

Уроки истории
Lessons from History

DOI: 10.31857/S0205960625010051

EDN: CNQWTP

**ГЕРМАНСКОЕ «ТЕХНИЧЕСКОЕ ЧУДО» НА СОВЕТСКОМ
ИСПЫТАТЕЛЬНОМ ПОЛИГОНЕ: НЕМЕЦКАЯ ТЕХНИКА
В СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫХ КОНЦЕССИЯХ В СССР В 1920-е гг. ***

МОРОЗОВА Ольга Михайловна – *Донской государственный технический университет; Россия, 344006, Ростов-на-Дону, пл. Гагарина, д. 1; эл. почта: olgafrost@gmail.com*

© О. М. Морозова

Восстановление хозяйственного механизма Советской России после окончания Гражданской войны на ее территории встречало немалые трудности, осложненные экономической блокадой, установленной западными державами. Народный комиссариат иностранных дел РСФСР и созданный в 1921 г. Концессионный комитет при Президиуме ВСНХ, устанавливая отношения с иностранными фирмами, искали для экономики страны помимо инвестиций еще и доступ к научно-техническим новинкам. В течение 1920-х гг. гражданское сотрудничество в области технологий осуществлялось в форме концессионных предприятий. В типовом тексте концессионного договора обязательным пунктом присутствовало требование механизации производственных процессов, для этого предоставлялись значительные льготы по ввозу в СССР техники – станков, автомобилей, иного оборудования. Наиболее активным участником советской концессионной программы был германский капитал, также находившийся по результатам Первой мировой войны под ограничениями на мировом рынке. Немецкие коммерсанты традиционно ориентировались на российского потребителя и сырьевые ресурсы страны. Они рассматривали полученные ими концессии как канал для беспрошльного ввоза в СССР различных товаров и прежде всего сельскохозяйственной и автомобильной техники, которую можно было за бесценок приобрести в Германии после поразившей ее экономику гиперинфляции 1923 г. Апробация немецкой техники, ввезенной без производственного обоснования и без учета ее соответствия условиям России, в ряде случаев приводила к ее преждевременному износу, простоям и убыткам. На этом фоне американские образцы выглядели предпочтительнее, что

* Исследование выполнено при поддержке Российского научного фонда, проект № 22-18-20061 «Иностранные концессии в Архангельской губернии: региональный опыт внешнеэкономических контактов в условиях изоляции Советской России».

и определило основной вектор технического сотрудничества в 1930-е гг. Положенный в основу исследования документооборот Главного концессионного комитета отражает широкий спектр проблем и вопросов, связанных с оценкой результатов использования иностранной техники на советских производствах.

Ключевые слова: научно-техническое сотрудничество, 1920-е гг., Главный концессионный комитет при СНК СССР, сталелитейный концерн «Фридрих Крупп», лесная концессия «Мологолес», сельскохозяйственные концессионные предприятия «Маныч», ДРУЗАГ, Прикумское русско-американское товарищество, автомобили «Форд».

Статья поступила в редакцию 12 января 2024 г.

Принято к печати 2 апреля 2024 г.

GERMAN “TECHNICAL MIRACLE” IN THE SOVIET TESTING GROUND: GERMAN MACHINES IN AGRICULTURAL CONCESSIONS IN THE USSR IN THE 1920s

MOROZOVA Olga Mikhailovna – Don State Technical University; Pl. Gagarina, 1, Rostov-on-Don, 344006, Russia; e-mail: olgafrost@gmail.com

© О. М. Morozova

Abstract: The restoration of the economic mechanism in Soviet Russia after the end of the Civil War in its territory encountered significant difficulties, further complicated by the economic blockade by the Western powers. In addition to investments, the RSFSR People's Commissariat of Foreign Affairs together with the Concession Committee under the Presidium of the Supreme Council of National Economy, set up in 1921, were seeking access to scientific and technical innovations, establishing relations with foreign companies. In the 1920s, civilian cooperation in the field of technology was carried out in the form of the concession enterprises. The standard concession agreement included a clause of mandatory modernization of production processes. To this end, considerable privileges were granted for importing equipment (machinery, cars, etc.) in the USSR. The most active participant in the Soviet concession program was German business, which had been under restrictions on the global market after World War I. German businessmen traditionally geared towards Russian consumers and raw materials. They regarded the concessions granted to them as an opportunity to import goods in the USSR duty-free, these goods being primarily agricultural and automotive equipment that could be purchased for next to nothing in Germany after the hyperinflation that hit its economy in 1923. German machines were often imported without production justification and without regard to their suitability for Russian conditions, and their testing sometimes resulted in premature wear, downtime, and losses. In this context American models appeared preferable, which determined the main direction of technical cooperation in the 1930s. The documents of the Main Concession Committee that formed the basis of the study reflect a broad range of problems and issues related to the evaluation of the results of using foreign equipment in the Soviet production facilities.

Keywords: scientific and technical cooperation, 1920s, Main Concession Committee under the USSR Council of People's Commissars, the Krupp concern, Mologoles timber concession, Manykh agricultural concession enterprises, DRUZAG, Prikumie Russian-American Partnership (Russian Reconstruction Farms, Inc.), Ford automobiles.

For citation: Morozova, O. M. (2025) Germanskoe "tekhnicheskoe chudo" na sovetском ispytatel'nom poligone: nemetskaia tekhnika v sel'skokhoziaistvennykh kontsessiiakh v SSSR v 1920-e gg. [German "Technical Miracle" in the Soviet Testing Ground: German Machines in Agricultural Concessions in the USSR in the 1920s], *Voprosy istorii estestvoznaniia i tekhniki*, vol. 46, no. 1, pp. 75–97, DOI: 10.31857/S0205960625010051, EDN: CNQWTP.

Германия занимала особое место в умах руководителей Советской России 1920-х гг. как родина марксизма, страна с богатейшей историей рабочего движения и левой социально-политической мысли, многочисленным и политически организованным отрядом мирового пролетариата. В ожидании успешного коммунистического восстания после двух провалившихся попыток 1918 и 1923 гг., следуя прагматическим целям, большевики развивали экономическое сотрудничество с германским капиталом и правительством Веймарской республики. Немаловажную роль в этом играла репутация Германии как мирового научного и технического центра. Лидеры ВКП(б), объясняя взволнованной советской общественности свой новый курс, подчеркивали, что от иностранных держав ожидают снятия экономической блокады, возобновления товарооборота, капиталовложений в форме концессионных предприятий и доступа к научно-техническим новинкам. В этом движении наличествовал и мощный встречный интерес — для немцев Россия была традиционным источником ресурсов, рынком товаров и идей.

Сотрудничество СССР и Германии в межвоенный период вызывало и вызывает живой интерес исследователей в связи с широтой и разнообразием советско-германских контактов, известностью имен участников этого процесса, влиянием на становление советской науки, промышленности и образования¹. В свете последующего жесткого военного противостояния СССР и нацистской Германии, носившего, по сути, экзистенциальный характер для обеих сторон, в постперестроечные годы стало изучаться советско-германское военное и военно-техническое сотрудничество до прихода к власти нацистской партии². Вывод отечественных авторов состоит в признании

¹ *Соболев В. С.* Из истории связей в области научно-технического сотрудничества между Германией и СССР во второй половине 1920-х годов // *Социология науки и технологий.* 2015. Т. 6. № 2. С. 60–67; *Космач В. А.* Германо-советские научно-технические и культурные связи в 1922–1932 гг. (из истории культурной политики Германии в отношении СССР): дис. ... канд. ист. наук. Минск, 1984.

² *Байков А. Ю.* Советско-германское военное и военно-техническое сотрудничество 1920–1933 гг.: дис. ... канд. ист. наук. М., 2007; *Кантор Ю. З.* Военно-политические отношения Советской России и Германии 1921–1939 гг.: дис. ... д-ра ист. наук. СПб., 2006; *Артюков О. В.* Советско-германские отношения в 1925–1933 гг.: дис. ... канд. ист. наук. М., 2001; *Космач В. А. Г.* Хильгер о военном сотрудничестве Германии и Советской России (СССР) в 1920–1930 гг. // *Историческая германистика: актуальные проблемы современных исследований:* сб. научных статей и материалов / Ред. В. А. Космач. Псков: ООО «Логос», 2023. С. 171–190.

