

Федулов Сергей Валентинович

**СОВЕТСКО-ГЕРМАНСКОЕ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО В 20-30-Е ГОДЫ XX ВЕКА В ОБЛАСТИ ВОЕННО-МОРСКОЙ ТЕХНИКИ И ВООРУЖЕНИЯ**

В результате катаклизмов, вызванных Первой мировой, Гражданской войнами, интервенцией, отечественная промышленность и военная в частности находилась в плачевном состоянии. Для её восстановления советское правительство прибегло к иностранной технической помощи. Политическая и экономическая изоляция СССР вынудила руководство страны обратиться за ней к Германии. В статье раскрыты основные направления военно-технического сотрудничества Советского Союза и Германии в 1920-1930-е годы в области военно-морской техники и вооружения, где особая роль принадлежала подводному судостроению.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2014/4-1/50.html](http://www.gramota.net/materials/3/2014/4-1/50.html)

Источник

**Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики**

Тамбов: Грамота, 2014. № 4 (42): в 2-х ч. Ч. I. С. 182-185. ISSN 1997-292X.

Адрес журнала: [www.gramota.net/editions/3.html](http://www.gramota.net/editions/3.html)

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/3/2014/4-1/](http://www.gramota.net/materials/3/2014/4-1/)

**© Издательство "Грамота"**

Информация о возможности публикации статей в журнале размещена на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)  
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [voprosy\\_hist@gramota.net](mailto:voprosy_hist@gramota.net)

УДК 94(470)

**Исторические науки и археология**

*В результате катаклизмов, вызванных Первой мировой, Гражданской войнами, интервенцией, отечественная промышленность и военная в частности находилась в плачевном состоянии. Для её восстановления советское правительство прибегло к иностранной технической помощи. Политическая и экономическая изоляция СССР вынудила руководство страны обратиться за ней к Германии. В статье раскрыты основные направления военно-технического сотрудничества Советского Союза и Германии в 1920-1930-е годы в области военно-морской техники и вооружения, где особая роль принадлежала подводному судостроению.*

*Ключевые слова и фразы:* военно-техническое сотрудничество; подводная лодка; двигатель типа «Дизель»; торпедное вооружение; артиллерийское вооружение; средства связи.

**Федулов Сергей Валентинович**, к.и.н., доцент

Военно-космическая академия имени А. Ф. Можайского

serg.val.fed.661000@yandex.ru

**СОВЕТСКО-ГЕРМАНСКОЕ ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО  
В 20-30-Е ГОДЫ XX ВЕКА В ОБЛАСТИ ВОЕННО-МОРСКОЙ ТЕХНИКИ И ВООРУЖЕНИЯ<sup>©</sup>**

Особое место в военно-техническом сотрудничестве СССР с зарубежными странами в области военно-морской техники и вооружения отводилось Германии, с которой традиционно сложились экономические связи. На качественно новый уровень это сотрудничество вышло в 20-е годы XX века. Политическая обстановка после Гражданской войны и интервенции не располагала к диалогу со странами Антанты, а наиболее реальным было сотрудничество с Веймарской Германией. Важная роль в этом сотрудничестве отводилась военной промышленности Петрограда. В начале 1922 года в городе побывал личный представитель военного министра Германии О. Нидермайер вместе с высокопоставленным представителем фирмы «Крупп». В его задачу входило изучение возможностей и перспектив военных предприятий Петрограда в военно-техническом сотрудничестве с Германией. Германским представителям было оказано большое доверие, и они были допущены на завод «Красный путиловец» и на судостроительные верфи города. При этом гости из Германии оценивали не только производственные возможности этих предприятий, но и детально прорабатывали вопрос о возможности приёма на закрытых площадях верфей немецкого специального оборудования, военной техники и вооружения. С этого времени порт города на Неве стал играть исключительно важную роль в силу того, что он имел соответствующее оборудование, позволяющее принимать специальные крупногабаритные грузы [5, с. 360].

