



УДК 94(47+57)“1921/1937”

ББК 63.3(2)61-64

### ГЕРМАНО-СОВЕТСКОЕ АВИАПРЕДПРИЯТИЕ «ДЕРУЛЮФТ» (1921–1937): ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, КАДРЫ И ИХ РОЛЬ В СОДЕЙСТВИИ «АЭРОФЛОТУ» И «ЛЮФТГАНЗЕ»<sup>1</sup>

**Юдина Таисия Васильевна**

Доктор исторических наук, профессор, проректор  
Волгоградского государственного университета  
uvrprorector@volsu.ru  
просп. Университетский, 100, 400062 г. Волгоград, Российская Федерация

**Булатов Владимир Викторович**

Доктор исторических наук, доцент кафедры истории России  
Волгоградского государственного университета  
vbulatov@rambler.ru, histrus@volsu.ru  
просп. Университетский, 100, 400062 г. Волгоград, Российская Федерация

**Фурман Екатерина Львовна**

Кандидат исторических наук, доцент кафедры истории России  
Волгоградского государственного университета  
ekaterina\_furman@mail.ru, histrus@volsu.ru  
просп. Университетский, 100, 400062 г. Волгоград, Российская Федерация

**Аннотация.** В период 1920–1930-х гг. СССР с помощью концессий сумел привлечь иностранный организаторский, технический и производственный опыт. Одной из первых концессий в Советской России была концессия, сданная германо-советскому обществу «Дерулюфт». Она стала первой в российской истории концессией на организацию воздушных грузопассажирских перевозок. В обществе трудился высококвалифицированный советско-германский летный и технический персонал. Специалисты общества, помимо организации ряда международных воздушных линий между СССР, Германией и некоторыми странами Европы, оказывали важное содействие известным ныне компаниям – «Аэрофлоту» и «Люфтганзе».

**Ключевые слова:** СССР, Германия, «Дерулюфт», воздушные сообщения, концессия, летный и технический персонал, «Аэрофлот», «Люфтганза».

Произошедшие в России в период Октябрьской революции изменения существенным образом трансформировали ее социально-политический и хозяйственный облик. Первая мировая война и Гражданская война, иностранная интервенция и политика «военного коммунизма» привели в итоге к развалу народного хозяйства страны. Уровень разрушения имел характер тотальной катастрофы. По оценке, данной в 1927 г. председателем Госплана СССР Г.М. Кржижановским, ущерб России в годы военного лихолетья составил: от войны с Германией и ее союзниками – свыше 40 млрд руб. золотом; от гражданской войны и экономической блокады – более 50 млрд руб. золотом [2, л. 173]. То есть всего – более 90 млрд золотых рублей! Для сравнения: доходы государственного бюджета Российской империи в самом благополучном 1913 г. составили около 3,4 млрд руб. [6, с. 311].

Требовались чрезвычайные меры, подразумевавшие в том числе и привлечение иностранного капитала практически во все отрасли и хозяйственные структуры государства. Однако на начальном этапе факт участия западных стран в интервенции и экономической блокаде Советской России, как и непризнание советским правительством внешних долгов прежних российских режимов, значительно усложнил перспективу восстановления контактов с Западом. Огромным препятствием было и отсутствие у новой России сколько-нибудь значительного экспортного фонда для налаживания внешнеторговых отношений. Тем не менее возможность изыскания собственных средств и получение Советской Россией долгосрочных кредитов стали почти призрачными.

Одним из возможных вариантов привлечения иностранных инвестиций в советскую экономику считались концессии. Советское руководство допускало возможным, в обмен на необходимые иностранные кредиты, предоставить бывшим собственникам конфискованных и национализированных предприятий преимущественное право на получение концессий на эксплуатацию их прежней собственности. Немаловажным фактором являлась и возможность привлечения кроме капитала организаторского, технического и производственного опыта иностранных предпринимателей, специалистов и рабочих [14, с. 8].

Основные принципы концессионных договоров, разработанные Высшим советом народного хозяйства РСФСР и утвержденные 29 марта 1921 г. Советом народных комиссаров РСФСР, использовались советскими внешнеполитическими органами в качестве основополагающих правил при заключении первых концессионных договоров с иностранными соискателями. Самым активным партнером новой России в практике концессионных отношений была Германия. По данным на 2 декабря 1922 г., на долю Германии приходилось 39 % концессионных предложений, США – 13 %, Англии – 11 %, Франции – 9 % [14, с. 17].

