

АВТОТРАНСПОРТНЫЕ И АВТОБРОНЕВЫЕ ЧАСТИ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРАТОРСКОЙ АРМИИ. 1896–1917 гг.

В статье рассмотрен процесс становления русских автотранспортных и автоброневых соединений в конце XIX — начале XX века, проходивший в условиях подготовки к переделу мира и развития промышленности. Рост потребности Вооруженных сил в оперативных грузовых и пассажирских перевозках, а также появление броневых автомобилей привели к тому, что обороноспособность страны стала зависеть от развития промышленности государства, способной снабдить армию необходимым количеством транспортных и боевых автомобилей, поддерживать их в рабочем состоянии. Несмотря на то, что военные Российской империи осознавали необходимость автомобилизации войск, а уровень квалификации инженерных кадров был достаточен для проектирования автомобилей, соответствующих требованиям времени, бедность внутреннего рынка и неразумная налоговая политика привели к недостаточному развитию автомобильной промышленности, негативно сказавшемуся на боеспособности Российской императорской армии.

Ключевые слова: Российская императорская армия, Русско-Балтийский вагонный завод, автомобилизация, броневая автомобиль.

Развитие автомобильного дела в Российской империи было неотъемлемо связано с развитием военного дела. Уже в 1896 г. для обслуживания путей сообщения Ковенского округа был приобретен легковой автомобиль «Панар-Левассор» французского производства. В том же 1896 г. в Нижнем Новгороде, в ходе Всероссийской художественно-промышленной выставки, публике был представлен автомобиль выдающихся русских изобретателей П. А. Фрезе и Е. А. Яковлева. Но первым автомобилем, принявшим участие в маневрах Российской императорской армии под Белостоком в августе 1897 г., стал французский 5,5-сильный шестиместный автомобиль «Делагэ». Использование иностранного автомобиля, а не российского, вполне объяснимо, так как военные предпочитали отработанные марки автомобилей и двигателей, а большая часть двигателей импортировалась. Например, в 1900 г. в Российской империи производство двигателей внутреннего сгорания в финансовом измерении составило 83,9 тыс. руб., а импорт в том же году — 780,0 тыс. руб. При этом необходимо отметить, что огромные расстояния между населёнными пунктами, отсутствие сети шоссе, низкая покупательная способность населения сдерживали развитие отечественного автомобилестроения [1, с. 168; 2, с. 20].

Ещё в 1898 г. вице-адмирал В. П. Верховский, начальник Главного управления кораблестроения и снабжения Морского ведомства, посетил Всемирную выставку в Париже, высоко оценив немецкие грузовые автомобили «Даймлер» и «Мариенфельде». Там же, в Париже, В. П. Верховский познакомился с русским инженером-конструктором Б. Г. Луцким, работавшим на заводе «Г. А. Лесснер». Уже 5 июля

1901 г. генерал-майор М. П. Фабрициус осмотрел автомобили Б. Г. Луцкого и заказал для Морского министерства три автомобиля, один грузовик на 2,4 тонны, один грузовик на 4,8 тонны, один легковой. Как следствие, в «Больших соединённых манёврах сухопутных войск и флота», проходивших в июле — августе 1901 г. в окрестностях Ревеля и на других участках побережья Эстляндии, принимали участие грузовики завода «Г. А. Лесснер» и легковые машины «Фрезе». Однако недостаточность развития финансовой сферы и станкостроения РИ привели к тому, что завод «Г. А. Лесснер» в 1902 г. стал даймлеровским филиалом [1, с. 169; 2, с. 20].

Завод «Г. А. Лесснер» имел современное техническое оснащение, что позволяло получать и выполнять ведомственные заказы. В течение 1905 г. заводом было произведено 13 автомобилей «Даймлер-Луцкий» для нужд Почтового ведомства. С 1906 по 1910 гг. «Лесснер» расширил ассортимент выпускаемой продукции. В ходе I Международной выставки в Санкт-Петербурге были представлены грузовик и два легковых автомобиля [1, с. 170].

На Первой Международной выставке автомобилей, двигателей, велосипедов и спорта, прошедшей 19 мая — 4 июня 1907 г. в Санкт-Петербурге, демонстрировались шасси и двигатели грузовиков завода «Г. А. Лесснер», двигатели внутреннего сгорания Сестрорецкого завода, а завод «Фрезе и К^о» был награжден большой золотой медалью за развитие и распространение автомобилей в России [1, с. 169; 3, с. 55].