В середине 1920-х годов начинается практика отправки наших специалистов за границу для изучения и анализа передового опыта в организации современных военных производств. Так, в конце 1925 года в длительную командировку в Германию, а также Италию и Данию был направлен ведущий советский конструктор подводных лодок Б. М. Малинин с целью изучения опыта подводного кораблестроения. После возвращения из командировки Б. М. Малинин возглавил Техническое бюро (ТБ-4) по проектированию и постройке отечественных подводных лодок, которое было образовано на Балтийском судостроительном заводе. Впоследствии он руководил разработкой проектов и постройкой первых советских подводных лодок типа «Декабрист» [Там же, с. 368].

Во второй половине 1920-х годов в Ленинграде началась подготовка к строительству современных для тех лет подводных лодок. Однако промышленность страны не производила дизели для субмарин, без которых постройка кораблей данного класса была нереальной. Поэтому 25 июня 1927 года заместитель председателя Революционного военного совета (РВС) СССР Н. С. Каменев обратился к Председателю Высшего совета народного хозяйства (ВСНХ) СССР В. В. Куйбышеву со следующим вопросом: «В СССР отсутствует возможность строить легкие двигатели типа «Дизель» для подводных лодок, в то время как в Германии некоторые фирмы начинают их производить. Государственное объединение машиностроительных заводов (ГОМЗ), подчиненное ВСНХ, имеет договорную связь с фирмой —МАН» и могло бы использовать эти отношения для совместного проектирования, а также постройки опытного «Дизеля» в Германии с тем, чтобы на основе полученных результатов освоить их производство на заводах ГОМЗ. Для этой цели просим: 1) чтобы ВСНХ в лице Правления ГОМЗ заключил договор с фирмой —МАН»;

2) направить конструкторов ГОМЗ на предприятия фирмы —МАН» для работ по проектированию и ознакомлению с постройкой опытного цилиндра (или агрегата из двух цилиндров);

3) после чего желательно приступить к постройке легких дизелей на Коломенском заводе ГОМЗ, на котором уже приступили к сосредоточению дизелестроения для военно-морских целей.

Средства на перечисленные выше мероприятия, полагаю, найдутся у ВСНХ. В виду особой важности вопроса прошу о Вашем решении поставить в известность РВС СССР» [2, д. 3, л. 299].

5 июля 1927 года начальник технического управления Морских сил (МС) РККА Н. И. Власьев передал Председателю Центрального Правления ГОМЗ данные на двигатели типа «Дизель», а в середине июля представитель ГОМЗ убыл в Германию для заключения договора с фирмой «MAN» [Там же, л. 302-303].

В начале 1930-х годов военно-морское техническое сотрудничество СССР и Германии все более расширялось. С 24 февраля по 9 марта 1930 года советская морская комиссия под руководством В. М. Орлова в составе П. Ю. Ораса, П. А. Смирнова, А. И. Берга, А. В. Леонова работала в Германии с целью ознакомления с ее Морскими силами. Работе советских специалистов активно содействовали морской атташе СССР В. К. Путна и его помощник К. Зенек [3, д. 103, л. 1-4]. Комиссия посетила: Берлин, Киль, Вильгельмсгафен, Гамбург, Бремен, Дюссельдорф. Во время поездки были осмотрены: в Киле: линкор, крейсер, морской арсенал «Дойче Верке», школа морской артиллерии, механическая школа, Фридрихская радиостанция; в Вильгельмсгафене: крейсер «Лейпциг», эсминец «Ягуар», морская верфь, школа береговой и зенитной артиллерии, зенитная батарея; в Дюссельдорфе: оружейный завод «Рейн-металл»; в Гамбурге – порт и город.