Среди первых концессий, утвержденных советским правительством в 1921 г., была концессия, сданная германо-советскому обществу «Дерулюфт», на организацию воздушной линии Кенигсберг – Москва. Она стала второй по счету смешанной концессией в советской истории. В то же время это была первая концессия в российской концессионной практике, предоставленная на осуществление международных воздушных грузопассажирских перевозок.

Смешанное акционерное «Германо-Русское общество воздушных сообщений» («Дерулюфт») было учреждено 24 ноября 1921 г. с целью осуществления воздушного сообщения между Советской Россией и Германией. С советской стороны в общество вошли Народный комиссариат внешней торговли РСФСР (Наркомвнешторг) и Народный комиссариат путей сообщения, а с немецкой – компания «Аэро-Унион» («Аэро-Ллойд»). К 1927 г. парк пассажирских самолетов «Дерулюфта» насчитывал 10 самолетов [4, с. 117] марки «Фоккер» [16, р. 256].

По концессионному договору 1921 г. общество взяло на себя обязательство организовать грузопассажирские перевозки по линии Москва – Кенигсберг. В конце 1926 г. оно стало действовать на основании нового концессионного соглашения, по которому «Дерулюфт» обязался ежегодно в период с 1 мая по 31 октября поддерживать регулярное пассажирское сообщение по линии Москва – Берлин, причем 6 раз в неделю и в обоих направлениях [5, с. 365].

Новый концессионный договор зафиксировал изменения в составе участников АО «Дерулюфт». Место компании «Аэро-Ллойд» за-

няла известнейшая ныне в мире компания «Люфтганза», которая была образована в январе 1926 г. путем слияния транспортной группы «Аэро-Ллойд» и промышленного концерна «Юнкерс». Капитал «Дерулюфта» стал делиться в 1,3 млн германских марок, из которых 300 тыс. марок было оплачено по предыдущим соглашениям, а 1 млн марок вносился на паритетной основе правительством СССР и «Люфтганзой». С лета 1928 г. деятельность «Дерулюфта» была расширена за счет организации полетов по новой линии Ленинград – Ревель – Рига [5, с. 365].

В 1926/27 хозяйственном году общество перевезло свыше 1 088 пассажиров, 22 т почты и 50 т грузов и багажа. В следующем – 1927/28 г. – количество перевезенных пассажиров составило 2 859 человек. Почты было перевезено 28 т, а грузов и багажа – 69 т [там же, с. 476]. В 1926/27 г. на территории СССР и за границей операции «Дерулюфта» обслуживали 73 человека, из них 44 человека были германскими подданными. В 1927/28 г. число служащих на территории СССР составляло 32 человека, из них 18 человек принадлежали к летному составу (10 советских летчиков и 8 немецких) [7, л. 17].

По концессионному договору, заключенному с «Дерулюфтом» в 1921 г., советское правительство взяло на себя обязательство оплачивать все расходы общества с начислением дополнительных 15 %. При перезаключении договора в 1926 г. стороны решили установить иную схему выплаты субвенции. Советская сторона бралась выплачивать 45 % субвенции, а германская – 55 %. Например, в 1928 г. советская сторона выплатила 628 тысяч марок субвенции, а германская – 962 тысячи марок. Вопрос о субвенции был главным финансовым вопросом деятельности «Дерулюфта», ибо она являлась его основным доходом. Так, в 1927 г. удельный вес субвенции в валовом доходе общества составил 73,5 %, на коммерческий доход падало всего 26,5 %. В 1928 г. на субвенцию приходилось 71,0 %, на коммерческий доход – 29,0 %. Кстати, коммерческая прибыль в 1928 г. составляла ничтожную сумму – 1 094 марки [5, с. 476–477].

Львиную долю в доходе общества составляли субвенции советского правительства

и компании «Люфтганза» (с 1927 г.). Исходя из этого, стоит предположить, что долевыми отчисления в пользу правительства СССР концессия «Дерулюфт» не производила. Как считал американский исследователь Энтони Саттон, цитируя германского дипломата Густава Хильгера, советско-германское предприятие существовало лишь «из-за обоюдной необходимости» его участников [16, р. 256].