Через год, 3 июля 1908 г., был издан Высочайший указ «О пополнении запасов материальной части Российской императорской армии», согласно

которому надлежало закупить 24 автомобиля для дислоцированных в европейской части России и на Кавказе железнодорожных батальонов [2, с. 23].

Однако завод «Фрезе и К^о» уже с 1906 г. ограничился выпуском легковых кузовов, а завод «Лесснер» прекратил производство в 1909 г. [4, с. 90].

Причина сложившейся ситуации была прозаична. С 1906 г. в Российской империи реализовывалась деструктивная таможенная политика. В её рамках импорт оборудования и комплектующих для производства автотранспорта облагался высокими пошлинами, а импорт автомобилей был сравнительно недорог. Такое положение способствовало распространению в Российской империи иностранных машин, причём большую часть потребностей удовлетворял будущий её противник — Германская империя [2, с. 27].

В результате данной непродуманной политики единственным российским предприятием, оставшимся на плаву и производившим оригинальные модели автомобильной техники, стал Русско-Балтийский вагонный завод в Риге, начавший производить автомобили в 1909 г. Но объём продукции был невелик: с 1909 по 1919 гг. завод выпустил порядка тысячи автомобилей различного назначения [1, с. 170]. Первый, по-настоящему русский автомобиль, модель «Р-Б 12/20», вышел из заводских ворот 2 июня 1911 г. [4, с. 90]. Машины Русско-Балтийского вагонного завода активно участвовали в разного рода соревнованиях и испытаниях. Автомобиль журналиста и спортсмена А. П. Нагеля прошел 80 тыс. км без серьезного ремонта [1, с. 170].

В 1910 г. А. П. Нагель выиграл гонку по маршруту Петербург — Киев — Москва — Петербург [3, с. 55]. И в этом же году, 16 мая, в соответствии с введённым штатом № 5, в ходе реализации общего плана реорганизации Железнодорожных войск, в Санкт-Петербурге началось формирование 1-й Учебной автомобильной роты. Главой столь инновационного подразделения назначили командира 3-й роты 2-го Закаспийского железнодорожного батальона капитана П. И. Секретова, инженера-технолога по специальности [2, с. 20]. Работа завершилась 29 мая 1910 г. Так была положена основа подготовки в Российской империи автоспециалистов. Сегодня эта дата отмечается как День Автомобильных войск. Обучение в упомянутом учебном заведении осуществлялось с опорой на крепкие традиции флота и Железнодорожных войск и с вниманием к текущим военным веяниям. Коллеги по Антанте не считали зазорным приезжать стажироваться. Менее чем через 5 лет 1-я Учебная автомобильная рота, благодаря профессионализму, незаурядной энергии и энтузиазму своего командира, превратится в научный, исследовательский и испытательный центр — Военную автомобильную школу [5, с. 425; 6, с. 70, 72].

В 1912 г. Военное ведомство Российской империи организовало Испытательный пробег штабных и санитарных автомобилей по маршруту «Санкт-Петербург — Псков — Двинск — Вильно — Минск — Москва — Чудово — Санкт-Петербург». В пробеге принимали участие 40 специально отобранных иностранных машин и 4 «Р-Б С24/30», их сопровождали 4 грузовика с запасными частями. Финишировать без поломок после 19 дней пути и 3320 км смогли лишь 4 «Р-Б С24/30». Иностранные автомобили показали себя не с лучшей стороны: у швейцарского «Заурера» просели рессоры, у немецкого «Мерседеса» прогнулась балка перед-

ней оси, американский «Форд-Т» вообще признали ненадежной машиной [4, с. 90]. В «Варшавском» пробеге 1912 г. модифицированному «Р-Б С24/30» удалось выиграть гонку у «Остина Н40». Но уже через два года машины фирмы «Остин» обойдут машины «Руссо-балта» в качестве основного пулемётного бронеавтомобиля РИА [7, с. 18].