пользы для СССР экономических и научно-технических связей с Германией, установленных в 1920-е гг., и он не вызывает сомнений. Однако концессии как формат трансфера технологий продемонстрировали свою низкую результативность, что показано в работах о новых формах научно-технического сотрудничества СССР с зарубежными странами в 1930-е гг., в случае Германии – в начале этого десятилетия³. Помимо этого общего итога, представляет интерес результативность конкретных мероприятий по внедрению и использованию в СССР образцов немецкой техники. Наиболее информативным в этом случае стал документооборот советских ведомств, отвечавших за экономические контакты с западными державами в 1920-е гг. Система концессионных комитетов и комиссий разного уровня и ведомственной подчиненности представляла собой сложную нецентрализованную конструкцию с недостаточно четко определенным функционалом, что породило активную переписку между ними, а также с администрацией концессионных предприятий. Часть поднятых в документах вопросов касалась ввозимых в Советскую Россию образцов западной техники, которые предназначались не только для использования на иностранных предприятиях в СССР, но и для продажи на внутреннем рынке.

Наиболее заинтересованной страной оказалась Германия, чей доступ на мировой рынок был существенно ограничен. Она готова была продавать СССР все и на лучших из возможных условиях. Другие страны, включая США, были менее заинтересованы в сотрудничестве, о чем свидетельствует статистика подаваемых в Главный концессионный комитет при СНК СССР заявок⁴. Статья ставит перед собой задачу выявления итогов использования в СССР в 1920-е гг. научно-технического опыта Германии по линии ведомств, обеспечивавших осуществление советской концессионной программы.

Научные контакты между научным сообществом двух стран возникали в послевоенное время во многих, подчас неожиданных областях. Так, в 1921 г. в Краснодаре при Кубанском эвакуационном лагере-139 был создан Показательный патологоанатомический институт. У его истоков стояли военные медики – начальники санитарной службы М. Н. Симанович, А. Б. Шевелев и начальники эвакуационных служб Северокавказского военного округа А. Б. Аппель и Б. С. Трухманов. Они вдохновились опытом военно-полевых институтов германской армии периода Первой мировой войны, когда тела погибших солдат препарировались в научно-исследовательских целях. Ведущие немецкие патологоанатомы Людвиг Ашофф и Отто Любарш были

³ Бочинин Д. А. Техническая помощь германской фирмы «Крупп» ленинградским металлургом в производстве высококачественной стали для авиастроения в начале 1930-х гг. // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. 2012. № 1 (15). Ч. 1. С. 38–40; Резаненко О. О. Иностранцы-специалисты на промышленных предприятиях Сталинграда в конце 1920-х – 1930-е гг.: автореф. дис. ... канд. ист. наук. Волгоград, 2018; Шпотов Б. М. Американский бизнес и Советский Союз в 1920–1930-е годы: лабиринты экономического сотрудничества. М.: URSS, 2019.

⁴ Бутковский В. П. Иностранцы-специалисты в народном хозяйстве СССР. М.; Л.: Госиздат, 1928. С. 32.

частыми гостями в институте и использовали в своей деятельности уникальные данные, полученные его сотрудниками. Институт просуществовал два года и был закрыт ⁵.

Германский многопрофильный концерн «Крупп» (*Friedrich Krupp AG*) одним из первых стал разрабатывать проекты выхода в экономическое пространство Советской России. Привлечение иностранного капитала для восстановления хозяйства и развития производительных сил в отраслях, куда государство не могло немедленно вложить необходимые средства, обусловило сдачу в концессию части государственного имущества, в том числе и обрабатываемых земель. Предоставляя сельскохозяйственные концессии, советское правительство преследовало цель получить опыт машинной обработки почв, пример рациональной эксплуатации земель для распространения среди крестьянских и государственных хозяйств края.

Летом 1923 г. в Сальском округе Донской области Северокавказского края начались работы сельскохозяйственной концессии «Маныч», учредителем которой стал концерн «Крупп». Этому предприятию отводилась особо ответственная роль пионера механизации сельского хозяйства, ведь деньги в него вкладывал сам сталелитейный гигант Германии, способный снабдить концессию полной линейкой техники для обеспечения всего полевого цикла. Но, как показывают документы советских ведомств, на пути благих пожеланий возникли многочисленные трудности.

Концессиям по условиям типового договора было разрешено ввозить оборудование для своих нужд для обработки полей, уборки и молотбы беспрошлинно, но с уплатой лицензионного сбора. Конкретно для крупновской концессии был санкционирован ввоз на этих условиях сельскохозяйственных машин собственной головной фирмы и Рейнского завода металлических изделий и машин (*Rheinmetall AG*) ⁶. Но на деле импортный перечень включал технику и других производителей.

В первый сезон, осенью 1923 г., в концессии работали 8 тракторов. Ими были вспаханы осенью и зимой 800 десятин. Зимой 1923–1924 гг. число тракторов увеличилось до 16. Ими были вспаханы 1810 десятин для озимых посевов. Этот опыт показал, что работа тракторов обходится чрезвычайно дорого. Самый дешевый из них, «Фордзон», обходился дороже, чем воловь упряжки — традиционный для тех мест тягловый скот.

Состояние дел в концессии находилось под наблюдением созданной для этой цели правительственной инспекции, работавшей в составе Северокавказского краевого земельного управления. Главноуправляющий концессии «Маныч» П. О. Клетте в ответ на ее замечания объяснял, что с весны 1924 г. с помощью тракторов обрабатываются целина и участки с тяжелыми почвами. Крестьянская сила используется для рядовой вспашки. Но осенью 1924 г. он начал использовать наемную живую силу (волы, возчики и упряжки) и на пахоте. Клетте ссылался на то, что и соседние совхозы практикуют то же, так как содержать собственную тягловую силу очень дорого. Тем не

⁵ Государственный архив Краснодарского края (ГАКК). Ф. Р-1583. Оп. 1. Д. 2. Л. 2–8.

⁶ Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1773. Л. 354–368.

менее в следующем году концессия стала формировать собственное рабочее стадо: 120 голов лошадей и быков.

Клетте тонко чувствовал, что ждет от него немецкий обыватель. В июне 1924 г. в одной из немецких газет появилось его интервью:

Пахотная работа производится машинным способом. Уже рано утром отправляются тракторы на место работы. Группами в 12 штук работают они, один за другим, как хорошо заведенный часовой механизм. Кроме того, весь день тянутся через степь длинные вереницы грузовиков, подвозящих из каменоломни, расположенной на концессионной территории, камни для мостовых, для постройки многочисленных хозяйственных зданий, домов для рабочих, построек для управления и т. д. Многое уже построено. Еще больше должно быть построено, чтобы обеспечить рациональное ведение хозяйства этой громадной земельной площади ⁷.

До 1927 г. в веймарской прессе продолжали выходить бодрые статьи о том, что «концессия станет прообразом культурных центров для всего Северного Кавказа, этого края богатств, которые русские сами не сумеют ни создать, ни развить» («Франкфуртер цайтунг» (*Frankfurter Zeitung*). 19 сентября 1925 г.) ⁸.

Бывший полковник артиллерии германской армии Клетте имел некоторый опыт хозяйствования на земле, будучи хозяином небольшого поместья. Руководя «Манычем», он первоначально пользовался рекомендациями из книги «Хозяйствование» А. Э. Конради ⁹, опыт которого в деле управления имением (в Курляндии, в другой климатической зоне) ограничивался восемью годами. До этого Конради два года учился на медика в Дерптском университете, два года служил в драгунском полку, а позже — трудился в Рижском коммерческом банке ¹⁰. Советские ведомства системы Наркомзема удивлялись поверхностности аграрных знаний немецких концессионеров. С этим они связывали качества привезенных из Германии сельскохозяйственных орудий, которые не подходили для целинной земли: будучи предназначенными для супесчаных легких грунтов, они часто ломались и требовали ремонта. Немецкие разбросные сеялки при условии плохой бороньбы, — а она имела место быть — грозили снижением урожая. Инспекция рекомендовала для местных условий рядовые сеялки ¹¹.

С первых дней крупновской концессии в ней работала собственная механическая мастерская. Она была оборудована токарными станками гамбургской фирмы «Гоммель» (*Hommel*): первый поступил в 1923, второй — в 1924, третий — в 1925 г. ¹² Благодаря ей удавалось держать основную долю тракторного парка в рабочем состоянии. В списках ввозимого из-за границы

⁷ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1776. Л. 67. Здесь и далее перевод переводчика Главконцесскома.

