

УДК 94(47+485).084.3+084.5+084.6

**Черноперов В.Л.**, доктор исторических наук, доцент, Ивановский государственный университет (Россия)

**Решетов Е.А.**, аспирант, Ивановский государственный университет (Россия)

## ИЗ ИСТОРИИ СОВЕТСКО-ШВЕДСКИХ ВОЕННЫХ СВЯЗЕЙ В 1920-М – 1930-Е ГГ.

Статья посвящена советско-шведским военным связям в 1920-м – 1930-е гг. В ее основании положены источники из Российского государственного архива экономики и Архива внешней политики. Большая их часть вводится в научный оборот впервые. Значение статьи обусловлена малой изученностью проблемы. В результате исследования было установлено, что советско-шведские военные связи включали сделки по приобретению оружия, двигателей для военных кораблей, обмундирования для военнослужащих и иных товаров для Красной армии. Особенно впечатляющим было взаимодействие с компанией «Бофорс», где советские представители заказывали легкое и тяжелое вооружение. Причем в транспортировке грузов этой фирмы в СССР содействовала Турция. Часть сделок со шведскими компаниями («Гускварна» и АО «Атлас-Дизель») продолжала контакты, установленные до революции. В статье показана также динамика взаимодействия. В 1920 г. интерес в Москве и Стокгольме к военным связям был обоюдным – большевики нуждались в товарах для Красной армии, а шведы хотели заработать на их продаже за золото. В последующие годы инициативу в военном взаимодействии более проявлял СССР. Особенно в 1923 г. и 1927 гг., что было обусловлено в первом случае подготовкой к германской и, следовательно, мировой революции, во втором – ожиданием военного столкновения с Великобританией и, возможно, с союзом стран Запада. С 1929 г. СССР и Швеция были заинтересованы в сотрудничестве примерно в равной степени. Москву интересовали новейшие образцы вооружений, а шведы хотели минимизировать потери из-за мирового экономического кризиса.

**Ключевые слова:** Советская Россия, РСФСР, СССР, Швеция, военные связи, «Хускварна», «Бофорс», «Атлас-дизель».

**DOI:** 10.22281/2413-9912-2024-08-03-110-124

**Введение.** Вопросы военного взаимодействия в международной историографии советско-шведских отношений 1920-х – 1930-х гг. остается «белым пятном». Частично заполнить лакуну призвана настоящая статья. В ее основание положены материалы Российского государственного архива экономики и Архива внешней политики РФ. Это письменные документы разных видов – дипломатическая переписка, протоколы, статистические материалы и т.д. Большая часть источников вводится в научный оборот впервые.

**Объект и методы исследования.** *Объектом* настоящего исследования выступают советско-шведские отношения в межвоенный период. *Предметом* – взаимодействие Москвы и Стокгольма в военной сфере в 1920-м – 1930-е гг. Методологической основой работы стал системный подход, что предполагает ориентацию исследователя «на раскрытие целостности объекта и обеспечивающих ее механизмов, на выявление многообразных типов связей сложного объекта и сведение их в единую теоретическую картину» [32, с. 612-613]. Данный подход позволяет рассматривать историю советско-шведских отношений в тесной связи собственно с

историей, дипломатией, экономикой, политологией и т.д.

### **Результаты и их обсуждение.**

#### ***Военные связи Москвы и Стокгольма в начале 1920-х гг.***

Первый контакт Советской России и Швеции военной области, выявленный нами, датирован февралем 1920 г. К этому времени в международном положении большевиков произошли существенные изменения. Выделим два из них. Во-первых, Шестнадцатого января 1920 г. Верховный совет Антанты принял решение о торговле с Советской Россией через кооперативные организации [39, с. 125], что, по сути, означало снятие военно-экономической блокады РСФСР, о которой официально было объявлено 10 октября 1919 г., но которую страны Согласия проводили с конца 1917 г., постепенно ее ужесточая [39, с. 54-110]. Блокада в сочетании с Гражданской войной, захлестнувшей территорию бывшей Российской империи, оказалась эффективна. Как признавали позже советские чиновники: «Внешняя торговля [РСФСР] в полном смысле слова свелась на нет» [18, л. 34]. Вторым событием, существенно менявшим положение большевиков

стало подписание 2 февраля 1920 г. Тартуского (Юрьевского) советско-эстонского мирного договора, дополненного 31 марта торговым соглашением [8, с. 430-432]. Москва и Ревель (Таллинн) де-юре устанавливали дипломатические и экономические отношения. Лидер большевиков В. И. Ленин назвал его «окном» или «окошечком» в Европу [14, с. 109, 178]. Действительно, договоры открывали (точнее приоткрывали) для Советской России пути на внешние рынки.

Для минимизации сохранявшихся рисков можно было использовать суда под флагами стран, которые придерживались нейтралитета в годы Первой мировой войны. Швеция была в ряду первых. Тем более, что ее представителями пытались развивать торговые связи с большевиками еще в 1918 г. [39, с. 48-51] В 1919 г. это королевство для прорыва антантовской блокады использовал «полулегальный полномочный представитель» Советской России в Германии В. Л. Копп [35, с. 102].

В первом выявленном нами контакте советско-шведского взаимодействия в военной сфере речь шла о договоре, заключенном в Стокгольме, по которому большевики должны были получить из Швеции 150 000 винтовок системы «Мосина-Нагана» американского производства и 1800 патронов к каждому [22, л. 59]. Стоимость одного комплекта оценивалась в 200 шведских крон. Доставка груза в РСФСР предполагалось провести через Равель. Правда, в случае проблем мог быть использован и другой портовый город [22, л. 60].

Росту интереса к России существенно поспособствовало турне по странам Европы делегации Центросоюза (Центрального союза потребительских обществ Российской Федерации) во главе с наркомом торговли и промышленности Л. Б. Красиным весной – летом 1920 г. Одна из остановок была в Швеции. По итогам переговоров в Стокгольме эмиссары Москвы 15 мая 1920 г. заключили соглашения с концерном из 14 крупнейших шведских фирм, с паровозостроительной компанией «А. Б. Нюдквист и Хольм» и с правительством [8, с. 516-530]. Эти договора предусматривали следующие положения: 1) большевики в ответ на размещение в шведских банках 25 млн. крон золотом получали права в течение 14 месяцев закупать в

королевстве любые товары на сумму в 100 млн. крон, 2) долгосрочный заказ на поставку в РСФСР 1000 паровозов и 3) обмен торговыми делегациями: в Стокгольме открывалось представительство Центросоюза, а в Москве – шведского Всеобщего экспортного объединения.

Шведов к подписанию соглашений подталкивали, во-первых, тяжелое положение в промышленности. В 1920 г. в королевстве только 23,6 % всех предприятий работали в полную силу, а загруженность четверти заводов основных отраслей промышленности не превышала 25 % [15, с. 159]. Второй причиной, подталкивавший Стокгольм к развитию торговых отношений с Москвой стало усиление конкурентной борьбы за раскрывающийся перспективный российский рынок. Кроме того, шведские фирмы получали дополнительную прибыль от низкого курса при обмене большевистского золота на твердую валюту [39, с. 159], а также от коррупционных схем с покупкой паровозов, в которые были вовлечены советские эмиссары [9, с. 30-32]. Еще одним важным последствием заключенных договоров стал прорыв т. н. «золотой блокады» – отказа ведущих банков США и Европы публично принимать золото из Советской России, которое можно было использовать в виде платежа или залога. М. М. Литвинов, входивший в делегацию Центросоюза, в отчете от 20 сентября 1920 г. сообщал, что вступил с контакт с директором банка «Свенска эконо Акценбологед» У. Ашбергом и «по соглашению» с Л. Б. Красиным «поручил» этому банкиру «на комисионных началах» «перевести из Ревеля для реализации в Америке ... через американский монетный двор полмиллиона рублей» [21, л. 9-10]. М. М. Литвинов надеялся, что при положительном результате этой операции станет возможным «перевести в Америку большее количество [золота] и избавиться от валютных затруднений», которые испытывала страна [21, л. 10].