Если ситуация с легковыми автомобилями была более-менее прозрачной, их серийно производил Русско-Балтийский вагонный завод, то с налаживанием производства грузовиков возникали проблемы. Сильное социальное и экономическое расслоение и слабый уровень потребления основной массы населения приводили к тому, что в дальних перевозках использовался железнодорожный транспорт, в ближних — конный, сеть автомобильных дорог была обременительна, как следствие, потенциальный массовый владелец грузовика на территории Российской империи просто не сформировался. Те или иные гражданские и военные организации закупали грузовики для своих нужд, однако до превращения грузовых автомобилей в массовое транспортное средство было далеко. Между тем расчеты мирного времени показывали экономическую, кадровую и тактическую целесообразность автомобилизации армии в случае большой войны. Для снабжения армии, состоящей из четырех корпусов, одним лишь продовольствием требовалось либо 28000 лошадей и 14000 повозок при 14000 военнослужащих, либо 780 автомобилей грузоподъемностью в 3 тонны при 2340 военнослужащих [3, с. 57].

Несмотря на то, что Русско-Балтийский вагонный завод был единственным в Российской империи предприятием, попытавшимся организовать массовое производство автотранспорта, попытку сложно признать удачной. По данным Министерства торговли и промышленности в 1910 г. было произведено 24 автомобиля, в 1911 г. — 46, в 1912 г. — 95, в 1913 г. — 127. Дело вовсе не в том, что за основу популярной Модели «С» был взят один из автомобилей бельгийской фирмы «Фондю», над которой ранее работал главный конструктор Русско-Балтийского вагонного завода Жюльен Поттер. Замещение иностранного опыта — обычный этап при становлении той или иной сферы деятельности. Дело в том, что в 1912 г. произошёл отказ завода от использования собственного двигателя у модели «Р-Б С24/30» в пользу французского мотора «Зенит». Попытка организовать выпуск и продажу Модели «Л» грузоподъемностью в 1,5 тонны и Модели «М» грузоподъемностью в 2 тонны, предпринятые с 1911 г. по 1913 г., не увенчались успехом, машины не нашли своего покупателя [7, с. 18; 8 — 10].

Сложившаяся ситуация укрепила зависимость автомобилизации Российской императорской армии от хозяйственной активности в Европе. Исследования В. И. Дубовского, активно занимавшегося изучением отечественного автомобилестроения, указывают на использование русскими производителями автомобилей моторов фирм «Де Дион-Бутон» и «Панар-Левассор» [1, с. 170]. В результате автопарк Российской империи на 95 % состоял из заграничных автомашин, а без использования импортных частей было собрано лишь 2 % автомобилей [1, с. 170].

При этом в 1914 г. в Санкт-Петербурге насчитывалось 2600 автомобилей, в Москве — 2200, в Киеве — 1000, в Харькове — 800, в Риге — 500. Имелись автомобильные общества и клубы, созданные любителями автомобильного спорта, владельцы

автомобилей, пытавшиеся популяризировать автотранспорт среди населения и доказать необходимость его развития властям [3, с. 54].

Но фактором, подстегнувшим спешную автомобилизацию Российской императорской армии, оказывается Вторая Балканская война. В итоге в 1913 г. принимается решение о формировании до конца 1919 г. 44 авторота, хотя окончательно штат автороты будет утверждён 28 июля 1914 г. Предполагалось открыть шесть ремонтных мастерских и укомплектовать автомобильными подразделениями штабы вплоть до дивизионного уровня. Однако попытки опереться на отечественное автомобильное производство, требующее развития смежных отраслей производств и продуманной налоговой политики, сделано не было. Русско-Балтийский вагонный завод ещё раз предложил модернизированные с учётом требований Вооружённых сил Модели «Л» и «М», милитаризованный вариант Модели «Д» грузоподъёмностью в 1 тонну, унифицированной с моделью «С». Однако даже Модель «Д» не привлекла достаточного внимания военных и оказалась на полях сражений в виде реквизированных пожарных машин, почтовых фургонов и инкассаторских автомобилей, уже позже, в 1915 г., став основой для выпущенных малой серией броневикумов-истребителей А. А. Братолюбова [1, с. 423; 6, с. 72; 9–11; 12, с. 42–45; 13, с. 73–80].