⁸ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1762. Л. 1.

⁹ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1765. Л. 10.

¹⁰ Конради Густав Германович // Общество друзей школы Карла Мая (http://www.kmay.ru/sample_pers.phtml?n=1557).

¹¹ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1777. Л. 83.

¹² ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1776. Л. 47.

встречаются материалы для металлообрабатывающей мастерской: сверла, бурава, поршневые кольца. Но инспекция отмечала, что из-за границы нередко поступают старые, бывшие в работе детали. «Франкфуртер цайтунг» освещала деятельность «Маныча» в ином ключе, утверждая, что концессия выступает «оазисом германского труда и разума в степи», производя все техническое оборудование на месте¹³. Действительно, в 1926 г. собственными силами в концессии было изготовлено инвентаря на 1,2 тыс. руб.¹⁴ В 1925 г. газета «Индустри унд хандельсцайтунг» (*Industrie und Handelszeitung*) в статье о концессии «Маныч» писала, что в ремонтной мастерской производится не только ремонт, но и создаются новые машины. Немецкими техниками были изготовлены три моторных пресса для сена, молотилка для подсолнечника и различные земледельческие орудия. Будучи единственной такой мастерской в районе, она работала также для населения, изготавливая нефтяные двигатели и выполняя ремонт инвентаря для крестьян, работавших на концессию, и для автомобилей местных хозяйств и учреждений¹⁵.

Руководил мастерской немец Стефан Беткер. Затем при советско-германской администрации (с 1928 г.) ею заведовал италоподданный Мандич, хорват по национальности. Даже после окончательного преобразования концессии в совхоз он продолжал трудиться в СССР еще в течение нескольких лет. По воспоминаниям местных жителей, в ремонтной мастерской на введенных станках выполнялись работы по восстановлению двигателей внутреннего сгорания, например расточка цилиндров, замена поршневых пальцев и тому подобное. Они помнили фамилию немца-механика — Бенц, который налаживал привезенные из Германии станки. К слову, это оборудование отчасти сохранено и способно работать до сих пор.

Для глухого уголка степи концессия казалась образцом цивилизации. На главной усадьбе в хуторе Пишваново в 1925 г. впервые в округе начало подаваться электричество в дома служащих и рабочих. Электростанция работала на дизелях «Крупп» мощностью 25, 35 и 80 л. с. Также использовались динамо-машины «Сименс-Шукерт» (*Siemens-Schuckert*)¹⁶. На хуторе Михайликово электростанция работала на моторе от трактора «Ланц Бульдог» (*Lanz Bulldog*) в 12 л. с.¹⁷

Год от года число машин формально росло, но доля обрабатываемой механическими средствами площади сокращалась, так как часть тракторов выбывала из строя. В ответ на замечания инспекции администрация заявляла: тракторная обработка земли убыточна, а механизация бессмысленна, если она не выгодна экономически! Подсчеты концессионера показали, что обработка тракторами обходится чрезвычайно дорого. Даже самый дешевый из них — «Фордзон» — обходился вдвое дороже, чем волю. В письмах в советские инстанции, понимая, что огульно отвергать указания нельзя, Клетте приводит расчеты: стоимость обработки десятины немецкими тяжелыми

¹³ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1762. Л. 1.

¹⁴ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1766. Л. 60.

¹⁵ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1762. Л. 2.

¹⁶ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1776. Л. 40.

¹⁷ Там же. Л. 45.

тракторами и локомотивами – 11–36 руб.; «Фордзонами» – 9–10 руб., волами – 4,5–5 руб.¹⁸ О миссии, для которой он был призван, концессионер забыл.

Причина дороговизны работ была очевидна для проверяющих: парк состоял из машин разных марок, для обслуживания которых требовались техники с разнообразными навыками и большое количество деталей для каждой из моделей. Отсюда невысокое качество ремонта, поломки и простои¹⁹. Журналист Б. Кушнер по заданию редакции в 1927 г. побывал в концессии и оставил интересные наблюдения о разных сторонах ее жизни. По поводу техники он писал: «Машинный парк подобран очень пестро. Нет двух машин одинаковых – все разные, как будто их сюда не для работы доставили, а на выставку или на выкидку»²⁰.

Истоки разномастного машинного парка нужно искать в коллизиях экономической жизни Германии. Когда в 1923 г. в стране началась гиперинфляция, коммерсанты, спасая свои деньги, скупали все, имеющее хоть какую-то материальную ценность – земли, запасы сырья и товаров, включая и сельхозтехнику. После стабилизации, достигнутой в 1924 г., они стали пытаться это распродавать, желая вернуть денежный капитал. «Маньч» действительно был оснащен машинами, купленными по случаю по наиболее выгодной для концессионера цене²¹. Так, для «Маньча» были ввезены картофелеуборочные машины, не соответствовавшие профилю хозяйства и простоявшие на приколе несколько лет, пока они не были проданы при okazji²².

Концессионер считал деньги, а советские инспекции рассчитывали эффективность. Оказалось (акт обследования концессии от 2 июля 1925 г.), что средняя дневная производительность тяжелого трактора по статистике составляла 2 десятины, а с учетом простоев из-за ремонта на один трактор в хозяйстве приходилось 1,15 десятин. Исходя из этого, средняя вспашка десятины трактором обходится в 18 руб. 12 коп., с ремонтом – около 30 руб. Работа трактора «Фордзон» стоила 8 руб. 45 коп. на десятину²³.

В этих расчетах поражает низкая выработка техники. Учитывая общую мощность имеющихся тракторов, ими можно было вспахать в один рабочий день 60 десятин. На обработку 1 десятины в один день необходимо было 10–15 л. с., а 50 % тракторов постоянно находились в ремонте, фактически же работали около 35 %, следовательно, за день могли быть распаханы 18 десятин. С учетом того, что на пахоту отпускались 100 дней в году, тракторами можно было вспахать лишь 1800 десятин, в то время как по концессионному плану площадь обработанной земли должна была составлять в эти годы 3,5 тыс. десятин. Отсюда вывод: тракторный парк был недостаточен²⁴. Из-за этого полевые работы систематически проводились с задержкой. Весной это

¹⁸ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1765. Л. 50, 55.

¹⁹ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1766. Л. 21, 35.

²⁰ Кушнер Б. Крупн и Маньч: очерк // Новый Леф. 1927. № 11–12. С. 5.

²¹ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1680. Л. 82.

²² ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1774. Л. 163.

²³ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1768. Л. 250.

²⁴ Там же. Л. 243–258.

приводило к затягиванию засева, а во время уборки зерно переставало и осыпалось. Осенняя вспашка второпях, что на тракторах, что на волах, оказывалась неглубокой и давала на следующий год заросли сорняков²⁵.

По статистическим данным, в 1926 г. урожайность всех культур в концессии была в два-три раза ниже, чем в совхозах края. В 1927 г. — то же, за исключением урожая озимой пшеницы, который превысил средние показатели по краю в полтора раза. Помимо несовершенства технического парка, причиной низких урожаев назывались нарушения агротехники: отсутствие осенней зяблевой вспашки, малое количество паров, отсутствие чередования культур, производство посева по весенней пахоте и с запозданием по срокам, несвоевременная уборка урожая. Также отмечалась малоопытность непосредственных руководителей предприятия, незнание ими почвенных и климатических особенностей засушливого Сальского округа²⁶.

Государственный Севкавсельтрест сделал ставку на американские легкие трактора и добился лучших результатов, чем «Маньч». В итоге по уровню механизации и урожайности концессия занимала среднее положение между гострестом и единоличными крестьянскими хозяйствами²⁷.

Таблица 1. Себестоимость вспашки 1 га в хозяйствах Севкавсельтреста (по годам, в руб.)

	Гусеничный трактор «Ланц»	Легкие трактора «Фордзон» и «Коломенец»	Тяжелый трактор «Интернационал»
1925	12	—	—
1926	9,5	8	—
1927	10,2	7,5	—
1928	8	7,2	6,8

Из года в год ревизия правительственной инспекции по наблюдению за работой концессии показывала невыполнение пункта концессионного договора о том, что концессионер должен стремиться к механизации сельского хозяйства. Отмечалось недостаточное обеспечение инвентарем, уборочными машинами и тяговой силой, что приводило к низкокачественной обработке почвы; отмечалось также, что машинный парк концессии составляют трактора, не приспособленные к местным условиям и простаивающие большую часть времени²⁸.