Комиссии удалось получить ряд важных сведений. Основной метод работы членов комиссии сводился к личным наблюдениям, взаимно проверяемым и координируемым. Выводы получились очень обширные, конкретные, по всем представленным материалам. Так, например, «линкор «Эрзац Прейсен», крейсера «Женигсберг», «Лейпциг», эсминец «Ягуар» – получено полное описание (со схемами вооружения и средствами связи). Артиллерийская школа, школа береговой и зенитной артиллерии, морское училище «Киль-Вик» (подготовка личного состава механической и электрической служб) – описание системы обучения, практики, учебно-материальной базы. Морская верфь, завод «Дойче Верке» – описание оборудования, загруженности, пожарной безопасности. Завод «Рейн-металл» – члены комиссии отметили, что на предприятии ведется постройка артиллерии от мелких калибров до 170-мм включительно. Особо подчеркивалась комиссией долгая разработка 3-х оружейной артиллерийской башни (около 2-х лет) и скорая её постройка – 1 год» [Там же, л. 61-128]. Комиссия ознакомилась с конструкторским бюро и его работой, технологией изготовления оружейных стволов, качеством металла. По результатам работы на этом предприятии члены комиссии обратили внимание на особенности производства. Вызвано это было тем, что завод представлял исключительный интерес как с металлургической стороны (производство орудий), так и со стороны механических цехов, где строились башни и артиллерийские установки, а также в отношении работы конструкторского бюро. Отмечено было также, что немецкие специалисты достигли значительных результатов по сварке судостроительной стали [Там же, л. 64-66].

Особые заключения комиссия сделала по военно-морской технике и вооружению [Там же, л. 67]: *По артиллерийскому вооружению*: приборы управления артиллерийским огнем (ПУАО) созданы на принципе точной стрельбы (попадание, а не накрытие). Простота и надежность управления артиллерийским огнем. Скорострельность морских орудий была сориентирована на меткость стрельбы, а не на количество выпущенных снарядов. Члены комиссии предлагали изучить немецкую методику артиллерийской стрельбы. Отмечалась ими и высокая живучесть артиллерийских орудий (от 500 до 2000 выстрелов). Комиссия признала большие достижения немецких фирм в создании легких артиллерийских башен и рекомендовала тщательно изучить изготовление данного вида вооружения и освоить его отечественной промышленностью. *По торпедному вооружению*: основное внимание в его производстве германской промышленностью и применению флотом уделялось простоте, удобству и точности торпедного залпа. *По средствам связи*: члены комиссии отмечали, что оборудование средствами связи полностью соответствовало задачам отдельных кораблей. На крейсерах были установлены коротковолновые и длинноволновые радиостанции, обеспечивающие поддержание непрерывной связи до предельных расстояний на земном шаре. Корабли всех классов были оборудованы современной радио-передаточной радиосвязью, особое внимание при этом уделялось внутриэскадренной связи. Также большим преимуществом германских морских радиосредств отмечалось электрическое питание от судовых электромагистралей (т.е. отсутствовало громоздкое и сложное аккумуляторное хозяйство).

Однако комиссии не удалось ознакомиться с учебно-боевой подготовкой флота, с новыми германскими зенитными установками, артиллерией береговой обороны. По подводным лодкам, торпедным катерам, минам материалы немецкой стороной также не предоставлялись.

Итоги работы и выводы были доложены Народному комиссару по военным и морским делам (НКВМ) К. Е. Ворошилову.

Очередная комиссия, состоящая из военно-морских специалистов, конструкторов, представителей Народного комиссариата тяжелой промышленности (НКТП), работала в Германии, Испании, Италии с 8 ноября 1932 года по 5 февраля 1933 года. В ее состав входили А. К. Сивков, П. Ю. Орас, В. Н. Перегудов, В. А. Никитин [Там же, д. 165, л. 2]. Членам комиссии руководством страны были поставлены следующие задачи: «1. Изучить вопрос о возможности привлечения иностранной технической помощи по проектированию и постройке на отечественных заводах больших и средних быстроходных подводных лодок (600-700 и 1.000-1.200 тонн водоизмещения), лидеров эсминцев (3.000 тонн водоизмещения) и крейсеров (5.000-7.000 тонн водоизмещения).

2. Провести переговоры с немецкой фирмой « $\text{+v S}$ » с целью выяснения конкретных условий получения технической помощи по проектированию и постройке подводных лодок на заводах СССР.