Тем не менее растущие из года в год суммы субвенций, выплачиваемые советской и германской сторонами, позволили самолетам общества ежегодно наращивать километраж. Об этом можно судить из следующих данных:

1924 г. – 346 тыс. км;  
1925 г. – 444 тыс. км;  
1926 г. – 495 тыс. км;  
1927 г. – 630 тыс. км;  
1928 г. – 790 тыс. км [5, с. 476].

Весьма продуктивными для компании оказались 1930-е годы. Полеты осуществлялись по линиям:

№ 3 Берлин – Данциг – Кенигсберг;  
№ 3а Москва – Великие Луки – Каунас – Кенигсберг;  
№ 3б Ленинград – Таллин – Рига – Каунас – Тильзит (в случае необходимости) – Кенигсберг;

№ 4 Берлин – Штеттин – Данциг – Кенигсберг (обслуживалась временно) [9, л. 7].

В процессе осуществления работ только за 1934 и 1935 гг. было перевезено:

пассажиров – 13 159 и 17 296 соответственно;  
почты – 56 952 и 73 615 кг соответственно [там же].

За эти годы был отстроен и введен в эксплуатацию новый корпус мастерских, увеличено количество технического и обслуживающего персонала с 43 до 123 человек [10, л. 4].

Впервые с осени 1934 г. на линиях «Дерулюфта» начали совершаться рейсы в осенне-зимний период и осваиваться техника посадки «вслепую» [там же, л. 15]. В связи с этим систематически проводились тренировки наземного технического и летного персонала, разрабатывался ряд связанных с этим вопросом необходимых технических мероприятий. Зимой 1935/36 г. в Берлине для не-

мецких и русских летчиков были организованы курсы «слепых» полетов и пеленгации, а также курсы для технического персонала [9, л. 74].

К 1935 г. благодаря прибыли совместного предприятия удалось обновить парк самолетов. На смену «Фоккерам», эксплуатировавшимся компанией с момента ее основания, пришли более мощные и скоростные советские машины АНТ-9 и германские «Юнкерс Ю-52» (трехмоторные) и «Юнкерс Ф-13» (одномоторные) [10, л. 3]. Одномоторные самолеты использовались в основном для обслуживания участка Ленинград – Таллин и для круговых полетов [9, л. 6].

Усовершенствовались техническое оснащение аэродромов. Серьезной реконструкции был подвергнут Ленинградский аэродром. Оснащение основных линий новыми моделями самолетов положительным образом повлияло на продолжительность полета. Так, в летний летный сезон удалось сократить продолжительность рейса с востока на запад одним днем (имеются в виду рейсы из Москвы, Ленинграда, Хельсинки, Таллина, Риги и Каунаса в Амстердам, Лондон, Париж, Гамбург и Копенгаген).

Довольно высокий уровень технической оснащенности компании, стабильная заработная плата позволяли демонстрировать относительно низкий (11 %) уровень так называемой «текучки» кадров. Заработная плата технического и обслуживающего персонала мастеровских «Дерулюфта» варьировалась от 59 до 600 руб. в месяц в зависимости от квалификации [10, л. 42]. Планировалось введение и расширение принципа сдельной оплаты труда, в основном для высококвалифицированных рабочих. Анализ архивных материалов позволяет сделать вывод о том, что в обществе трудились высококвалифицированные летчики и технический персонал. Руководители подразделений отличались технической компетентностью и опытом.

Так, например, лучшими летчиками по праву считались Н.П. Шебанов и А.С. Демченко. Шебанов являлся выпускником Высшего технического училища и Московской авиашколы. На службе в обществе он состоял с 1923 года. Его полетное досье насчитывало десятки тысяч километров безаварийно-

го пилотажа [11, л. 14]. В свою очередь, пилот Демченко еще до революции постигал азы летного мастерства в Англии и Франции. В период с 1913 по 1917 г. он служил в авиации царской России. Позже вступил в ряды Красной армии. В «Дерулюфт» А.С. Демченко попал в 1924 году. В его послужном списке числился сверхдальний перелет из Италии в Хабаровск на самолете С-55 [там же, л. 12].