Весной 1926 г. Клетте обратился за защитой в Главный концессионный комитет, жалуясь на Наркомат земледелия. Он ссылаясь на текст договора, где сказано, что концессия обязана *стремиться* (!) к механизации. Механизация может быть осуществлена в дальнейшем, когда рентабельность

²⁵ Там же. Л. 254.

²⁶ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1766. Л. 60; Д. 1773. Л. 86.

²⁷ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1774. Л. 93 об., 119 об.

²⁸ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1765. Л. 4; Д. 1766. Л. 36, 47.

механизированной работы повысится в сравнении с человеческой и животной, что зависит от уровня цен на хлебном рынке ²⁹.

В своих дискуссиях с советскими ведомствами Клетте апеллировал к немецкому опыту и нормативам, принятым в германском сельском хозяйстве. Так, в ответе на очередные замечания комиссии от 10 ноября 1926 г. Клетте заявил, что в СССР переоценивается и неправильно истолковывается значение механизации. Даже в высокоразвитом сельском хозяйстве Саксонии имеются крупные хозяйства, которые совершенно отошли от так называемой механизации. Большое число образцовых немецких хозяйств имеет один или несколько паровых плугов, но ныне их эксплуатация остановлена, потому что она обходится слишком дорого. Более того, г-да Кюне и Ремер, профессора сельскохозяйственных институтов в Мюнхене и Галле, по поручению национального сельскохозяйственного общества совершили поездку в США и убедились, что даже там чрезмерная механизация оказалась нерентабельной ³⁰. Эти доводы опирались на реальную практику тогдашней Германии: оплата труда аграрного рабочего была самой низкой в стране, что делало ручной труд выгодным ³¹.

Вопреки требованию ввозить технику по утвержденному хозяйственному плану администрация «Маньча» завозила на Дон все без разбора. Советские ведомства возражали против беспланового ввоза техники в СССР. В 1926 г. они ссылались на опыт совхозов, где более мощные машины показывали себя значительно эффективнее, чем машины с низкой мощностью, требуя для своего обслуживания столько же рабочих, но обрабатывая больше площади или перерабатывая больше сырья ³². В 1927 г. концессионеру было предложено приобрести американские трактора «Интернационал», но покупку, по-видимому, не одобрила центральная контора концессии в Эссене. «Крупп» не мог покупать продукцию конкурента! Не внимая предписаниям Главконцесскома, «Маньч» продолжал ввозить подержанные немецкие трактора, увеличивая сумму капитала в мертвом инвентаре, но реальная обеспеченность производства техникой не повышалась. Помимо этого, техника не соответствовала почвенным и климатическим условиям местности.

«Конюшня» концессии включала трактора немецких марок «Ганза-Ллойд» (*Hansa-Lloyd*), «Ланц Бульдог», «Ганомаг» (*Hanomag*), паровой плуг «Рейнметалл» (*Rein Metall*). Почти все трактора в большинстве своем редко встречались в СССР, были сильно изношены, требовали каждый день специального обслуживания и запасных частей. При этом производственная культура оставляла желать лучшего: по наблюдениям Кушнера за машинным двором концессии,

состояние машин плачевное. Все они без изъятия потеряли свою первоначальную окраску. На железных боках кое-где долупливаются еще последние струпы старой краски. Радиаторы проржавлены, капоты над моторами

²⁹ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1770. Л. 60.

³⁰ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1765. Л. 45; Д. 1770. Л. 59.

³¹ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1680. Л. 83–84.

³² ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1770. Л. 64.

задраны. У иных боковые щитки оторваны напрочь <...> Неправильно организованное и неряшливое машинное хозяйство концессии не только не соответствует обычным представлениям о западноевропейской технической культуре, об аккуратности и машинолюбии немцев, оно, я думаю, беспримерно даже в пределах нашей грязной и немашинной страны ³³.

Тут важно отметить, что техника концессии эксплуатировалась местными рабочими — трактористами и шоферами. В 1924–1927 гг. в «Маныче» была установлена зарплата, существенно превышающая уровень совхозов; в 1928 г. она продолжала превышать, но уже незначительно. Задержки выплаты не отмечались. Так что недостатка в желающих поступить на работу в концессию не было. Концессионер мог выбрать лучших из имеющихся кандидатов. Местные работники трудились под наблюдением немецких техников. Заведующими ремонтной мастерской и гаража были германскоподданные. Этот тандем имел возможность сделать эксплуатацию машин соответствующей техническим требованиям.

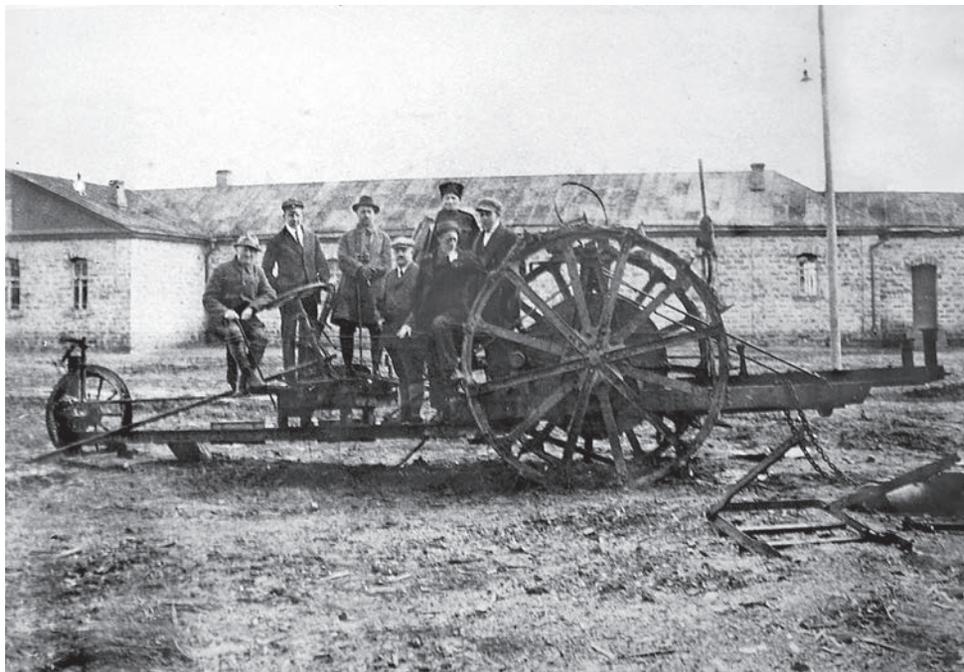
Особенно много нареканий вызывали паровые плуги, которые оказались наиболее убыточными. В крупновской концессии находились шесть паровых плугов на локомотивах «Рейнметалл», которые использовались для пахоты целины. Журналист Кушнер описал уже забытый процесс работы с помощью таких механизмов:

Интересна и величественна машинная вспашка девственной целины. Шестнадцатилемешный плуг яростно взрывает и переворачивает тяжкие пласты. Обрабатывается сразу участок шириною в полкилометра. На одном его берегу стоит локомотив, отапливаемый нефтью, на берегу противоположном другой такой же. Между высоких колес на широком брюхе локомотивном, горячем от топки и жирном от масла, приспособлен большой вращающийся барабан-катушка. Похож он на какое-то плоское преувеличенное железное вымя. На барабан наматывается полкилометра стального троса. Тросы обоих локомотивов, стоящих на противоположных берегах участка, прикреплены с разных сторон к одному качающемуся плугу. И каждый локомотив своим тросом тянет по очереди плуг к себе. Плуг опускает восемь лемехов вниз, вонзает их в землю, а восемь других задирает хвостом кверху под углом в 45 градусов. Когда плуг вплотную подойдет к локомотиву, рабочий поворотом рукоятки высвобождает из почвы лемехи, и они, отряхивая приставшую землю, поднимаются вверх. Одновременно те, что были раньше задраны хвостом, опускаются вниз и принимают рабочее положение. И плуг идет, взрывая целину, обратно к другому берегу и к другому локомотиву ³⁴.

Каждый такой агрегат имел максимальную дневную производительность 27 га, среднюю — 10–11 га. Его балансовая стоимость составляла 42,5 тыс. руб. Инспектор краевого земуправления отмечал, что на эти деньги можно было приобрести 20 тракторов «Фордзон» новейшей системы со средней дневной выработкой 43,5 га. Инспекция рекомендовала перейти

³³ Кушнер. Крупн и Маныч... С. 5.