После соглашений, подписанных в мае 1920 г., потоки российского золота в Швецию и транзитом через нее в другие страны нарастал. В конце этого года только в «Нордиска Хандельсбанкен» большевики разместили 20 тонн драгоценного металла и еще 10 тонн подготовили для этого [9, с. 35].

Операции с золотом, хотя и проводились скрытно, становились известны в деловом и политическом мире Европы и США, что повышало интерес к связям с Советской Россией. Еще БОльший резонанс в бизнес-сообществе вызвали переговоры делегации Центросоюза в Великобритании, по результатам которых в Лондоне 11 июня 1920 г. по английским законам и в английском министерстве торговли была зарегистрирована частная компания с ограниченной ответственностью «АРКОС» [1]. Компания представляла интересы внешнеторговых советских организаций и начала быстро распространять свою деятельность за пределы Англии, открывая представительства в других странах Европы, Северной Америки и Азии.

Расширение связей с большевиками немцев, шведов, англичан и т. д. заставили обратить внимание на рынок РСФСР предпринимателей Франции, которая считалась наиболее последовательным противником Советской России и сторонником Белого движения. Французские капиталисты, хотя и не принимали большевизм, явно не хотели проиграть в разворачивавшейся конкурентной борьбе. Поскольку прямые контакты с Москвой могли вызвать негативную реакцию правительства и многих партий Третьей республики, деловые люди решили воспользоваться «услугами» нейтральной Швеции. Пикантность ситуации заключалась не только в самом факте намечавшегося контакта, но и в том, что предложили французы советским представителям в Стокгольме. Речь шла об автомобильных покрышках и камерах фирмы «Мишлен», т. е. товарах «двойного назначения», которые могли применяться как в гражданской, так и военной областях. По итогам переговоров представители «Мишлен» и российской торговой миссии в Стокгольме в декабре 1920 г. заключили договор на сумму в 500 тыс. шведских крон. По нему французы обязывались поставить 480 гладких и 350 универсальных покрышек, а также 1210 камер. Причем в случае задержки с получением груза более чем на 14 дней, «Мишлен» возмещал временные потери дополнительными шинами и камерами самых ходовых размеров [23, л. 45].

В следующем 1921 г. Советская Россия попыталась активизировать контакты со шведами в военной области. Этому

способствовало окончательное снятие военно-морской блокады англичанами на Балтике [39, с. 143], но главное – осознание большевиками отставания Рабоче-крестьянской Красной армии в вооружениях от передовых стран, что наглядно показало поражение под Варшавой в августе 1920 г. Ведущую роль в решении этой задачи отводилась Специальному отделу экстренных заказов (Спотэкзаку) [35, с. 285-286]. Этот институт, созданный высшим большевистским руководством, имел двойное подчинение – организационно входил в Наркомат внешней торговли, но в оперативном отношении контролировался Народным комиссариатом по военным делам. Встречающиеся даты образования Спотэказа – 1922 г. [31, с. 134] и 1924 г. [10] – ошибочны. Отдел возник осенью 1920 г. Правда, неясно, когда точно. По одним источникам – 23 сентября [19, л. 3], по другим – 1 ноября 1920 г. [25, л. 16].

Москва надеялась, что деятельности Спотэказа в Швеции будут способствовать заключенные майские соглашения 1920 г. и прорыв «золотой блокады», о чем говорилось выше. Тем более, что в большевики в 1921 г. нанесли по «золотой блокаде» новый удар. В скандинавском королевстве началась переплавка золота, поставляемого из Советской России, в бруски, на которые ставился штамп Шведского монетного двора [9, с. 36; 28]. Такое золото становилось полностью легальным для проведения разного рода операций. Использовали большевики, возможно, и другие способы легализации и пополнения своих золотовалютных резервов. В руки советских агентов в апреле 1921 г. попало письмо чиновника германского МИДа своему министру, в котором приводились серьезные аргументы в пользу предположения, что Советская Россия для торговых операций печатает фальшивые фунты стерлингов и немецкие марки [17, л. 1-2].

Для Москвы драгоценные металлы, драгоценные камни и твердая валюта оставались основным источником оплаты при операциях за рубежом. Сделок, связанных с армией, это касалось в первую очередь. Например, шведы в 1921 г. на переговорах с советскими представителями о продаже 7 650 военных компасов разных моделей, стоимость которых без упаковки и доставки оценили в

30 625 крон, требовали «исключительно наличный расчет» [20, л. 193].

Помимо формы оплаты еще одной проблемой, замедлявшей торговые операции, был вопрос качества товаров. В частности, военного обмундирования и тканей для его пошива. После войны в условиях тотального дефицита продукции легкой промышленности появилось много дельцов, желавших подзаработать на обмундировании, обуви, постельных принадлежностях и т. д., которые либо остались с военных лет, но хранились в ненадлежащих условиях, либо были пошиты на «скорую руку» из заведомо плохого материала. Такие «коммерсанты» регулярно обращались «с выгодными предложениями» в советские зарубежные миссии и иногда им удавалось проворачивать свои операции. Например, в сентябре 1921 г. стало известно о покупке представителями РСФСР некачественного обмундирования и обуви для интернированных в Германии красноармейцев, которые укрылись здесь от польского удара в конце августа 1920 г. [13, с. 658].

Приведенная выше история заставила Москву проявлять особую осторожность при сделках с одеждой для военных, поэтому, когда в начале 1921 г. шведы предложили советским представителям крупную партию шинелей, Центросоюз затребовал образцы тканей для оценки их качества. Кроме того, были высказаны сомнения в цене товара [22, л. 26]. Переговоры завершились соглашением о закупке пробной партии из 200 000 шинелей и такого же количества блуз. Груз доставили в Советскую Россию в декабре 1921 г. Качество полученного товара (тканей и пошива) было оценено как «отменное». Приемлемой оказалась и цена. В итоге Советская Россия заключила со шведами еще один договор. Теперь уже на 600 000 экземпляров костюмов русской модели (блузы) [22, л. 26]. Операция стимулировала интерес скандинавов к сотрудничеству в данной области. На его волне в марте 1922 г. шведская фирма «Маттсон и Видштейн» начала переговоры с большевистскими представителями о поставке в Советскую Россию примерно миллиона шинелей и серой материи для военных костюмов [22, л. 26].

Вернемся к Спотэкзаку. К сентябрю 1921 г. этой организацией с момента образования было закуплено товаров для Красной

армии на 1 528 795 зол. руб. [24, л. 4]. Иногда закупки были продолжением дореволюционных сделок. Дело в том, что в ведении Спотэкзака оказались документы о военных закупках царского и временного правительств. Ранее данные материалы находились в РККА в ведении Главного управления пограничному снабжению старой армии и сменившего его Особого отдела пограничных военных заготовлений [31, с. 133-134]. Среди бумаг, как сообщал начальник Главного артиллерийского управления А. Вальтер, сотрудники Спотэказа нашли договор от 21 мая 1915 г., заключенный Российской империей с фирмой «Гускварна» (Husqvarna), производившей оружие с 1689 г. По нему шведы должны были поставить России черновых винтовочных стволов на 2 550 000 крон [20, л. 82]. В счет сделки царское правительство в виде аванса предоставило шведам пеньку на 1 746 325 крон. До прихода большевиков к власти в Россию ввезли 30 000 стволов. Однако это было лишь частью заключенного соглашения. Советская Россия хотела его полного выполнения. Более того, готова была расширить контракт. До шведов было доведено, что Спотэкзак для операции с «Гускварной» получил транш в 5 млн. шведских крон, и что эта сумма может выступить банковской гарантией за своевременное и правильное выполнение заказа [20, л. 83]. Представители РСФСР указывали также на то, что интересующий ее товар в Швеции давно и по всем нормам тщательно упакован, и что на пути его доставки на двух кораблях до Кронштадта и Петрограда больших проблем не ожидается. Даже при аккредитации груза в ближайшем иностранном порту [20, л. 83].