Среди руководящего состава числился начальник технического управления «Дерулюфта» Ю.И. Арватов. В 1911 г. он окончил Виленскую гимназию, а в 1917 г. прошел курс обучения в военной школе авиации в Англии. Свое специальное образование он совершенствовал учебой в Военно-воздушной академии РККА, которую также успешно закончил. Ю.И. Арватов владел французским и немецким языками. Этот бывший офицер царской армии являлся кавалером трех орденов Красного Знамени и до прихода в «Дерулюфт» командовал в ВВС РККА эскадрилей тяжелых самолетов [там же, л. 13].

Отличался организаторскими способностями и высоким профессиональным уровнем директор «Дерулюфта» М.О. Арнольдов. Получив среднее специальное образование, в 1927 г. окончил Институт красной профессуры, а в 1932 г., как и Ю.И. Арватов, Военно-воздушную академию РККА. Свободно владел немецким языком [там же, л. 14].

В 1936 г. персонал «Дерулюфта» оказался напрямую связан с событием, весьма значимым в советской истории. Наркомат оборонной промышленности СССР и руководство «Аэрофлота» решили возложить на русско-германское общество почетную миссию. Ему предстояло организовать перелет советских самолетов АНТ-25 и АНТ-35 на XV Парижскую авиационную выставку, в которой, наряду с Советским Союзом, участвовали основные авиапроизводители мира – Франция, США, Чехословакия, Англия и другие страны [15, с. 5]. В работе этой выставки, а также проходившей в 20-х числах ноября конференции, организованной Международной ассоциацией воздушных обществ (International Air Transport Association – IATA), принимали участие представители «Дерулюфта».

Стоит напомнить, что самолет АНТ-25 был разработан в 1932 г. в знаменитом Цент-

ральном аэрогидродинамическом институте (далее – ЦАГИ) бригадой авиаконструктора П.О. Сухого под руководством А.Н. Туполева. На этой машине советские летчики совершили несколько рекордных полетов. Так, в сентябре 1934 г. экипаж под командованием М.М. Громова осуществил рекордный по дальности и продолжительности полет по кольцевому маршруту (12 411 км за 75 часов). В июле 1936 г. экипаж Валерия Чкалова совершил на этом самолете первый беспосадочный перелет из Москвы на Дальний Восток протяженностью 9 375 км.

В свою очередь, второй туполевский самолет АНТ-35 разработала бригада А.А. Архангельского. 15 сентября 1936 г. эта машина, пилотируемая пилотом-испытателем ЦАГИ М.М. Громовым, осуществила перелет по кольцевому маршруту Москва – Ленинград – Москва в рекордно короткий срок (1 266 км за 3 часа 38 минут).

В ноябре 1936 г. самолеты АНТ-25, АНТ-35, пилотируемые легендарными советскими летчиками, Героями Советского Союза В.П. Чкаловым, М.М. Громовым, Г.Ф. Байдуковым и А.В. Беляковым совершили перелет по маршруту Москва – Кенигсберг – Кельн – Париж. Особую высокую оценку на выставке получил самолет АНТ-35.

Именно администрации «Дерулюфта» поручили организацию взаимодействия с аэродромными службами Германии, располагавшимися по маршруту следования экипажей. С возложенной задачей «Дерулюфт» справился, несмотря на то что в Германии уже четвертый год у власти был фашистский режим. Представители русско-германского общества урегулировали все возникавшие сложности при пересечении воздушного пространства Германии. Они улаживали проблемы с полицией Военно-воздушных сил Германии, вступали в контакт с немецкими метеослужбами и аэродромными службами. Благодаря этому экипажам пилотируемых самолетов ничто не мешало успешно справиться с возложенной на них важнейшей политической миссией, не отвлекаясь на разрешение вопросов организационного характера. В архивах сохранился уникальный документ, свидетельствующий о роли персонала «Дерулюфта» в этом событии.

Речь идет о благодарственном письме экипажей АНТ-25 и АНТ-35, подписанном Героями Советского Союза М.М. Громовым, В.П. Чкаловым, Г.Ф. Байдуковым, А.В. Беляковым и адресованном руководству советско-германского авиапредприятия [8, л. 18].