³⁴ Там же. С. 7.



Администрация крупповской концессии «Маньч» у челнока парового плуга «Рейнметалл», ок. 1925 г.

к применению более рентабельных тракторов, избегая привлечения сельской крестьянской силы³⁵.

Помимо самодвижущихся машин в концессии имелись механизмы, работающие на конной тяге. Соотношение инвентаря по типам тяги показывает приоритеты хозяйства: плугов, работающих на моторе, было 42 шт., плугов для воловьей упряжки числилось 122 шт. Орудия были произведены различными немецкими фирмами: молотилки фирмой «Ланц», дисковые сеялки фирмой Г. Ф. Эккерта из Берлина, плуги «Пинчер» фирмой Рудольфа Сакка из Лейпцига, зерноочистительное устройство фирмой «Петкус» братьев Рёбер, уборочные машины, жатки и сенокосилки фирмой «Крупп»³⁶. Модели уборочной техники были признаны инспекцией по наблюдению непригодными к использованию по своим конструктивным характеристикам, особенно крупповские сноповязалки. Всю уборочную компанию 1927 г. значительная часть их стояла неиспользованной, а работа проводилась крестьянскими лобогрейками³⁷. Подсобные производства функционировали на ручной тяге. Маслобойня работала на аппарате общества «Грузонверк»

³⁵ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1768. Л. 248; Д. 1774. Л. 93.

³⁶ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1766. Л. 60; Д. 1774. Л. 119 об.; Д. 1776. Л. 76–86.

³⁷ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1773. Л. 81.

(*Friedrich Krupp AG Grusonwerk*)³⁸ из Магдебурга-Вукау³⁹. Использовался инвентарь и советского производства: конная молотилка «Серп и молот», зерноочистительные веялки «Саратовка», сортировка модели Фухтеля, выпущенная заводом им. Петровского в Херсоне. Однако, как находили ревизоры, часть простых механизмов (плуги, сноповязалки, сеялки) находилась в нерабочем состоянии. Ржавый инвентарь хранился под открытым небом, не будучи очищенным и смазанным маслом⁴⁰; таким образом, наблюдения журналиста подтверждались.

Весной 1928 г. стоимость технического арсенала предприятия достигла огромного значения — 419 тыс. руб. Но в натуральном выражении обеспеченность процессов оставалась недостаточной. Правительственная инспекция сообщала данные своих замеров новому главному управляющему В. Ю. Герману: согласно им, осенние работы 1927 г. были выполнены концессией своими тракторами только на 10 %, паровым плугом — на 11 %, все остальные площади обрабатывались живым тяглом, частью своим — 48 %, частью наемным — 33 %. В это самое время механизация полевых работ в соседних госхозах использовалась в широких масштабах и оправдывала себя. По данным госсиндиката, себестоимость запашки 1 га стерни в среднем по совхозам треста составляла 7 руб. 85 коп. для легкого трактора и 9 руб. 54 коп. для тяжелого трактора с учетом всех накладных расходов и амортизации машин и построек. Пахота залежи тяжелым трактором — 13 руб. 58 коп., легким трактором — 10 руб. 37 коп. Самым распространенным из легких тракторов являлся «Фордзон», из тяжелых — «Интернационал». Из этих цифр видно, говорилось в отношении из Концессионной комиссии Наркомата земледелия РСФСР, что трактор на вспашке вполне конкурентоспособен с воловьей тягой. Комиссия делала вывод, что если используемые в концессии машины дают себестоимость, превышающую среднюю по краю в два-три раза, то это означает, что концессионер нарушает пункт договора, который гласит, что концессионер обязан снабжать хозяйство машинами и орудиями, приспособленными к местным условиям⁴¹. Но лишь в 1928 г. «Маныч» начал закупать «Фордзоны», завезя 20 штук.

Когда с 1 сентября 1928 г. совладельцем концессии стал Госсельсиндикат, после обследования машинного парка решено было списать неэффективные, не использующиеся и испорченные механизмы. Среди них оказались в основном крупновские машины: маслобойное устройство для льна, три мельничных станка, семяочистительная машина, а также трактора «Ганза-Ллойд», гусеничный «Ганомаг» (35 л. с.), «Ланц Бульдог» (80 л. с.), плуги и окучники немецкого производства⁴². В актив смешанного русско-германского товарищества «Маныч-Крупп» вошли только что закупленные 20 «Фордзонов», легковые немецкие автомобили «Престо»

³⁸ *Grusonwerk* — немецкая компания, основанная Германом Грузоном в 1856 г., в 1893 г. была выкуплена компанией *Friedrich Krupp AG*.

³⁹ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1776. Л. 57.

⁴⁰ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1766. Л. 60.

⁴¹ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1771. Л. 207.

⁴² ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1774. Л. 66–67; Д. 1776. Л. 14.

и «Мерседес-Бенц», грузовые автомобили «Форд», три пятитонных грузовика «Крупп», два дизель-мотора «Крупп», один трактор «Ганза-Ллойд», мотоциклы «Вандерер», использовавшиеся персоналом администрации для переездов между хуторами. Гострест запланировал закупку на государственные средства еще 20 «Фордзонов» для повышения энерговооруженности и превращения хозяйства в рентабельное.

В Армавирском округе того же Северо-Кавказского края действовала еще одна немецкая сельскохозяйственная концессия. Ее название ДРУЗАГ представляет собой аббревиатуру «Немецко-русское семеноводческое товарищество» (*Deutsch-Russische Saatbau Aktien Gesellschaft*). Инициатором проекта выступил крупный торговец зерном Цингер, который планировал поставлять его в СССР как семенное. Опытное производство, очевидно, было формальным прикрытием экспорта немецкого зерна для продажи по повышенным ценам. Советская сторона утвердила проект, усмотрев в идее такой концессии возможность развития селекционной службы в регионах, а в текущем моменте — реальный источник улучшенного семенного материала для распространения в крестьянских хозяйствах. Но механизация была важным условием правильной постановки дела.

У ДРУЗАГа не было непосредственной заинтересованности в покупке техники определенных фирм. Осенью 1924 г. планировалось везти в СССР сенокосилки, сноповязалки, молотилки и иной инвентарь немецких фирм Р. Сакка, «Крупп», «Ланц» на конной тяге. Наряду с этим были заказаны 12 тракторов «Ланц Бульдог» с нефтяными двигателями мощностью 12 л. с. Зная, что придется иметь дело с целиной, концессионер ввез две гарнитуры паровых плугов системы «Кемна» в составе четырех локомотивов с оборудованием. Для грузовых перевозок предназначались четыре бортовые машины, для пассажирских — два автомобиля «Форд»⁴³. Хотя концессионер уже заявлял, что им достигнут высокий уровень механизации хозяйства, по мнению инспекции, тяговой силой хозяйство обеспечено было не более чем на 25 %. В конце сезона 1925 г. выяснилось, что прогноз инспекции был слишком оптимистичен. Машинами были выполнены только 10 % обработки земли, а 90 % — с помощью окрестных крестьян на принадлежащих им воловьих упряжках⁴⁴. Весной 1927 г. ревизия правительственной инспекции опять констатировала, что подготовка к механизации хозяйства не просматривалась; собственными силами концессия могла произвести обработку только 17 % земли, остальные 83 % — при использовании наемной силы⁴⁵.

Для дополнительной закупки техники свободных средств у учредителей не было, кредит в Германии был для них недоступен, потому что наблюдательный совет уже исчерпал свои возможности. Но главноуправляющему К. К. Деллеру удалось, воспользовавшись несогласованностью действий советских ведомств, получить доступ к кредитным ресурсам региональных контор центральных учреждений — Госбанка, Госторга и Госсельсклада Наркомзема

⁴³ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1676. Л. 13.

⁴⁴ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1678. Л. 90.

⁴⁵ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1680. Л. 22.