3. Ознакомиться с германскими заводами, производящими мощные дизеля, электрооборудование и другие механизмы для подводных лодок. Выяснить все условия получения технической помощи по постановке производства в СССР тех агрегатов и механизмов, которые являются особо важными и наиболее трудными для отечественного судостроения, связав эти переговоры с заключением договора о технической помощи по строительству судов.

4. Найти в Германии несколько специалистов, вполне компетентных в современном подводном и надводном судостроении, и выяснить условия, на которых они могли бы быть привлечены для службы на судостроительных и машиностроительных заводах СССР.

5. Провести переговоры с профессором Фламмом и начальником Опытного бассейна в Гамбурге доктором Кемпфом с целью приглашения их в Советский Союз для чтения ряда лекций советским специалистам по теории подводных лодок и ходкости корабля» [Там же, л. 4-5].

О том, как шли переговоры, члены комиссии докладывали руководству регулярно. Так, 9 ноября 1932 года председатель комиссии, Начальник управления кораблестроения Управления военно-морскими силами (УВМС) докладывал НКВМ К. Е. Ворошилову: «Переговоры с фирмой *I v S*» развиваются тяжело. Немцы создают вокруг наших переговоров обстановку большой секретности, я бы сказал, даже таинственности. Переговоры велись на частной квартире (не в Торговом представительстве и не в помещении Военного министерства)» [Там же, л. 22].

22 ноября 1932 года советская сторона передала представителям *I v S*» тактико-технические задания на два типа подводных лодок – водоизмещением 700 и 1 200 тонн, – которые были разработаны А. К. Сивковым по пути в Германию. Акцент в задании делался на достижение максимальной скорости хода, глубины и скорости погружения.

1 декабря 1932 года председатель комиссии сообщал, [Там же, л. 39, 77] что переговоры с фирмой *I v S*» по-прежнему шли с сильными перебоями. Фирма не сдержала обещания и представила проект договора по технической помощи не 25 ноября 1932 года, а лишь 1 декабря 1932 года. Проект договора был составлен настолько неудовлетворительно, что не мог являться основой для переговоров. По итогам переговоров советские специалисты не смогли сделать серьезного заключения о качестве продукции фирмы.

Вместе с тем, 7 декабря 1932 года заказанные проекты были выданы советской делегации для изучения, а подтверждая качество выпускаемой продукции, руководство фирмы *I v S*» предложило осмотреть подводную лодку «Е-1», построенную в Испании по проекту, аналогичному 700-тонной версии. Испытания «Е-1» подтвердили высокие характеристики проекта и значительные его преимущества перед советскими лодками: лодка отличалась более совершенной конструкцией корпуса и цистерн, более рациональной компоновкой механизмов, системой продува балласта при помощи дизелей, а также высокой автономностью и глубиной погружения. Данная скрытность объяснялась тем, что, выполняя условия Версальского договора, Германия не имела права строить собственный подводный флот. Однако заинтересованность в строительстве подводных лодок проявляло входившее в германскую компанию «Дешимаг» голландское конструкторское бюро *NV Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw* («*I v S*»), занимавшееся усовершенствованием проектов лучших немецких субмарин времён Первой мировой войны и строительством подводных лодок на экспорт [1, с. 3]. Постройку субмарин фирма осуществляла в Испании (контрольным пакетом акций *I v S*» владела германская компания «Дешимаг»).