Нечто подобное имело место тремя годами ранее, когда в мае – июне 1933 г. при технической поддержке «Дерулюфта» из Берлина в Китай через территорию СССР летчиками «Люфтганзы» была осуществлена переброска самолетов «Юнкерс» (D-5 и D-7). Маршрут полета предполагал дозаправку машин и отдых экипажа на аэродромах по линии Кенигсберг – Москва – Казань – Омск – Сергиевполь – Чугучак (Китай) [10, л. 68].

Здесь необходимо пояснить, что компания «Люфтганза» изначально не была удовлетворена участием лишь в концессии общества «Дерулюфт». С самого начала своего существования она попыталась усилить свою деятельность в Советском Союзе. Еще в 1926 г. «Люфтганза» обращалась в Главный концессионный комитет при СНК СССР с предложением об учреждении смешанного общества для организации воздушного сообщения Москва – Пекин. Его планировалось создать на паритетных началах с капиталом в 10 млн руб. При этом «Люфтганза» соглашалась кредитовать в течение первых пяти лет советскую сторону как в отношении взносов в основной капитал смешанного АО, так и в отношении приходящейся на советскую сторону доли субвенции. Сумма субвенции за первые 6 лет прогнозировалась в размере 10 млн руб., на долю советского участника приходилось бы 5 млн руб. Однако начавшиеся переговоры закончились неудачей из-за расхождения сторон в вопросе условий концессии [5, с. 253, 327].

Но вот спустя 7 лет немецкие летчики все-таки полетели в Китай через советскую территорию. Правда, осуществление этой экспедиции имело, скорее всего, двоякую цель. Известно, что по итогам полета в Берлин был направлен подробнейший отчет, содержавший описание мест расположения и технических характеристик аэродромов по маршруту следования, географических и климатических характеристик советских территорий. При этом представители советской стороны категорически запретили

немецким летчикам брать с собой на борт фотоаппаратуру и оружие. Однако, как следовало из отчета немецкого пилота В. Польте, только на таможне в Свердловске, практически в конце маршрута, у летчика впервые попросили документы и бортовой журнал [10, л. 72]. Таким образом, остается лишь предполагать, каким образом данный отчет мог быть использован в будущем немецкой стороной в условиях войны между СССР и Германией.

1935 г. стал последним годом успешного существования русско-германского общества воздушных сообщений. В 1936 г. происходит сокращение персонала мастерских и, как следствие, общее сокращение расходов, обусловленное в первую очередь урезанием государственных заказов. Обозначилась перспектива появления конкурента со стороны польской авиакомпании «ЛЕТ», эксплуатировавшей легкие двухмоторные самолеты типа «Локхид» и планировавшей к 1937 г. организовать перевозки по линии Варшава – Вильно – Рига – Таллин. В свою очередь, Литва, Латвия и Эстония также не исключали перспектив создания собственного воздушного сообщения [9, л. 82].

Удорожание перевозок, связанное с валютной политикой советского правительства, вопреки опасениям, не повлияло серьезным образом на коммерческий пассажиропоток «Дерулюфта». В первом полугодии 1936 г. транспортными услугами агентства воспользовались 5 931 человек, в то время как в первом полугодии 1935 г. – 4 492 человека [там же, л. 85]. Расчет стоимости пассажирских билетов с 1 апреля 1936 г. производился исходя из установленного советским правительством курса: 1 рубль = 3 французских франка. В итоге стоимость перелета значительно повысилась. Так, если раньше билет на перелет Москва – Берлин самолетом «Дерулюфта» стоил 74 руб., то после установления нового курса он подорожал до 325 руб. [там же, л. 83].

В 1936 г. истек срок соглашения между «Аэрофлотом» и «Люфтганзой». Подписание нового концессионного соглашения не соответствовало новому направлению в концессионной политике советского правительства. Своим письмом от 28 июня 1936 г. «Аэрофлот» предупредил немецких партнеров о расторжении соглашений, заключенных между Всесоюзным объе-

динением Гражданского воздушного флота СССР и германским акционерным обществом «Люфтганза». В процессе совещаний между представителями «Люфтганзы» и «Аэрофлота» обе стороны пришли к единому мнению, что советская и германская компании будут отныне производить полеты от столицы до столицы лишь собственными силами, вне единого предприятия, но, желательно, самолетами одного уровня мощности [9, л. 50].