РСФСР. Последний отпустил ДРУЗАГу в 1926 г. в кредит сельскохозяйственных машин, орудий и других технических товаров на сумму 39 000 руб.⁴⁶

Тем не менее деятельность хозяйства оказалась убыточной и к 1926 г. оно оказалось в предбанкротном состоянии. Советское правительство было готово расторгнуть договор. И только энергичное участие влиятельных сил из правительства Германии сохранило предприятие в строю с новым списком участников и с новым договором от 21 сентября 1927 г. Задолженность концессии внутри СССР весной 1926 г., к моменту обсуждения ее ликвидации, составляла почти полмиллиона рублей. В ходе переговоров германская сторона взяла на себя обязательство погасить долг до конца 1927 г. с выплатой процентов⁴⁷. На втором этапе своего существования, с момента заключения нового концессионного договора, концессия ДРУЗАГ плотно взаимодействовала с высшими политическими кругами Веймарской республики. Крупные чиновники германского МИДа регулярно обсуждали дела концессии с наркомом М. М. Литвиновым, а также посещали усадьбу концессии под Армавиром для охоты. Сотрудники концесскомов отмечали в секретной переписке, что концессия существует на германские правительственные деньги⁴⁸. Вероятно, имелась в виду программа финансовой помощи крупным имениям Восточной Пруссии из фонда «Остхильфе» (*Osthilfe*), выделяемая в нарушение уставных принципов работающему в России хозяйству⁴⁹.

Финансовая подпитка дала результаты. В записке нового управляющего ДРУЗАГа Ф. Ф. Дитлова (9 марта 1928 г.) говорилось, что в настоящее время в концессии имеется 30 тракторов лучших зарубежных систем и около 50 сноповязалок, что дает возможность механизировать 70 % работ, и что урожай планируется около 200 пудов с десятины. Эффективность финансовых вложений в основные средства предприятия оценить сложно. Эта непростая задача стояла и перед республиканскими наблюдающими органами. Несмотря на выросшую энерговооруженность хозяйства, они продолжали делать замечания о нерациональном ведении дел. В 1930 г. правительственная инспекция полагала, что концессия должна отказаться от использования машин, наносящих вред почве. Паровые плуги «Кемна» производили слишком глубокое вспахивание, что в условиях засушливого юга приводило к обезвоживанию почвы. Кроме того, после «Кемны» в поле нельзя было использовать «Фордзоны», они застревали в мягком грунте. Паровые плуги имелись и в «Маньче», и в ДРУЗАГе, и в русско-германском обществе ДРУАГ на Волге, но везде они себя зарекомендовали как капризная и дорогая техника. На русских черноземах и суглинках производительность «Кемны» составляла 8–10 десятин в день. В 1929 г. ДРУЗАГ решил продать свои паровые плуги под благовидным предлогом: дескать, после распашки всей целинной площади предприятия они перестали быть необходимыми⁵⁰.

⁴⁶ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1678. Л. 200, 205.

⁴⁷ Там же. Л. 297.

⁴⁸ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 180. Л. 58; Д. 1629. Л. 28, 31, 76, 118.

⁴⁹ Bracher K. D. Die Auflösung der Weimarer Republik. Eine Studie zum Problem des Machtverfalls in der Demokratie. Königstein; Düsseldorf: Ring-Verlag, 1955. S. 453, 619.

⁵⁰ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1629. Л. 44; Д. 1765. Л. 52; Д. 1678. Л. 51.

Упоминалось, что концессии использовались для беспошлинного ввоза в СССР иностранной техники. По типовому концессионному договору предоставлялся льготный период для насыщения производства машинами и оборудованием. Пошлина снималась с определенного перечня товаров, который еще должен был быть заранее согласован с концессионными комитетами. Однако практически всегда администрация обходила это требование, ставя советские ведомства перед фактом: оборудование уже в порту или в пакгаузе, таможня не выпускает его без оплаты необходимых платежей. Обычно Главконцеском просил таможенное управление распространить привилегию и на эту партию концессионного имущества, привезенного без предварительного согласования и вне рамок льготного периода. Когда наступало время продажи беспошлинно ввезенного имущества, правления концессии просили не требовать от них возврата таможенных пошлин и сборов для сохранения столь необходимых для вложения в производство денежных средств.

В 1930 г. ДРУЗАГ продал Армавирскому угрозыску за 1,5 тыс. руб. автомобиль «Форд Т» (*Ford T*), который был ввезен без оплаты пошлины. Эта сделка не согласовывалась с Главконцескомом и была проведена по явно завышенной цене, а выручка за автомобиль включена в подлежащие выводу за границу амортизационные суммы. Вызывает сомнение цена автомобиля, указанная в балансе концессии — 3,8 тыс. рейхсмарок (1,9 тыс. руб.)⁵¹. В 1924 г. стоимость «Форда Т» упала до 265 долл. В 1930 г. она могла быть еще ниже, так как Г. Форд перешел к выпуску новой модели «Форд А» (*Ford A*). Курс марки к доллару в 1930 г. был 4,2:1⁵², соответственно цена нового «Форда Т» могла составлять с учетом ввозных пошлин (до 50 %) и транспортных расходов около 2 тыс. германских марок. Более того, не исключено, что в СССР был ввезен подержанный экземпляр, что еще более увеличивает вероятную выгоду от сделки.

Сельскохозяйственная техника после нескольких сезонов выходила из строя, что было связано как с ее интенсивной эксплуатацией, так и с чувствительностью многих моделей к типу и качеству горюче-смазочных материалов⁵³. Инспекция обычно рекомендовала к приобретению легкие трактора «Фордзон» и «Коломенец» и тяжелый трактор «Интернационал». «Интернационал», в зависимости от мощности мотора, за 10-часовой рабочий день мог вспахать 3—4,5 десятин⁵⁴. Обладающие большой экономичностью и износостойкостью, хотя и не лишенные недостатков, эти машины производились и на заводах СССР.

Закупку техники для совхозов и колхозов осуществляли региональные земельные управления. Наркомат земледелия поручал им проведение апробации тракторов и сельскохозяйственных механизмов в почвенных и

⁵¹ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1630. Л. 214.

⁵² Маркузе Г. Историческая страница конвертации долларов в марки: курс германской марки после 1870 г. (<https://marcuse.faculty.history.ucsb.edu/projects/currency.htm>).

⁵³ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1631. Л. 78.

⁵⁴ Крестьянская сельскохозяйственная энциклопедия / Гл. ред. П. Я. Гуров. М.; Л.: Госиздат, 1928. Т. 7. Стб. 721.



Уборка урожая в товариществе «Маньч-Крупн» Сальского округа с использованием американской техники — молотилки Advance-Rimely и трактора Case, 1930 г.

климатических условиях соответствующих местностей. Северокавказское краевое земуправление в 1927 г. провело тщательные испытания тракторов «Интернационал» (*International*), «Фордзон» (*Fordzon*), «Виллис» (*Willis*), «Голомаг» (*Golomag*), «Рено» (*Renault*), «Остин» (*Austin*), «АРА» (*ARA*), «Ланц Гросс Бульдог» (*Lanz Groß-Bulldog*) и др. Наряду с иностранной техникой без всякого снисхождения по грязи и под дождем гонялись и отечественные марки «Коломенец IV» и «Большевик». Технические службы земуправлений требовали у производителей чертежи машин с тем, чтобы выяснить, можно ли своими силами изготовлять запчасти к ним. По результатам испытаний формировался план закупок техники для края. И на поля попадали в основном американские модели и улучшенная по итогам проверок продукция советских заводов.

Советские инспекторы ставили в пример немецким коммерсантам уровень механизации в Прикумском русско-американском товариществе (ПРАТ). Это был кооператив переселенцев из Северо-Американских Соединенных Штатов (САСШ) из числа просоветски настроенных американцев и реэмигрантов, покинувших страну еще до 1917 г. Вложенный капитал американского общества должен был быть внесен наличными деньгами и сельскохозяйственными машинами.