Получив заманчивое предложение, «Гускварна» с выполнением сделки, однако, спешить не стала. Поставки начали осуществляться только к концу 1923 г. Согласно телеграмме временно исполняющего должность начальника главвоентпрома Виткера от 5 ноября 1923 г, мы узнаем что 2 и 5 ноября 1923 г. в СССР на двух пароходах из Швеции были доставлены 50 000 и 70 000 ружейных стволов [22, л. 82]. Причем представителю Главвоенсовета груз передавался без обычного в этих случаях досмотра. На наш взгляд, на спешность передачи военного груза повлияло не столько желание сохранить

операцию в тайне, сколько международная ситуация. В большевистском руководстве осенью 1923 г. многие готовились в мировой революции, в которой Красная армия должна была сыграть свою роль [см., напр.: 34, с. 266-273; 36], а для этого ее следовало быстро довооружить.

Кстати, глава фирмы «Гускварна» на момент осуществления следки по винтовочным стволам предложил советским представителям закупить еще 104 тонн стали, которые находились в столице Финляндии Гельсингфорсе. Груз двумя партиями можно было отправить на оружейный завод в Туле и на патронный завод в Луганске [27, л. 56]. У нас нет данных о том, состоялась ли эта операция, однако вскоре после предложения руководителя «Гускварны» выяснилось следующее: заявленная сталь по факту была уже российской, т. к. ее закупили еще до революции; кроме того, металл после длительного хранения мог придти в негодность, поэтому нуждался в предварительной экспертизе [27, л. 73].

При стремлении Москвы быстро довооружить Красную армию накануне ожидавшихся битв осенью 1923 г. скандинавское королевство приобретало особое значение. Большевики еще в апреле этого года через стокгольмские торгпредство и полпредство вступили со шведами в переговоры о поставках через германский Гамбург большой партии пулемётов калибра 7,68 мм разных систем – 367 «Максимов», 307 «Хоутов» и 100 «Гочкисов» по цене 2635, 2735 и 2835 шведских крон соответственно [26, л. 37]. Кроме того, советские представители через шведов пытались закупить в Голландии 1000 пулемётов «Гочкис» калибром 7,0 мм по цене 2800 крон [26, л. 37].

Но не только Москва проявляла активность в закупке вооружений у шведов. Консул Шведского королевства в Риге О. Валлен будучи не только дипломатом, но и коммерсантом, предложил советской стороне приобрести через него по 16 долларов США за штуку 200 000 винтовок калибром 7,9 мм немецкого образца 1898 г. с 1000 патронов к каждой. Груз можно было доставить в течение месяца со дня заказа, а оплату произвести через северные торговые банки Стокгольма после получения товара в Петрограде. При желании Москвы, согласно О. Валлену, количество

винтовок можно было увеличить и добавить к ним автоматическое оружие [26, л. 217].

### ***Сотрудничество с фирмой «Бофорс»***

В феврале 1923 г. советские представители в Стокгольме получили предложения от фирмы «Бофорс» (Bofors) – крупнейшего производителя вооружений в Швеции. Эта компания, располагавшая собственными рудниками, лесными и земельными угодьями, являлась крупнейшим производителем вооружений в Швеции, выпускала станки, порохов, химикалии, снаряды, зенитные и противотанковые орудия, танки и самолеты. В 1923 г. представители «Бофорса» предложили наладить в Советском Союзе производство крупновских 48-ми мм гаубиц образца 1909 и 1910 гг., а так же пулеметов системы «Мадсен». Документы о ходе и результатах переговоров по этим предложениям пока не обнаружены, но даже первые контакты не остались без результата. СССР закупил у «Бофорса» 500 пистолетов системы «Парабеллум» с кожаной кобурой и с 50 000 патронов к ним. Каждый комплект обошелся в 800 германских марок [26, л. 37].

Среди типов вооружений, в которых фирма «Бофорс» добилась всемирного признания, – зенитное вооружение. Особенно известной стала 40-мм автоматическая пушка Bofors L60 разработки 1929-1932 гг. Со временем она будет принята на вооружение в 75 странах мира и используется по настоящее время.

С 1927 г. одну из ключевых ролей в переговорах о приобретении вооружений у «Бофорса» стал играть упоминавшийся В. Л. Копп, которого перевели в Швецию с поста полпреда СССР в Японии [36]. Год появления нового полпреда в Стокгольме – это год знаменитой «военной тревогой» [под. см.: 30, с. 123-188] и ожидавшейся частью населения Советского Союза большой войны с Великобританией или даже союзом западных стран [7, с. 93-94, 96-97, 103-104, 106, 109, 119-127 и др.]. В этих условиях закупки качественного вооружения у «Бофорса» приобретали для Москвы важнейшее значение. И они начались. Летом 1928 г. через торгпредство СССР в Стокгольме с «Бофросом» было заключено соглашение на «поставку новейших пушек и снаряжения» на сумму в 2 млн. крон [2, л. 8]. Причем, как сообщал

В. Л. Копп заместителю наркома по иностранным делам М. М. Литвинову в донесении от 16 февраля 1929 г., с соблюдением законов Швеции. Согласно им, «Бофорс» для проведения экспортных операций с военными заказами должен был получить две лицензии – генеральную и специальную. Генеральная лицензия включала две части: 1) «общий список предметов военного снаряжения, допустимых к вывозу» из Швеции, и 2) «общий список тех стран, в которые эти предметы могут ввозиться» [2, л. 2]. Специальная лицензия разрешала экспорт «конкретных предметов военного снаряжения в данную конкретную страну». Генеральная лицензия предоставлялась «фирмой заказчику при выдаче им заказа» и рассматривалась сторонами как юридическое основание сделки. Она выдавалась «по выполнению заказа обычно в автоматическом порядке», в ней могло быть отказано лишь при появлении «новых серьезных обстоятельств внешнеполитического порядка» [2, л. 2].

СССР на начало переговоров о закупке оружия в «Бофорса» официально был включен в генеральную лицензию этой фирмы [2, л. 2]. Это правовое основание позволило советскому торгпредству подписать с фирмой отмеченный выше договор на 2 млн. крон. Причем во 2-м пункте соглашения фирма «Бофорс» заявляла, что «в ее распоряжении находится разрешение шведского правительства на вывоз заказанных предметов снаряжения». Данный пункт соглашения предусматривал также за «Бофорсом» ряд обязательств в случае аннулирования договора. Дирекция фирмы должна была, «во-первых, добиваться отмены подобного распоряжения, во-вторых, в случае неудачи, принять все возможные меры к тому, чтобы заказчик получил соответствующее возмещение своих убытков» [2, л. 2]. Кроме того, «Бофорс» каждый раз при получении авансового платежа от торгового представительства СССР обязывался предоставлять в торгпредство «правительственное удостоверение», что генеральная лицензия у этой фирмы остается в силе. 14 ноября 1928 г. компания получила этот необходимый документ, однако затем ее представители заявили сотрудникам торгпредства, что подготовленная «для отправки первая партия снаряжения, вероятно, не сможет быть вывезена», так как

из-за прихода к власти в Швеции консерваторов и возникших международных осложнений (имелся ввиду советско-китайский конфликт вокруг КВЖД) не удастся получить специальную лицензию [2, л. 2].