Однако за стол переговоров для разработки конкретных условий организации воздушного сообщения между СССР и Германией стороны так и не сели. В результате было принято временное соглашение о том, что «Дерулюфт» будет продолжать воздушное сообщение на линии Берлин – Москва до конца марта 1937 г., что и было осуществлено, хотя срок концессионного договора уже истек. Таким образом, вплоть до 31 марта 1937 г. усилиями «Дерулюфта» ежедневно осуществлялись перевозки по линиям № 3 (Берлин – Данциг – Кенигсберг) и № 3а (Москва – Великие Луки – Каунас – Кенигсберг) [12, л. 5].

Весь персонал совместного предприятия по истечении срока соглашения должен был либо перейти на работу в «Люфтганзу» или в «Аэрофлот», либо уволиться согласно трудовому законодательству. Уже по состоянию на 1 января 1937 г. в списке действующих в СССР концессия «Дерулюфт» не значилась [1, л. 1–2]. Формально же она прекратила свою деятельность 31 марта 1937 г., но ее ликвидация так и не была документально оформлена. Впрочем, 4 декабря 1937 г. советское правительство ликвидировало и сам Главный концессионный комитет, издав постановление, подписанное председателем СНК СССР В.М. Молотовым [3, л. 8].

#### ПРИМЕЧАНИЕ

<sup>1</sup> Публикация подготовлена в рамках поддержанного РГНФ научного проекта № 13–01–00111.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Государственный архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). – Ф. Р-8350. – Оп. 4. – Д. 244.
2. ГАРФ. – Ф. Р-5446. – Оп. 55. – Д. 1340.
3. ГАРФ. – Ф. Р-8350. – Оп. 4. – Д. 38.

4. Донгаров, А. Г. Иностраннный капитал в России и СССР / А. Г. Донгаров. – М. : Междунар. отношения, 1990. – 168 с.

5. Иностраннные концессии в СССР (1920–1930-е гг.): документы и материалы / под ред. проф. М. М. Загорулько. – М. : Современ. экономика и право, 2005. – 856 с. – (Серия «Отечественный опыт концессий» ; т. 2).

6. Коковцов, В. Н. Из моего прошлого. Воспоминания 1903–1919 гг. В 2 кн. Кн. 1 / В. Н. Коковцов. – М. : Наука, 1992. – 447 с.

7. Российский государственный архив экономики (далее – РГАЭ). – Ф. 478. – Оп. 2. – Д. 1069.

8. РГАЭ. – Ф. 9527. – Оп. 1. – Д. 986.

9. РГАЭ. – Ф. 9575. – Оп. 1. – Д. 20.

10. РГАЭ. – Ф. 9575. – Оп. 1. – Д. 16.

11. РГАЭ. – Ф. 9527. – Оп. 1. – Д. 1003.

12. РГАЭ. – Ф. 9575. – Оп. 1. – Д. 22.

13. РГАЭ. – Ф. 9527. – Оп. 1. – Д. 925.

14. Хромов, С. С. Иностраннные концессии в СССР : Исторический очерк. Документы. Ч. 1 / С. С. Хромов. – М. : [б. и.], 2006. – 385 с.

15. XV Парижская авиационная выставка (ноябрь 1936 г.) : обзор экспонатов. – М. : Гос. воен. изд-во Наркомата обороны Союза ССР, 1938. – 363 с.

16. Sutton, A. C. Western Technology and Soviet Economic Development, 1917 to 1930 / A. C. Sutton. – Stanford ; California : Hoover Institution Press, 1968. – 381 p.

#### REFERENCES

1. *Gosudarstvennyy arkhiv Rossiyskoy Federatsii (GARF)* [The State Archive of the Russian Federation]. F. R-8350, op. 4, d. 244.

2. *GARF*. F. R-5446, op. 55, d. 1340.

3. *GARF*. F. R-8350, op. 4, d. 38.

4. Dongarov A.G. *Inostrannyy kapital v Rossii i SSSR* [Foreign Capital in Russia and the USSR]. Moscow, Mezhdunar. otnosheniya Publ., 1990. 168 p.