Переселенцы, в отличие от коммерсантов, изо всех сил старались выполнить условия договора. В течение года они внесли денег и имущества на 260 тыс. руб. Они ввезли в СССР трактора и запасные части к ним, оборудование для мастерских, автомобили и запасные части к ним, оборудование для молочной фермы, киноаппарат, учебные пособия, фотографические

принадлежности, семена и саженцы⁵⁵. Обеспеченность инвентарем в ценностном выражении была близка к норме. Среди переселенцев находились опытные механизаторы. Однако ввезенные подержанные трактора в большинстве уже требовали замены. Изношенность составляла от 45 до 70 %. Из 20 тракторов 15 были марки «Кейс» (*Case*), запчасти для которых было не достать в СССР, а ввоз их из Америки затрудняется отсутствием у кооператива достаточного количества иностранной валюты. Из полученного дохода товарищество переводило в САСШ деньги на покрытие кредита на приобретение тракторов и сельхозмашин. И тем не менее ПРАТ получил за 1925–1926 гг. 50 тыс. руб. прибыли, за 1926–27 г. – 36 тыс. руб. Огромным достижением являлось широкое применение механических двигателей в полеводстве. Себестоимость работ на тракторах, несмотря на их значительную изношенность, приближалась к себестоимости в совхозах и была много ниже других концессий. Товарищество стремилось быть образцом механизированного производства, оно обратилось в трест за кредитом в 50 тыс. руб. для приобретения 15 тракторов «Интернационал». У ПРАТа была та же беда, что и у немецких концессий: недостаточный основной капитал и отсутствие оборотных средств. В 1927 г. для недопущения развала хозяйства 51 % паев товарищества был выкуплен Севкавсельтрестом, в силу чего долги ПРАТа по приобретению техники перешли на него. В течение пяти лет трест обязан был ежегодно переводить в САСШ 14 350 руб. (7378 долл.)⁵⁶. Через год А. И. Муралов, зам. наркома земледелия РСФСР и председатель Концессионной комиссии при наркомате, предложил обратить смешанное товарищество в совхоз, включив в совхозную сеть края, что облегчало бы руководство хозяйством, плановый охват и финансирование⁵⁷.

На землях Северо-Кавказского края получили участки в концессию две артели – «финно-американская» коммуна «Сеятель»⁵⁸ и коммуна русских реэмигрантов «Калифорния». Обе возникли в 1922 г. как реакция американских рабочих и мелких фермеров на обращение В. И. Ленина об оказании технической помощи молодой Советской республике. «Калифорния» уже в 1923 г. была ликвидирована как концессия и превращена в колхоз. А на полях ПРАТа и «Сеятеля» проходили обкатку модели американских тракторов, запущенных в производство и на заводах СССР. По словам Э. И. Квиринага, заведующего Донским областным земельным управлением, скептическое отношение к тракторам было разбито за один сезон использования легких тракторов «Фордзон» артелями «Сеятель» и «Калифорния» на участках Западного коневодства; эти машины продемонстрировали эффективность

⁵⁵ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 180. Л. 51–52.

⁵⁶ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1773. Л. 250.

⁵⁷ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 476. Л. 63.

⁵⁸ Коммуна «Сеятель» получила в концессию землю в Западном коневодстве Донской области. Она состояла на 80 % из американцев и на 20 % из финнов, карелов, эстонцев и латышей, переехавших в САСШ еще до 1900 г. Как отмечалось в докладе партийной организации коммуны, все – «рабочие от станка и земли». В коммуне были общая столовая, баня и одежда для всех; рабочее время было неограниченно. У всех были выраженные коммунистические убеждения (Центр документации новейшей истории Ростовской области (ЦДНИРО). Ф. Р-97. Оп. 1. Д. 33. Л. 3).

даже при освоении тяжелой многолетней Сальской целины⁵⁹. Довольно скоро советские органы власти перестали связывать свои надежды на прогресс и механизацию сельского хозяйства с частными иностранными концессиями. В 1925 г. по краю были распределены 1200 тракторов, в 1926 г. — 4200, в 1927 г. — более 5 тыс.⁶⁰ Подготовку кадров механизаторов осуществляла коммуна «Сеятель» на бесплатных курсах.

Концерн «Крупп» не прекращал переговоры о сотрудничестве. Летом 1928 г. фирма предложила СССР испытать два типа ее машин. «Крупп» был готов поставить до 25 грузовых машин, продав их по гибкой схеме, как за червонцы, так и комбинировано — за червонцы и доллары, что было связано, по мнению управляющего синдиката Госавтотранс при Народном комиссариате путей сообщения (НКПС) Н. Орлова, с имеющимся на юге концессионным предприятием и необходимостью со стороны «Круппа» внести в это предприятие дополнительные средства, чтобы поднять свой капитал с 1,5 до 3 млн руб. «Крупп» предпочитал это сделать в виде грузовых машин⁶¹. Для испытания были закуплены трехтонный грузовик стоимостью 8256 руб. и пятитонный за 12 856 руб. Экспертиза учитывала как технические характеристики автомобилей, так и адекватность их цены. Общее впечатление Орлова было положительным. Но когда сотрудники Госавтотранса сравнили цены, оказалось, что автомашины фирмы «Крупп» дороже, чем аналогичные модели *AEC* и *Mercedes-Daimler*. Единственное преимущество закупки автомобилей у «Круппа» состояло в том, что расчет мог быть осуществлен в советских червонцах⁶².

Ходовые испытания грузовика на полигоне Госавтотранса происходили в течение 4,5 месяцев, затем машина была передана на научное испытание в Научный автотракторный институт (НАМИ). Госавтотранс осуществлял эксплуатационные испытания, НАМИ — в течение 20 дней лабораторные. После их завершения советские ведомства, очевидно, согласовывали



Лобогрейка (жатка) завода «Ростсельмаш» на конной тяге на полях сельскохозяйственной коммуны «Сеятель», 1931 г.

⁵⁹ Государственный архив Ростовской области (ГАРО). Р-97. Оп. 1. Д. 13. Л. 13–35.

⁶⁰ ЦДНИРО. Ф. Р-97. Оп. 1. Д. 58. Л. 4.

⁶¹ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1773. Л. 193, 237, 239.

⁶² ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 4. Д. 9. Л. 114.



Логотип Государственного
автотранспортного предприятия при
НКПС РСФСР, 1928 г.

между собой решение. В июле 1928 г. уполномоченный германской фирмы И. И. Шлихтинг обратился за разъяснениями к известному поборнику технологического сотрудничества с Западом профессору Н. С. Лаврову⁶³, который заявил ему, что, по его сведениям, испытание дало удовлетворительные результаты. Однако время шло, но никакого официального ответа представительство «Круппа» в Москве не получало. И лишь в конце сентября 1928 г. в Концессионный комитет при СНК РСФСР на имя М. И. Скобелева поступило заключение Центрального управления местного транспорта НКПС, подписанное его начальником Якимовым. В процессе испытаний трехтонного грузовика был выявлен не-

нормально быстрый износ ответственных деталей механизма дифференциала. По мнению советских инженеров, износ объяснялся конструктивными недостатками. Госавтотранс обратился через Шлихтинга в фирму с целью выяснить возможность устранения этого недостатка, но ответа не получил⁶⁴. Дело продолжения не имело.

Попытка экспансии немцев в СССР была связана с тем, что европейские автомобильные фирмы на континентальном рынке теснились американскими, несмотря на высокую пошлину, доходящую в некоторых странах Европы до 50 % стоимости автомобиля. Американские автогиганты создавали сборочные мастерские в Европе. Форд приступил к массовому выпуску автомобилей в Англии, «Дженерал моторс» (*General Motors*) купил предприятие «Опель» (*Opel*) в Германии. Но и на внутриамериканском рынке царил жесткое соперничество. Форд находился в состоянии бешеной конкуренции с «Дженерал моторс», объединенной компанией «Крайслер-Додж» (*Chrysler-Dodge*), фирмой «Виллис» (*Willys*). Нарастившая производительность, заводы Форда стали выпускать 8 тыс. автомобилей в день. Но доля компании в общей сумме продаж в САСШ продолжала снижаться. Форд принял бросок на советский рынок. Главконцескому был предложен проект

⁶³ Николай Семенович Лавров (1859 – не ранее 1932), окончил Технологический институт в Харькове. В 1916 г. изучал заводы Г. Форда в США. В 1924 г. перевел и издал книгу Форда «Моя жизнь, мои достижения». На должности профессора по кафедре научной организации труда и производства работал в ряде советских вузов. Примечательно, что в 1924 г. Горный институт (президиум геолого-разведочного факультета) отклонил его кандидатуру на преподавание курса «Научная организация труда и производства» ввиду недостаточной компетентности (см: <https://bioslovhist.spbu.ru/person/3908-lavrov-nikolaj-semenovic.html>).

⁶⁴ ГАРФ, Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 1773. Л. 238; Оп. 4. Д. 9. Л. 114–115, 277.

реорганизации завода АМО: американцы передают технологии и патенты на изобретения, а СССР обязуется покупать определенное количество машин «Форд» ежегодно в течение четырех лет на сумму 30 млн долл. Жалованье американским инженерам платит СССР. Никаких долевых отчислений ни с выпуска, ни в каком другом виде Форду не платится⁶⁵. Это было хорошее предложение, которое имело большие последствия для советской автомобильной отрасли.