Несмотря на всевозможные трудности, возникшие в ходе работы комиссии, ее деятельность заслуживала самой высокой оценки. 13 февраля 1933 года председатель комиссии докладывал Начальнику ВМС РККА о результатах работы в Германии и ряде европейских стран: «Осмотрена «испанская» подводная лодка в Картахене (Испания), строившаяся по чертежам немецкой фирмы *I v S*». Посетили конструкторское бюро фирмы *I v S*» в Гааге, где в течение 2-х дней знакомились с чертежами «испанской» подводной лодки. Осмотрены в Испании: подводные лодки, 2 крейсера, кораблестроительные заводы в Картахене, Ферроле, Бильбао и сталелитейный в Рейнозе. Осмотрены заводы: дизельный фирмы *M.A.N.*» в Аугсбурге, аккумуляторный фирмы *A.F.A.*» в Гагене, электротехнический фирмы «Симменс-Шуккерт». Проведены переговоры и согласованы в технической части проекты договоров с фирмой *I v S*» о технической помощи по проектированию и постройке в СССР 2-х типов подводных лодок (в 755 и 1.200 тонн водоизмещения). Начаты предварительные переговоры о приобретении дизелей с фирмой *M.A.N.*», аккумуляторов с фирмой *AFA*» и электродвигателей с фирмой «Симменс-Шуккерт». Проведены переговоры с профессором Фламмом об условиях, на которых он согласен прочесть в СССР курс лекций по подводному судостроению» [3, д. 165, л. 220].

В итоге делегация рекомендовала принятие проекта подводной лодки водоизмещением 700 тонн на базе «испанской» «Е-1», переделанной под советское вооружение и механизмы. Такое решение объяснялось существенной экономией времени: фирме *I v S*» требовалось всего четыре недели для разработки эскизного проекта и ещё 15 дней для выдачи строительных чертежей.

По результатам работы комиссии 20 февраля 1933 года вышло Постановление РВС СССР «О приобретении в Германии технической помощи по проектированию и постройке подводных лодок», которым определялось: «1. Считать необходимым приобретение иностранной технической помощи по постройке и проектированию больших и средних подводных лодок у немецкой фирмы *I v S*».

2. Просить разрешение у Правительства СССР заказать фирме *I v S*» проекты, чертежи подводных лодок в 1.200 и 755 тонн водоизмещения (с нашим вооружением), приобрести у фирмы техническую помощь по постройке подводных лодок обоих типов на судостроительных заводах в Советском Союзе.

3. Для ведения переговоров немедленно пригласить представителей фирмы *I v S*» в Москву и добиться сокращения стоимости проектов и технической помощи» [Там же, л. 257].

В апреле 1933 года «Союзверфь» и «Дешимаг» («*I v S*» примерно тогда же была расформирована и вошла в состав «Дешимаг») заключили договор на разработку проекта. Договор вступил в силу 12 августа 1933 года, после завершения серии испытаний, показавших реальность гарантий, предоставляемых немецкой стороной.

Договорные обязательства Советский Союз выполнял неукоснительно. Так, 28 ноября 1933 года вышло Постановление Комитета обороны (КО) Совета народных комиссаров (СНК) СССР «Об иностранной технической помощи по постройке подводной лодки типа «Е-1»». Данным постановлением указывалось НКТП С. Г. Орджоникидзе продолжить выполнение договора на техническую помощь по постройке подводной лодки типа «Е-1» с фирмой «Дешимаг», уплатив очередной денежный взнос по договору в размере 20 тысяч долларов США [Там же, д. 498, л. 202].

Помимо технической помощи по постройке подводной лодки типа «Е-1», фирма «Дешимаг» предложила проект и помощь в строительстве подводной лодки типа «Н». Вместе с тем, разработка чертежей проекта «Е-2», обозначенного теперь как тип «Н» (немецкая), или серия IX, была закончена специалистами СКБ к началу 1935 года (20 октября 1937 года тип «Н» переименовали в тип «С» – средняя) [1, с. 5]. 4 августа 1934 года члены Политбюро ЦК ВКП(б) приняли решение о серийной постройке средних подводных лодок серии IX и постепенной замены ими подводных лодок типа «Щука». Субмарины серии IX строились на Балтийском заводе. Первая партия состояла из трёх лодок: «Н-1», «Н-2» и «Н-3». При их постройке использовалось большое количество импортного оборудования, а по результатам испытаний предполагалось принять решение о дальнейшем строительстве. После начала серийного строительства серии IX проект был полностью переработан с целью полного перехода на советское оборудование и с учётом замечаний к головным лодкам [Там же, с. 11]. Доработанный проект получил обозначение IX-бис.

