in the preceding period; however, their turnover was insignificant. In 1890s those individual enterprises began to transform into joint-stock companies in order to develop and expand the production. Prosperous German financial and industrial companies played an active role in this reorganization. At the same time new German machine- building factories were built in the new industrial areas of Russia as well as in those old areas, where industry had made great progress.

Key word: machine building, joint-stock company, capital, factory, enterprise, industry, German capitals.