Вообще, для советских учреждений и ведомств высшей ценностью было налаживание высокотехнологичного производства. Иностранные коммерсанты руководствовались финансовыми соображениями. Например, северные лесные концессии носили смешанный характер, половина их акций принадлежала государственным лесным трестам, другая — иностранным концессионерам. Когда лесной экспорт приобрел значение для государства, стали внимательно относиться к технологиям. Для Севера самой большой проблемой была доставка бревен к месту сплава. Доставка проводилась зимой, сплав — летом. Возка бревен на большие расстояния существенно удорожала древесину, делала ее малорентабельной и неконкурентной на мировом рынке. Советские сотрудники лесных трестов ездили в заграничные командировки, изучая там опыт механизации. Наиболее эффективным видом транспорта в зимнем лесу они считали гусеничные трактора, которые могли облегчить выкатку бревен и т. п.⁶⁶ Помимо технических соображений присутствовали и классовые. Возчики с сильными лошадьми обычно представляли кулацкий элемент, а на основе механизации можно было бы привлечь в лесную промышленность большое количество беднейшего крестьянства⁶⁷.

Постановка дела в русско-германской концессии «Мологолес» показала, что механизация работ волновала только советскую администрацию. Немцы предпочитали эксплуатировать ручной труд местных мужиков и лошадей в качестве тягловой силы. На этой почве постоянно возникали трудовые конфликты. Советский персонал ездил за опытом в Канаду и САСШ и наблюдал в деле тяжелые американские «Харт-Парр» (*Hart-Parr*), «Интернейшнл Харвестер» (*International Harvester*), «Рамели» (*Rumely*), которые и рекомендовал правлениям обществ. Немецким концессионерам было невдомек, что лесная промышленность СССР могла стать рынком для их мощной техники.

К концу 1920-х гг. схема научно-технического сотрудничества претерпела изменения. Вопросы техпомощи перешли в ведение ВСНХ⁶⁸ и Народного комиссариата по военным и морским делам. Взаимодействие осуществлялось в форме технического содействия, закупки оборудования, приобретения патентов, приглашения специалистов, т. е. за рамками концессионной программы. По оценке обеих сторон она не принесла ни тем, ни другим ожидаемых результатов: большинству иностранных коммерсантов — дивидендов, советским хозяйственным ведомствам — готовых технологичных производств. Но оба участника экономического эксперимента все же

⁶⁵ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 499. Л. 113.

⁶⁶ Государственный архив Архангельской области (ГААО). Ф. 371. Оп. 1. Д. 190. Л. 365–371.

⁶⁷ ГААО. Отдел документов социально-политической истории. Ф. 1. Оп. 1. Д. 1534. Л. 34.

⁶⁸ ГАРФ. Ф. Р-8350. Оп. 1. Д. 499. Л. 205.

извлекли для себя некоторую пользу. Острое нежелание многих концессионеров расставаться с арендуемыми предприятиями говорит о том, что не все было так скверно. Швыряли договоры на стол они больше для того, чтобы навести страх на своих контрагентов и сделать их сговорчивее. И советские хозяйственные начальники получили бесценный опыт краш-теста заграничной техники и сделали из этого важные выводы.

References

- Artiukov, O. V. (2001) *Sovetsko-germanskie otnosheniia v 1925–1933 gg.: dis. ... kand. ist. nauk [Soviet-German Relations in 1925–1933. Thesis for the Candidate of Historical Sciences Degree]*. Moskva.
- Baikov, A. Iu. (2007) *Sovetsko-germskoe voennoe i voenno-tekhnicheskoe sotrudnichestvo 1920–1933 gg.: dis. ... kand. ist. nauk [Soviet-German Military and Military-Technical Cooperation 1920–1933. Thesis for the Candidate of Historical Sciences Degree]*. Moskva.
- Bochinin, D. A. (2012) Tekhnicheskaia pomoshch' germanskoj firmy "Krupp" leningradskim metallurgam v proizvodstve vysokokachestvennoi stali dlia aviastroeniia v nachale 1930-kh gg. [Technical Aid in the Production of High-Quality Steel for Aircraft Construction, Provided by the German Company Krupp to the Leningrad Metallurgists in the Early 1930s.], *Istoricheskie, filosofskie, politicheskie i iuridicheskie nauki, kul'turologiia i iskusstvovedenie. Voprosy teorii i praktiki*, no. 1 (15), pt. 1, pp. 38–40.
- Bracher, K. D. (1955) *Die Auflösung der Weimarer Republik. Eine Studie zum Problem des Machtverfalls in der Demokratie*. Stuttgart and Düsseldorf: Ring-Verlag.
- Butkovskii, V. P. (1928) *Inostrannye konisessii v narodnom khoziaistve SSSR [Foreign Concessions in the National Economy of the USSR]*. Moskva and Leningrad: Gosizdat.
- Gurov, P. Ia. (ed.) (1928) *Krest'ianskaia sel'skokhoziaistvennaia entsiklopediia [Peasant Agricultural Encyclopedia]*. Moskva and Leningrad: Gosizdat, vol. 7.
- Kantor, Iu. Z. (2006) *Voенно-politicheskie otnosheniia Sovetskoi Rossii i Germanii 1921–1939 gg.: dis. ... d-ra ist. nauk [Military-Political Relations between Soviet Russia and Germany in 1921–1939. Thesis for the Doctor of Historical Sciences Degree]*. Sankt-Peterburg.
- Konradi Gustav Germanovich [Gustav Germanovich Konradi], in: Obshestvo Druzei Shkoly Karla Maia [The Society of Friends of Karl May's School] (http://www.kmay.ru/sample_pers.phtml?n=1557).
- Kosmach, V. A. (1984) *Germano-sovetskie nauchno-tekhnicheskie i kul'turne sviazi v 1922–1932 gg. (iz istorii kul'turnoi politiki Germanii v otnoshenii SSSR): dis. ... kand. ist. nauk [German-Soviet Scientific, Technical and Cultural Relations in 1922–1932 (From the History of Germany's Cultural Policy towards the USSR). Thesis for the Candidate of Historical Sciences Degree]*. Minsk.
- Kosmach, V. A. (2023) G. Khil'ger o voennom sotrudnichestve Germanii i Sovetskoi Rossii (SSSR) v 1920–1930 gg. [G. Hilger on Military Cooperation between Germany and Soviet Russia (USSR) in the 1920s – 1930s], in: Kosmach, V. A. (ed.) *Istoricheskaia germanistika: aktual'nye problemy sovremennykh issledovanii: sb. nauchnykh statei i materialov [Historical German Studies: Current Issues in Modern Research: A Collection of Scientific Articles and Materials]*. Pskov: ООО "Logos", pp. 171–190.
- Kushner, B. (1927) Krupp i Manych: ocherk [Krupp and Manych: An Essay], *Novyi Lef*, no. 11–12, pp. 3–12.
- Markuze, G. (2005) Historical Dollar-to-Marks Conversion Page, <https://marcuse.faculty.history.ucsb.edu/projects/currency.htm>.
- Rezanenko, O. O. (2018) *Inostrannye spetsialisty na promyshlennykh predpriatiiakh Stalingrada v kontse 1920-kh – 1930-e gg.: dis. ... kand. ist. nauk [Foreign Specialists at Industrial Enterprises in Stalingrad in the Late 1920s and 1930s. Thesis for the Candidate of Historical Sciences Degree]*. Volgograd.

- Shpotov, B. M. (2019) *Amerikanskii biznes i Sovetskii Soiuz v 1920–1930-e gody: labirinty ekonomicheskogo sotrudnichestva [American Business and the Soviet Union in the 1920s and 1930s: Labyrinths of Economic Cooperation]*. Moskva: URSS.
- Sobolev, V. S. (2015) Iz istorii svyazei v oblasti nauchno-tekhnicheskogo sotrudnichestva mezhdou Germaniei i SSSR vo vtoroi polovine 1920-kh godov [From the History of Relations in the Field of Scientific and Technical Cooperation between Germany and the USSR in the Second Half of the 1920s], *Sotsiologiya nauki i tekhnologii*, vol. 6, no. 2, pp. 60–67.

Received: January 12, 2024.

Accepted: April 2, 2024.