5. Zagorulko M.M., ed. *Inostrannye kontsessii v SSSR (1920-1930-e gg.): dokumenty i materialy* [Foreign Concessions in the USSR (the 1920-1930s): Documents and Materials]. Moscow, Sovrem. ekonomika i pravo Publ., 2005. 856 p. (Seriya “Otechestvennyy opyt kontsessii” ; vol. 2).

6. Kokovtsov V.N. *Iz moego proshlogo. Vospominaniya 1903–1919 gg. V 2 kn. Kn. 1* [From My Past. Memoirs of 1903-1919. In 2 books. Book 1]. Moscow, Nauka Publ., 1992. 447 p.

7. *Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv ekonomiki (RGAE)* [The Russian State Archive of Economy]. F. 478, op. 2, d. 1069.

8. *RGAE*. F. 9527, op. 1, d. 986.

9. *RGAE*. F. 9575, op. 1, d. 20.

10. *RGAE*. F. 9575, op. 1, d. 16.

11. *RGAE*. F. 9527, op. 1, d. 1003.

12. *RGAE*. F. 9575, op. 1, d. 22.

13. *RGAE*. F. 9527, op. 1, d. 925.

14. Khromov S.S. *Inostrannye kontsessii v SSSR. Istoricheskiy ocherk. Dokumenty. Ch. 1* [Foreign Concessions in the USSR. Historical Essay. Documents. Part 1]. Moscow, 2006. 385 p.

15. *XV Parizhskaya aviatsionnaya vystavka (noyabr 1936 g.) : obzor eksponatov* [15<sup>th</sup> Parisian Aviation Exhibition (November, 1936). Review of Exhibits]. Moscow, Gos. voen. izd-vo Narkomata obrony Soyuz SSR, 1938. 363 p.

16. Sutton A.C. *Western Technology And Soviet Economic Development, 1917 to 1930*. Stanford, California, Hoover Institution Press, 1968. 381 p.

**GERMAN-SOVIET AIR ENTERPRISE “DERULUFT” (1921–1937):  
ACTIVITY, STAFF AND ITS ROLE IN ASSISTANCE  
TO “AEROFLOT” AND “LUFTHANSA”**

**Yudina Taisiya Vasilyevna**

Doctor of Sciences (History), Professor, Vice-Rector,  
Volgograd State University  
uvrprorector@volsu.ru  
Prosp. Universitetsky, 100, 400062 Volgograd, Russian Federation

**Bulatov Vladimir Viktorovich**

Doctor of Sciences (History), Associate Professor,  
Department of Russian History,  
Volgograd State University  
vbulatov@rambler.ru, histrus@volsu.ru  
Prosp. Universitetsky, 100, 400062 Volgograd, Russian Federation

**Furman Ekaterina Lvovna**

Candidate of Sciences (History), Associate Professor,  
Department of Russian History,  
Volgograd State University  
ekaterina\_furman@mail.ru, histrus@volsu.ru  
Prosp. Universitetsky, 100, 400062 Volgograd, Russian Federation

**Abstract.** During the 1920-1930s the USSR managed to attract foreign organizational, technical and manufacture experience by means of concessions. The “Deruluft” concession granted to the German-Soviet society was one of the first concessions in the Soviet Russia. That concession was the first one in the Russian history granted for the organization of air passenger-and-freight transport. A lot of highly skilled Soviet and German pilots and technicians worked for “Deruluft”.

The management of the society, besides the organization of a number of the international air-lines between the USSR, Germany and some countries of Europe, rendered an important assistance to the companies known nowadays as “Aeroflot” and “Lufthansa” (organization of the flight of the Soviet ANT-25 and ANT-35 planes to the 15th Parisian aviation exhibition in 1936 or organization of the transfer of the German Junkers (D-5 and D-7) planes from Germany to China through the territory of the USSR in 1933 etc.). It also became possible due to high vocational training of flight and technical personnel of “Deruluft”.

Till March, 1937 this air enterprise continued air traffic in Berlin – Moscow line, in spite of the fact that the term of concession contract already expired in 1936.

**Key words:** USSR, Germany, “Deruluft”, air traffics, concession, pilots and technicians, “Aeroflot”, “Lufthansa”.