Представители СССР восприняли новость как нарушение договора. В НКВД стали сомневаться в лояльности «Бофорса» и обратились к начальнику IV (разведывательного) Управления штаба РККА Я. К. Берзину сообщить, не поставляет ли фирма свои вооружения в Польшу [6, л. 1], которая рассматривалась главным противником Советского Союза на западных границах. Копп, в свою очередь, предложил торгпреду связаться с Москвой для подготовки ноты протеста МИДу Швеции. Сам же он 12 февраля 1929 г. встретился по вопросу «Бофорса» с министром иностранных дел королевства Э. Трюгером. Глава внешнеполитического ведомства Швеции, заняв в возникшем деле «весьма осторожную позицию», сначала указал на то, что МИД недостаточно информирован об истории с «Бофорсом», к тому же вопросы выдачи лицензии находятся в ведении министерства торговли. Правда, будучи юристом, Э. Трюгер хорошо понимал уязвимость положения своего правительства, поэтому «с большим вниманием» отнесся к следующим словам В. Л. Коппа: «...аннулирование лицензии в настоящий момент, когда заказ уже частично выполнен и нами уплачено около миллиона крон, было бы не только недружественным актом, но и представляло бы действие явно не правомочное, поскольку оно свидетельствовало бы о наличии предумышленного вовлечения нас в невыгодную сделку не только со стороны фирмы, но и со стороны правительства, подтвердившего еще три месяца тому назад генеральную лицензию», «для отказа в выдаче специальной лицензии в данный момент нет решительно никаких оснований» [2, л. 2]. Это были сильные аргументы, ведь, действительно, генеральная лицензия была выдана уже при правительстве консерваторов, которое было сформировано в октябре 1928 г. Трюгер, как отмечал в донесении Копп, «не мог не согласиться» с приведенными доводами, но в ответ привел свои. И, прежде всего, тезис о влиянии на решения правящего кабинета «общественного мнения, которое в лице советского

правительства видит правительство особого рода, “правительство пропаганды”, и которое никак не может взять в толк, что такому правительству разрешено покупать в Швеции предметы военного оборудования» [2, л. 2].

Трюгер явно указывал на дебаты, инициированные Социал-демократической рабочей партией Швеции в риксдаге прежнего союзы. Тогда представители СДРПШ поставили вопрос о поставках оружия в Китай, где развернулась Гражданская война, в которую втягивались иностранные игроки, а затем призвали к прекращению поставок военного снаряжения в страны «антидемократического толка», к коим были отнесены Советский Союз, Италия, Китай и ряд балканских государств [2, л. 2об.]. Одновременно социал-демократы предложили отказаться от «практики генеральной лицензии и перейти к системе разрешения военных заказов от случая к случаю». Большинство риксдага социал-демократов не поддержало, но новый состав парламента в отношении СССР был настроен более негативно, и это, по признанию Коппа в письме Литвинову, создавало большие трудности для Трюгера в получении лицензии [2, л. 2об.]. Сам полпред в разговоре с министром 12 февраля 1929 г. «категорически» настаивал на применении к СССР «тех же правил, которые применяются к любому другому закупщику» [2, л. 2]. По итогам встречи глава МИД Швеции заверил полпреда в том, что переговорит по вопросу о поставках «Бофорса» с министром торговли.

Весной 1929 г. пришла обнадеживающая информация. Копп в донесении заместителю наркома по иностранным делам Л. М. Карахану от 22 апреля 1929 г. писал: «Мои переговоры с Трюгером возымели свое действие, ... [шведское правительство] «очевидно дало распоряжение не препятствовать [поставкам «Бофорса»] [2, л. 4]. Однако быстро выяснилось, что это не так. Трюгер, как узнали в полпредстве, «вызывал недовольство в консервативных кругах» [4, л. 33]. В итоге правительство королевства все-таки настояло на том, чтобы «предприятие формально заказ аннулировало» [2, л. 4]. Правда, директор «Бофорса» Хольм сохранил готовность к его исполнению и предложил советской стороне поставить груз через Норвегию. 2 августа 1929 г. это предложение было

рассмотрено на коллегии НКВД. Советские дипломаты согласились с инициативой директора «Бофорса», но «при условии, что Хольм даст письменную гарантию за доставку на нашу территорию этого заказа» [2, л. 5].

Реализуя намеченный план руководство шведской фирмы «с ведома» своего правительства «заключило соглашение с норвежским интендантством об отправке готовой части заказа транзитом» через Осло. Согласно плану, оборудование «Бофорса» должно было отправиться на адрес интендантства, «там упаковано для морской отправки и погружено в Ленинград» [2, л. 6]. Все детали операции дирекция «Бофорса» обговорила с советским торгпредом и, согласно донесению Коппа Карахану от 10 августа 1929 г., ее осуществление могло начаться «примерно в 20-х числах сего месяца [и] не должно встретить затруднений» [2, л. 6]. Правда, сохранялся высокий уровень опасности, что операция будет раскрыта. Прежде всего, со стороны СДРПШ и профсоюзов, у которых, по словам Коппа, «очень много шансов расшифровать любую из наших комбинаций», и которые «прилагают и будут прилагать все усилия к тому, чтобы поймать нас с поличным», «и поднять по этому поводу адский шум» [2, л. 7].

«Так как всякую мысль о воздействии на [социал-демократов], – писал Копп Карахану в заключении донесения от 10 августа 1929 г., – приходится отвергать априори, то пока что приходится положиться на ловкость дирекции фирмы, материально заинтересованной в успехе предприятия. Что касается перспектив помещения в Швеции дальнейших военных заказов, то здесь приходится быть полным пессимистом. Вряд ли Бофорс решится еще раз взять заказ для выполнения которого ему приходится прибегать к таким головоломным выкрутасам» [2, л. 6].

В деле с заказом вооружений у шведов Копп в донесении в Москву от 31 августа 1929 г. предлагал «выдержать паузу» «до той поры, пока события на Дальнем Востоке не примут более спокойный оборот» [2, л. 7]. Полпреда явно беспокоило то, что вопрос экспорта оружия в СССР обсуждался не только в риксдаге, но и прессе. В частности, на страницах «Свенке Моргенблатт», которая сообщала читателям, что СДРПШ в вопросе

полного прекращения экспорта шведского оружия нашла поддержку либералов (свободомыслящих), консерваторы же, не отказываясь от экспорта вооружений вообще, склонялись к запрету его вывоза в СССР [4, л. 33]. Причем, как отмечал советник полпредства С. В. Дмитриевский, особо враждебную позицию в отношении Советского Союза заняли левые социал-демократы, возложившие всю вину за события вокруг КВЖД на Москву [4, лл. 35, 35об.]. Литвинов в ответном послании Коппу от 10 сентября 1929 г., отметив, что продукция «Бофорс» очень нужна, подчеркнул: «заинтересованное ведомство ждать не согласится», к тому же «нет уверенности в том, что дальневосточный конфликт разрешится скоро» [6, л. 4].

Под «заинтересованным ведомством» понималась армия. А там искали свои варианты поставки груза «Бофрос». Еще 5 февраля 1929 г. М. М. Литвинов известил В. Л. Коппа о том, что Реввоенсовет – высший коллегиальный орган управления и политического руководства Вооруженными силами СССР – предлагает провести закупки вооружений у «Бофорса» от имени Германии или Турции [3, л. 5]. После обсуждения в Москве остановились на Анкаре. Был разработан следующий план. «Бофорс» отправляет груз в адрес своего представительства в Осло. Оттуда товар проследует в представительство «Бофорса» в Константинополе (так называли Стамбул до 1930 г.) [6, л. 6]. Здесь, как писал Литвинов Сурицу 9 октября 1929 г., «оружие будет перегружено на один из наших пароходов и переправлено в Одессу» [2, л. 8].