20 ноября 1936 года Начальник управления кораблестроения ВМС РККА Н. В. Алякринский представил Начальнику ВМС РККА отчет «О полученных тактико-технических и прочих данных подводной лодки типа «Н», о характере и объеме иностранной технической помощи по договору с немецкой фирмой «Дешимаг»» [3, д. 343, л. 2-3]. В отчете было отмечено, что основные договорные условия по проекту германской стороны были выполнены. Особый интерес в отчете представляла сравнительная оценка тактико-технических и боевых качеств подводной лодки типа «Н» с отечественными подводными лодками различных типов, а именно [Там же, л. 4-8]: *По торпедному вооружению*: повышенная меткость стрельбы; малая видимость воздушных пузырей, образующихся при стрельбе; хорошая обитаемость торпедных отсеков. (Полученный советской промышленностью опыт полностью использовался при проектировании и строительстве отечественных подводных лодок серий IV, XIII и XIV). *Артиллерийское вооружение* немецких субмарин соответствовало уровню современных подводных лодок, как иностранных, так и отечественных. *Перископное вооружение*: большая полезная высота перископов подводной лодки типа «Н» имела более высокие возможности боевого использования, большую боевую живучесть и удобное для командира наблюдение в перископ. (Преимущество перископного устройства подводной лодки типа «Н» применялось отечественной промышленностью при постройке лодок серий М-III-5 и XIV, а также при проектировании новых лодок). *Корпус корабля и его ходовые качества*: конструктивные особенности, дающие высокие ходовые характеристики корабля, использовались советскими конструкторами при проектировании всех последующих типов подводных лодок.

Таким образом, военно-техническое сотрудничество СССР в области военно-морской техники и вооружения начало успешно складываться в конце 20-х – начале 30-х годов XX века с Веймарской Германией. Однако после прихода к власти нацистов военно-техническое сотрудничество с ней было практически свернуто, вернулись к нему только накануне Второй мировой войны. В исследуемый период одним из основных направлений советско-германского военно-технического сотрудничества являлось подводное судостроение. Полученный опыт успешно использовался отечественным оборонно-промышленным комплексом. Однако данный опыт только обогатил сложившуюся к середине 1930-х годов мощную научную и производственную базу советского подводного судостроения.

#### Список литературы

1. Морозов М. Э., Кулагин К. Л. Эски в бою. М.: Коллекция, Яуза; ЭКСМО, 2008. 281 с.
2. Российский государственный архив Военно-морского флота (РГА ВМФ). Ф. Р-360. Оп. 2.
3. РГА ВМФ. Ф. Р-1483. Оп. 1.
4. Федулов С. В., Щерба А. Н. Военно-техническое сотрудничество СССР со странами Запада в 20-30-е годы XX века. СПб.: ВКА им. Можайского, 2005. 56 с.
5. Щерба А. Н. Военная индустрия Санкт-Петербурга – Ленинграда в 1900-1941 годы. М. – СПб.: Изд. Политехника-сервис, 2012. 448 с.

#### THE SOVIET-GERMAN MILITARY-TECHNICAL COLLABORATION IN NAVAL EQUIPMENT AND ARMAMENT SPHERE IN THE 20-30S OF THE XX CENTURY

Fedulov Sergei Valentinovich, Ph. D. in History, Associate Professor  
Mozhaisky Military Space Academy, St. Petersburg  
serg.val.fed.661000@yandex.ru

As a result of the cataclysms caused by the First World War, the Civil War and intervention domestic industry, and military one in particular, was in a deplorable state. To restore it the soviet government resorted to foreign technical help. The political and economic isolation of the USSR made the country leadership appeal to Germany. The article reveals the basic trends of military-technical collaboration between the Soviet Union and Germany in the 1920-1930s in the sphere of naval equipment and armament, where submarine shipbuilding played a special role.

*Key words and phrases*: military-technical collaboration; submarine; engine of «Diesel» type; torpedo armament; artillery armament; communication facilities.