Комбинация по вовлечению к операции Турции с целью сохранения тайны выглядела логично. Здесь заказ Москвы было проще «растворить» среди других военных закупок Анкары, в том числе у того же «Бофорса». А закупки вооружений Турцией были значительными. Так, полпреду СССР в Анкаре Я. З. Сурицу посол Германии Р. Надольный на встрече 22 февраля 1929 г. показал «копию обращения» анкарского правительства «к одной иностранной фирме» о желании приобрести крупную партию вооружений. Речь шла, преимущественно, об артиллерийских орудиях разного калибра – от горных пушек калибром 75 мм и гаубиц калибром 10,5 и 15 мм до железнодорожных орудий калибра 240

мм [2, л. 3]. Причем заказ на 184 горных орудия стоимостью 3 700 000 долларов турки уже разместили на фирме «Бофорс» [2, л. 3].

Для обсуждения вопроса о транзите груза через Константинополь заведующий отделом скандинавских стран НКВД СССР В. Т. Флоринский в конце августа 1929 г. встретился с послом Турции в СССР Феррух-беем. В докладной записке М. М. Литвинову (копии Г. В. Чичерину, В. Л. Коппу, А. И. Микояну и Я. К. Берзину) В. Т. Флоринский сообщил, что, хотя из-за отсутствия в турецком посольстве ясных представлений о деле «Бофорса» в решении вопроса возникли небольшие «задержки», «наши добрые отношения позволяют ... надеяться, что туркпра [турецкое правительство] не задержит своего согласия на оказание этой небольшой дружественной услуги» [6, л. 2]. Для усиления впечатления на турецкого посла Флоринский добавил, что передает «личную просьбу» Карахана. В ответ Феррух-бей заверил советского дипломата, что «отлично понял обстановку» и обещал как можно быстрее отправить телеграмму своему руководству [6, л. 2об.].

Из Анкары был получен положительный ответ. Возможно, турецкое правительство устроило тот факт, что при отправке первой партии, включавшей орудия и снаряды к ним, основная работа выполнялась «Бофорсом» и структурами СССР, а от правительства Турции не требовалось «никаких специальных действий» [2, л. 8, 8об.]. Речь, по сути, шла только о формальной согласии, на что указывал Флоринский Феррух-бею [6, л. 2об.]. По-иному выглядела ситуация со второй партией, включавшей зенитные орудия. Флоринский оповестил Феррух-бея о том, что Москва хотела бы видеть этот заказ как турецкий, причем с привлечением к операции посольства Анкары в Стокгольме [2, л. 8об.]. Такое решение позволяло направить груз напрямую из шведского порта в Константинополь. Против привлечения Турции выступил торгпред СССР в Швеции С. Р. Богатин. Он «считал нежелательным заключение договора от имени туркпра» и выступал за то, чтобы вторая партия изделий «Бофорса» была «отправлена в том же порядке, как и первая, т. е. через Осло» [6, л. 6об.]. Сомнения в привлечении к сделке турецкой миссии в Стокгольме выражал также Копп.

Он еще 23 сентября 1929 г. писал Литвинову о «ненадежности ее руководящего состава» и предупреждал, что вовлечение турок в дело «Бофорса» «чрезвычайно рискованно» [5, л. 16]. Однако, несмотря на прозвучавшие предупреждения, руководство Наркомвнешторга склонилось «к договору с турками» [6, л. боб.]. Отправка первой партии вооружений «Бофорса» была намечена на 5 октября 1929 г., но из-за небрежности в торгпредстве была перенесена на 11 ноября [6, л. 6].

В настоящий момент у нас нет информации и завершения операций с «Бофорсом». Здесь требуются дополнительные архивные изыскания. Однако обе стороны, несомненно, сохраняли интерес к взаимодействию в военной сфере. Шведов к этому подталкивал нараставший мировой экономический кризис, который сильно затронул страну. За 1929-1932 гг. объем промышленного производства в королевстве упал на 21 %, а безработица среди только организованных в профсоюзы промышленных рабочих зимой 1932/33 г. выросла до 20 % [11]. СССР же к развитию сотрудничества со Швецией в военной сфере подвигала необходимость усиления Красной армии перед новыми вызовами, о которых говорил И. В. Сталин в политическом отчете Центрального Комитета ВКП(б) XVI съезду 27 июня 1930 г.: дальнейшим возрастанием угрозы межимпериалистических военных столкновений, нападения на СССР и возрождающимся надеждами на мировой революционный взрыв, вызванный мировым социально-экономическим кризисом [31, сс. 236, 242, 245, 247-2616]

### ***Взаимодействие в военно-морской сфере***

Еще одной областью военного советско-шведского взаимодействия стал военно-морской флот. И здесь, как и в случае с «Гускварной», первое время основой для переговоров стали договора, заключенные до революции.

В начале 1915 г. по инициативе начальника Морского генерального штаба адмирал А. И. Русина и командующего Балтийским флотом адмиралом Н. О. фон Эссена было решено использовать в качестве минных заградителей и тральщиков речные суда [см.: 12]. Мелкая осадка позволяла им ходить над минными полями, не задевая взрывателей. Кроме того, их можно было применять для

боевых действий на мелководных участках Финского залива и у побережья Балтийского моря. Образцом такого судна стал «Демосфен», изготовленный на заводе «Нижегородский теплоход» и после вооружения и переоборудования переименованный в «Припять». Для императорского флота было решено заказать 4 подобных сетевых тральщика: два – на верфи «Нижегородский теплоход», и столько же на Судостроительной верфи И. А. Шорина в г. Гороховец. Хотя корабль «Демосфен»/«Припять» был оснащен двигателем собственной разработки, для новых судов решили обратиться в шведскую фирму «Дизель-Мотор» (Diesels Motore). В 1917 г. эта фирма объединилась с компанией «Ня Актиеболагет Атлас» (Nya Aktiebolaget Atlas). В результате слияния появилась АО «Атлас-Дизель» (Atlas Diesel) [39] с конторой в Москве. В «Дизель-Мотор»/«Атлас-Дизель» Россия заказала 4 судовых двигателя «Дизель-Полар» типа П.4.Л. в 250 л. с. на сумму 404 000 шведских крон [27, л. 1]. Цена была исчислена из паритета одна шведская крона равна одному рублю и трем копейкам. При заключении договора необходимо было сразу внести предоплату в 50 % от общей суммы. Оставшуюся половину заказчик выплачивал после получения груза. Причем мог использовать два способа перечисления средств на счет шведской фирмы, либо через любой стокгольмский банк, либо через контору в Москве.

Ко времени завершения выполнения заказа к власти в России пришли большевики. Они июле 1918 г. за двигатели выплатили шведам полную стоимость [27, л. 1]. Их к такому решению подталкивало не только стремление завоевать в зарубежных деловых кругах репутацию надежного торгового партнера и заинтересованность в укреплении своего морского флота, но также понимание значения речных боевых кораблей в разрастающейся Гражданской войне [см.: 38]. Поэтому в Москве очень ждали двигатели для дооснащения уже готовых кораблей. Шведы, однако, поставлять груз не спешили. Для ускорения сделки заказчики в РСФСР взяли кредит в 25 000 зол. руб. Сумму предполагалось выплатить шведам за хранение двигателей. [27, л. 59]. Но даже эта дополнительная возможность заработать не подтолкнула руководителей АО «Атлас-

Дизель» к выполнению договора. Груз в Советскую Россию не пришел.

К истории с не поставленными судовыми двигателями Москва и Стокгольм вернулись в 1923 г. В ноябре этого года, согласно письму торгпреда СССР в Швеции С. Ф. Гарденина от 4 января, при участии Спотэкзака начались переговоры с АО «Дизель-Мотор» о заказе у шведов 12 судовых моторов того же типа «Дизель-Поляр» в 250 л. с. Интересно, что в донесении фигурирует фирма ««Дизель-Мотор», а не АО «Атлас-Дизель» [27, л. 17]. Вероятнее всего, это своеобразное следование традиции – указание на то, что до появления данного акционерного общества в 1917 г. российские заказы на корабельные двигатели размещались на «Дизель-Мотор». Двигатели для большевиков имели огромное значение. К 1921 г. их морской флот ввиду прямых потерь (потопления, захвата Антантой, интернирования) и прихода судов в негодность потерял большинство кораблей бывшего Российского императорского флота. Общее водоизмещение оставшихся боевых судов составило лишь 16,2 % от суммарного водоизмещения флота царского времени [16, с. 34]. Можно утверждать, что морского флота у Советской России не было.

С советской стороны в переговорах с АО «Атлас-Дизель» участвовал упоминавшийся торгпред С. Ф. Гарденин. Именно он предложил вернуться к истории с ранее заказанными 4-мя судовыми двигателями, выделив этот вопрос в отдельное дело при заказе уже 12 двигателей, но шведы на это предложение не согласились. Они, не отказываясь от сделки 1915 г., стали ссылаться на то, что появление двух заказов вызовет дополнительную бюрократическую волокиту. В итоге предложили провести объединенную закупку 16-ти судовых двигателей. При этом запросили сумму в 904 420 шведских крон. В процессе переговоров представителям Спотэкзака удалось добиться 10 % скидки и снизить цену до 862 420 крон [27, л. 1]. Первая половина суммы подлежала уплате наличными, вторая – банковским векселем под кредит взятый на 6 месяцев [27, л. 4].

На отмеченной договоренности история

с двигателями не закончилась. Шведы, по-видимому, не удовлетворенные финансовыми уступками, стали настаивать на приобретении у них еще 8 вспомогательных машин. Стоимость всех закупаемых моторов скандинавы предлагали исчислять из их мощности, общий объем которой составил 5000 л. с. Желая заинтересовать советскую сторону, представители АО «Атлас-Дизель» высказывали готовность при заключении сделки на 24 мотора предоставить скидку в 23-25 рублей за л. с. [27, л. 5].

Перипетии с заказом на шведские судовые двигатели дошла до Совета труда и обороны СССР, где вокруг шведских двигателей развернулась бурная дискуссия. Народный комиссариат Рабоче-крестьянской инспекции во главе с В. В. Куйбышевым выступил против договора, считая его невыгодным. По мнению Рабкринина, шведы пытались продать СССР ненужные двигатели, причем по завышенной цене в 1 млн. крон. Позиции РКИ оппонировали Наркомат внешней торговли и Наркомат по военным и морским делам. Каждый исходил из своих соображений. В НКВТ на закупке рассчитывали подзаработать, а военным требовались двигатели, так как началось возрождение морского флота, первым шагом к чему стало образование 28 марта 1924 г. Управления Военно-морских сил (УВМС) РККА. Представители Наркомвнешторга и военного наркомата во время споров указывали на то, что при производстве схожих моторов в СССР их цена будет на 130 % выше. Причем представители Наркомвоенмора, лоббируя интересы своего морского ведомства, не настаивал на покупке у шведов всех двигателей. Им критично нужны были только 4 мотора, заказанные еще в 1915 г., цена за которые за эти годы выросла в связи с изменениями курса и новыми требованиями шведов [27, л. 5].

В СТО СССР, выслушав все заинтересованные стороны, на заседании в апреле 1924 г. приняли постановление [28, л. 27], удовлетворяющее в первую очередь Наркомат внешней торговли во главе с авторитетным и неуступчивым Л. Б. Красиным:

1. разрешили Наркомвнешторгу беспослиный ввоз для Госторга<sup>1</sup> 24 двигателей «Дизель-Поляр»;

<sup>1</sup> Государственная экспортно-импортная контора – важнейшего подразделения НКВТ на правах акционерного общества при осуществлении монополии внешней торговли.

2. обязали Госторг отпустить для нужд Морведа<sup>1</sup> 4 двигателя в 250 л. с. при условии внесения последним в кассу Госторга суммы в 25 000 зол. руб.;

3. предоставил Госторгу право распоряжаться остальными двигателями по своему усмотрению.

Однако и после принятого решения СТО быстрой доставки грузов не произошло. Лишь в марте 1926 г. долгожданные 4 судовых двигателя были отправлены из Швеции в СССР. Правда, на этом «приключении» с данным заказом не закончились. На ленинградской таможне не были предупреждены о том, что данный груз является беспошлинным, и потребовали уплаты таможенного сбора на более чем 20 000 руб. [27, л. 135]. Но это было последнее злостное нарушение с заказом. Более того, полученные моторы подтолкнули советских инженеров к их усовершенствованию. Возник проект по замене цепи от генератора к двигателю более простым и дешёвым ремнем. Правда, переделка требовала дополнительных затрат в 12 000 крон [28, л. 4].

**Заключение (результаты).** Проведенное исследование показывает, что в период 1920-х - 1930-х гг. между советским государством и Шведским королевством помимо дипломатических, экономических и культурных связей весьма интенсивно развивались военные. Они включали сделки по приобретению оружия, двигателей для военных кораблей, обмундирования для военнослужащих. На этом фоне по объемам приобретаемых вооружений и затраченным суммам выделился договор с компанией «Бофорс», где советские представители заказывали богатый арсенал легкого и тяжелого вооружения.

Часть сделок со шведами, осуществленных советскими представителями, продолжала контакты, установленные до революции. Речь, в первую очередь, шла о компании «Гускварна», у которой были заказаны оружейные стволы, и АО «Атлас-Дизель», где был размещен заказ на судовые двигатели. Изученная нами история советско-шведских военных связей высвечивает еще ряд любопытных вопросов международного взаимодействия в 1920-е гг. Во-первых, это

использование Швеции для проведения торговых операций с Советской Россией фирмой «Мишлен» из Франции – страны, открыто выступавшей против большевиков. Причем мишленовские шины могли использоваться Красной армией в борьбе с Белым движением и помогавшими им силами Антанты. Второй сюжет, на который история советско-шведских военных связей проливает дополнительный свет, – взаимосвязь отношений Москвы и Стокгольма от событий международной жизни. В 1920 г. шведов к активизации отношений с большевиками подвигли снятие военно-экономической блокады и турне делегации Центросоюза по странам Европы во главе с Л. Б. Красиным. Скандинавы, не желавшие терять перспективный российский рынок, вступили с советскими представителями в торговые контакты. В том числе, в военной сфере. В последующие годы инициативу в развитии военно-технического взаимодействия проявляла советская сторона. Особенно, в 1923 и 1927 гг., что, по нашему мнению, было обусловлено в первом случае подготовкой к германской и, следовательно, мировой революции, во втором – ожиданием военного столкновения с Великобританией и возможно, даже, с союзом стран Запада. Касаемо военно-морских связей, то Москва интенсифицировала усилия на этом направлении в связи с критическим состоянием советского флота в начале 1920-х гг. В конце 1920-х - начале 1930-х гг. выделить страну-инициатора развития военно-технических связей сложно. Здесь, пожалуй, сложился паритет. СССР, исходя из его оборонной политики, интересовали все новейшие образцы вооружений. Шведские фирмы к взаимодействию с Советским Союзом подталкивал разраставшийся мировой экономический кризис. На этом этапе основной проблемой стало сохранение в тайне взаимовыгодных контактов. В результате для судов с военными материалами, закупленными в Швеции, разрабатывались маршруты поставок не напрямую из Стокгольма в Ленинград, а из норвежского Осло через турецкий Константинополь в советскую Одессу.

<sup>1</sup> Морское ведомство – название для структур РККА и Народного комиссариата по военным и морским делам, связанных с флотом.

Список литературы

1. Аркос // Большая советская энциклопедия. М. Сов. энциклопедия, 1926. Т. 3. С. 354.
2. Архив внешней политики Российской Федерации (АВП РФ). Ф. 04. Оп. 46. П. 286. Д. 54156.
3. АВП РФ. Ф. 05. Оп. 9. П. 53. Д. 139.
4. АВП РФ. Ф. 05. Оп. 9. П. 53. Д. 141.
5. АВП РФ. Ф. 05. Оп. 9. П. 53. Д. 142.
6. АВП РФ. Ф. 05. Оп. 9. П. 53. Д. 143.
7. Голубев А. В. «Если мир обрушится на нашу республику...»: советское общество и внешняя угроза в 1920-1940-е гг. М.: Кучково поле, 2008. 384 с.
8. Документы внешней политики СССР. М.: Госполитиздат, 1958. Т. 2. 803 с.
9. Иголкин А. А. Ленинский нарком: у истоков советской коррупции // Новый исторический вестник. 2004. № 10. С. 18-54.
10. История ВТС России. Рособоронэкспорт. URL: <https://roe.ru/rosoboronexport/vts-rosii-i-istoriya-ee-razvitiya/> (дата обращения: 15.02.2024).
11. Кан А. С. История скандинавских стран. Ч. III: Новейшее время. URL: <https://norway-live.ru/library/istoriya-skandinavskih-stran16.html> (дата обращения: 11.03.2022).
12. Климовский С. Д. Мелкосидящие сетевые заградители // Судостроение. 1988. № 10. С. 48-53.
13. Красноармейцы в польском плену в 1919-1922 гг.: сб. док-ов и мат-ов. М.; СПб.: Летний сад, 2004. 912 с.
14. Ленин В. И. Полн. собр. соч. 5-е изд. М.: Политиздат, 1977. Т. 40. 508 с.
15. Ловцов Л. В. Политика военного коммунизма и железнодорожный транспорт (1918-1920 гг.). М., 1990. Рукопись, депонированная в ИНИОН. № 43633 от 08.01.91. 380 с.
16. Монаков М. С. Главком (Жизнь и деятельность Адмирала флота Советского Союза С. Г. Горшкова). М.: Кучково поле, 2008. 704 с.
17. Российский государственный архив социально-политической истории. Ф. 2. Оп. 1. Д. 18495.
18. Российский государственный архив экономики (РГАЭ). Ф. 413. Оп. 2. Д. 786.
19. РГАЭ. Ф. 413. Оп. 6. Д. 2.
20. РГАЭ. Ф. 413. Оп. 6. Д. 10.
21. РГАЭ. Ф. 413. Оп. 6. Д. 15.
22. РГАЭ. Ф. 413. Оп. 6. Д. 22.
23. РГАЭ. Ф. 413. Оп. 6. Д. 25.
24. РГАЭ. Ф. 413. Оп. 6. Д. 34.
25. РГАЭ. Ф. 413. Оп. 6. Д. 35.
26. РГАЭ. Ф. 413. Оп. 6. Д. 118.
27. РГАЭ. Ф. 413. Оп. 6. Д. 123.
28. РГАЭ. Ф. 413. Оп. 6. Д. 124.
29. Руль 1921. 23 марта; 19 июля
30. Сергеев Е. Ю. Обманчивый рассвет. Советский Союз и Великобритания в 1925-1932 гг. М.: Товарищество науч. изд-ний КМК, 2024. 397 с.
31. Справочник: Центральный государственный архив Советской армии: В 2 т. Т. 1: Путеводитель. Миннеаполис: East View Publications, США, 1991. 431 с.
32. Сталин И. В. Соч. М.: Госполитиздат, 1949. Т. 12. 398 с.
33. Философский энциклопедический словарь. М.: Сов. энциклопедия, 1983. 840 с.
34. Фирсов Ф. Коминтерн: погоня за призраком. Переосмысление. М.: АИРО-XXI, 2019. 672 с.
35. Черноперов В. Л. Дипломатическая деятельность В. Л. Коппа в Германии в 1918-1921 гг. Иваново: Иван. гос. ун-т, 2006. 436 с.
36. Черноперов В. Л. Дипломатическая деятельность В. Л. Коппа и подготовка большевиками «германского Октября» в 1923 г.: монография. Иваново, Н. Новгород: Иван гос. ун-т,

Ин-т стратегич. исслед-ий ННГУ, 2006. 168 с.

37. Черноперов В. Л. История перемещения полпреда СССР В.Л. Коппа из Японии в Швецию в контексте борьбы И. В. Сталина с объединенной оппозицией в 1926-1927 гг. // Государство, общество, церковь в истории России XX-XXI веков: материалы XXI Междун. науч. конф., Иваново, 30-31 марта 2022 г. Иваново: Иван. гос. ун-т, 2022. С. 553-558.

38. Широкопад А. Б. Великая речная война. 1918-1920 годы. М.: Вече, 2006. 295 с.

39. Шишкин В. А. Антисоветская блокада и ее крушение. Л.: Наука., 1989. 206 с.

40. Atlas Copco AB. URL: [https://cdminfo.ru/?Itemid=184&id=510&option=com\\_content&task=view](https://cdminfo.ru/?Itemid=184&id=510&option=com_content&task=view) (дата обращения: 09.01.2024).

## FROM THE HISTORY OF SOVIET-SWEDISH MILITARY RELATIONS IN THE 1920S - 1930S

The article is devoted to Soviet-Swedish military relations in the 1920s - 1930s. It is based on sources from the Russian State Archive of Economics and the Archive of Foreign Policy. Most of them are being introduced into scientific circulation for the first time. The relevance of the article is due to its low level of study. As a result of the study, it was found that Soviet-Swedish military ties included transactions for the purchase of weapons, engines for warships, uniforms for military personnel and other goods for the Red Army. Especially impressive was the interaction with the Bofors company, where Soviet representatives ordered light and heavy weapons. Moreover, Turkey assisted in the transportation of goods from this company to the USSR. Some of the transactions with Swedish companies ("Husqvarna" and JSC "Atlas-Diesel") continued the contacts established before the revolution. The article also shows the dynamics of interaction. In 1920, the interest in Moscow and Stockholm in military relations was mutual – the Bolsheviks needed goods for the Red Army, and the Swedes wanted to make money selling them for gold. In subsequent years, the USSR took more initiative in military cooperation. Especially in 1923 and 1927, which was caused in the first case by preparations for the German and, consequently, the world revolution, in the second by the expectation of a military clash with Great Britain and, possibly, with the union of Western countries. Since 1929, the USSR and Sweden have been interested in cooperation to about the same extent. Moscow was interested in the latest weapons, and the Swedes wanted to minimize losses due to the global economic crisis.

**Keywords:** Soviet Russia, RSFSR, USSR, Sweden, military communications, "Husqvarna", "Bofors", "Atlas-diesel"

### References

1. Arkos [Arkos] (1926) // Bol'shaya sovetskaya e'nciklopediya. M.: Sov. e'nciklopediya, 1926. T. 3. P. 354.
2. Arxiv vneshnej politiki Rossijskoj Federacii (AVP RF) [Archive of Foreign Policy of the Russian Federation]. F. 04. Op. 46. P. 286. D. 54156.
3. AVP RF. F. 05. Op. 9. P. 53. D. 139.
4. AVP RF. F. 05. Op. 9. P. 53. D. 141.
5. AVP RF. 05. Op. 9. P. 53. D. 142.
6. AVP RF. F. 05. Op. 9. P. 53. D. 143.
7. Golubev A. V. (2008) «Esli mir obrushit'sya na nashu respubliku...»: sovetskoe obshhestvo i vneshnyaya ugroza v 1920-1940-e gg. ["If the world falls upon our republic...": Soviet society and external threat in the 1920-1940s]. M.: Kuchkovo pole, 2008. 384 s.
8. Dokumenty vneshnej politiki SSSR (1958) [Documents of the Foreign Policy of the USSR]. M.: Gospolitizdat, 1958. T. 2. 803 s.
9. Igolkin A. A. (2004) Leninskij narkom: u istokov sovetskoj korrupcii [Lenin's People's Commissar: at the Origins of Soviet Corruption] // Novyj istoricheskij vestnik. 2004. № 10. Pp. 18-54.
10. Istoriya VTS Rossii. Rosoborone'ksport [History of Russian Military-Technical Cooperation. Rosoboronexport]. URL: <https://roe.ru/rosoboronexport/vts-rosii-i-istoriya-ee-razvitiya/> (Accessed 15 February 2024).
11. Kan A. S. Istoriya skandinavskij stran. Ch. III: Novejshee vremya [History of the Scandinavian countries. Part. III: Modern times]. URL: <https://norway-live.ru/library/istoriya-skandinavskih-stran16.html> (Accessed 11 March 2022).
12. Klimovskij S. D. (1988) Melkosidyashhie setevye zagradytel'i [Shallow-draft net layers] // Sudostroenie. 1988. № 10. Pp. 48-53.

13. Krasnoarmejsy v pol'skom plenu v 1919-1922 gg.: sbornik dokumentov i materialov (2004) [Red Army soldiers in Polish captivity in 1919-1922: a collection of documents and materials]. M.; SPb.: Letnij sad, 2004. 912 s.
14. Lenin V. L. (1977) Polnoe sobranie sochinenij. 5-t izd. [Complete Works. 5th ed.]. M.: Politizdat, 1977. T. 40. 508 s.
15. Lovcov L. V. (1990) Politika voennogo kommunizma i zheleznodorozhnyj transport (1918-1920 gg.) [The Policy of War Communism and Railroad Transport (1918-1920)]. M., 1990. Rukopis', deponirovannaya v INION. № 43633 ot 08.01.91 [Manuscript deposited in INION. No. 43633 dated 08.01.91.]. 380 s.
16. Monakov M. S. (2008) Glavkom (Zhizn' i deyatel'nost' Admirala flota Sovetskogo Soyuza S. G. Gorshkova) [Commander-in-Chief (Life and work of Admiral of the Fleet of the Soviet Union S. G. Gorshkov)]. M.: Kuchkovo pole, 2008. 704 s.
17. Rossijskij gosudarstvennyj arxiv social'no-politicheskoj istorii [Russian State Archive of Socio-Political History]. F. 2. Op. 1. D. 18495.
18. Rossijskij gosudarstvennyj arxiv e'konomiki (RGAE') [Russian State Archive of Economics]. F. 413. Op. 2. D. 786.
19. RGAE'. F. 413. Op. 6. D. 2.
20. RGAE'. F. 413. Op. 6. D. 10.
21. RGAE'. F. 413. Op. 6. D. 15.
22. RGAE'. F. 413. Op. 6. D. 22.
23. RGAE'. F. 413. Op. 6. D. 25.
24. RGAE'. F. 413. Op. 6. D. 34.
25. RGAE'. F. 413. Op. 6. D. 35.
26. RGAE'. F. 413. Op. 6. D. 118.
27. RGAE'. F. 413. Op. 6. D. 123.
28. RGAE'. F. 413. Op. 6. D. 124.
29. Rul' 1921. 23 March, 19 July.
30. Sergeev E. Yu. (2024) Obmanchivj rassvet. Sovetskij Soyuz i Velikobritaniya v 1925-1932 gg. [Deceptive Dawn. The Soviet Union and Great Britain in 1925-1932]. M.: Tovarishestvo nauch. izd-nij KMK, 2024. 397 s.
31. Spravochnik: Central'nyj gosudarstvennyj arxiv Sovetskoj armii: V 2 t. T. 1: Putevoditel' (1991) [Handbook: Central State Archives of the Soviet Army: In 2 volumes. Vol. 1: Guide]. Minneapolis: East View Publications, SShA, 1991. 431 s.
32. Stalin I. V. Soch. [Works]. M.: Gospolitizdat, 1949. T. 12. 398 s.
33. Filosofskij e'nciklopedicheski slovar' (1983) [Philosophical Encyclopedic Dictionary]. M.: Sov. e'nciklopediya, 1983. 840 s.
34. Firsov F. Komintern: pogonya za prizrakom. Pereosmyslenie [Comintern: Chasing a Ghost]. M.: AIRO-XXI, 2019. 672 s.
35. Chernoperov V. L. (2006) Diplomatskaya deyatel'nost' V. L. Koppa v Germanii v 1918-1921 gg [Diplomatic activities of V. L. Kopp in Germany in 1918-1921]. Ivanovo: Ivan. gos. un-t, 2006. 436 s.
36. Chernoperov V. L. (2006) Diplomatskaya deyatel'nost' V. L. Koppa i podgotovka bol'shevikami «germanskogo Oktyabrya» v 1923 g.: monografiya [Diplomatic activities of V. L. Kopp and the preparation of the "German October" by the Bolsheviks in 1923: monograph]. Ivanovo, N. Novgorod: Ivan gos. un-t, In-t strategich. issled-ij NNGU, 2006. 168 s.
37. Chernoperov V. L. (2022) Istoriya peremeshheniya polpreda SSSR V.L. Koppa iz Yaponii v Shveciyu v kontekste bor'by I. V. Stalina s ob"edinennoj oppoziciej v 1926-1927 gg. [History of the transfer of the USSR Plenipotentiary Representative V. L. Kopp from Japan to Sweden in the context of I. V. Stalin's struggle with the united opposition in 1926-1927] // Gosudarstvo, obshchestvo, cerkov' v istorii Rossii XX-XXI vekov: materialy XXI Mezhdun. nauch. konf., Ivanovo, 30-31 marta 2022 g. Ivanovo: Ivan. gos. un-t, 2022. S. 553-558.
38. Shirokorad A. B. Velikaya rechnaya vojna. 1918-1920 gody [The Great River War. 1918-

1920]. М.: Veche, 2006. 295 с.

39. Shishkin V. A. Antisovetskaya blokada i ee krushenie [Anti-Soviet Blockade and Its Collapse]. L.: Nauka., 1989. 206 с.

40. Atlas Copco AB. URL: [https://cdminfo.ru/?Itemid=184&id=510&option=com\\_content&task=view](https://cdminfo.ru/?Itemid=184&id=510&option=com_content&task=view) (Accessed 9 January 2024).

#### **Об авторах**

**Черноперов Василий Львович** – доктор исторических наук, профессор кафедры всеобщей истории и международных отношений, Ивановский государственный университет (Россия), E-mail: vlchernoperov@rambler.ru.

**Решетов Егор Андреевич** – аспирант кафедры всеобщей истории и международных отношений, Ивановский государственный университет (Россия), E-mail: girlanda1999@mail.ru.

**Chernoperov Vasily Lvovich** – Doctor of Historical Sciences, Professor of the Department of General History and International Relations, Ivanovo State University (Russia), E-mail: vlchernoperov@rambler.ru.

**Reshetov Egor Andreevich** – Postgraduate Student of the Department of General History and International Relations, Ivanovo State University (Russia), E-mail: girlanda1999@mail.ru.