На цели автомобилизации Военное ведомство выделило 82 млн рублей, однако половина этой суммы была направлена на приобретение иностранной техники. Военное ведомство сформировало пять автомобильных рот и шесть различных автомобильных команд. Из 711 закупленных автомобилей 259 были легковыми машинами, 418 — грузовиками и 34 — автомобилями специального назначения. С целью формирования новых автомобильных рот был создан резерв, включавший 348 автомобилей: 298 грузовиков, 20 легковых и 30 специальных машин. Ещё 42 легковых автомобиля вместе со 101 мотоциклом находились в стратегическом резерве. Большая часть машин была германского и австро-венгерского производства [2, с. 34; 7, с. 18; 14, с. 112].

Имеющийся автопарк был недостаточен, и поэтому за две недели до начала войны, 17 июля 1914 г., было принято Положение о военно-автомобильной повинности. Согласно этому своевременно изданному правовому акту, с началом военных действий у частных лиц было изъято 5837 автомобилей: 475 грузовых и 5362 легковых, а также 1852 мотоцикла. В результате было мобилизовано 30 % автопарка страны. Отсутствие единой политики по формированию автопарка привело к тому, что на фронте оказалось 180 моделей автомобилей [5, с. 425; 15, с. 70].

Германская империя в указанный период смогла мобилизовать порядка 57780 автомобилей, из них: 7700 грузовиков, 80 автопоездов, 50000 легковых, и 20000 мотоциклов. Эти машины стали ценным дополнением к 500 грузовикам и 500 легковым машинам, уже находящимся в войсках [2, с. 34; 5, с. 425].

Журналы Императорского Российского автомобильного общества активно популяризировали идею автомобилизации действующей армии. Ярким примером служил опыт Французской Республики, имевшей в войсках к концу 1914 г. 68000 автомобилей, из них — 18000 грузовиков. Особенно подчёркивался опыт привлечения гражданского автотранспорта. В битве на Марне французы одержали

победу, доставив тысячи солдат на реквизированных такси. Успехи французов были особенно впечатляющими, так как на начало войны в войсках находилось всего около 170 автомобилей всех типов [2, с. 34; 3, с. 57].

Дефицит автотранспорта сказывался как на насыщенности им войск, так и на дороговизне содержания. Например, в составе Первой армии имела одна автомобильная рота, которая буквально терялась на фоне гужевого транспорта. При этом ежемесячный отпуск средств на один автомобиль ввиду малого объёма партий запчастей и топлива исчислялся 500 рублями, тогда как в более насыщенных автотранспортом армиях затраты составляли не более 120–140 рублей [5, с. 425].

Ситуация с бронеавтомобилями в Российской императорской армии к началу войны была следующей. Имела место работа с бронеавтомобилем «Шаррон, Жирардо и Вау». Он был серьёзно переработан с учётом пожеланий подъесаула Сибирского Казачьего корпуса и большого сторонника развития автомобильного транспорта М. А. Накашидзе. В период с 22 марта по 29 мая 1906 г. бронеавтомобиль совершил несколько пробегов в окрестностях Санкт-Петербурга, прошел испытания стрельбой и отстрелом брони на Ружейном полигоне Офицерской стрелковой школы. К 30 июня 1906 г. был составлен «Журнал комиссии при ГАУ для испытания бронированного автомобиля, снабженного пулеметом». В итоге были определены как положительные, так и отрицательные качества бронеавтомобиля. Отрицательных оказалось больше: автомобиль не мог двигаться по размокшей дороге, снегу, сухим мягким грунтам, уходя в грунт по оси, поворотливость автомобиля была незначительна. Броня оказалась хрупкой, она давала сноп осколков при пробитии, меткость огня при стрельбе в движении значительно снижалась с увеличением скорости [12, с. 6–8]. Но даже с учётом имеющихся недостатков конкретного бронеавтомобиля его испытания указали спектр будущего применения данного боевого средства: для широкой разведки в тылу и на флангах противника, для прорыва с разведывательной целью сквозь цепь противника, при преследовании противника, для уничтожения при помощи перевозимого запаса взрывчатки каких-либо важных сооружений, для быстрой доставки в боевые линии боеприпасов и офицеров, для рассеивания кавалерийских частей [13, с. 10–12]. Машине было суждено войти в историю под названием «Шаррон-Накашидзе», что было вполне оправданно. В отличие от своего французского предка и его родни, он имел горизонтальное бронирование и башенную установку вооружения. Французские бронеавтомобили долгое время имели либо открытый кузов с установленным в барбете пулемётом («Шарон»), либо бронированный кузов с установленным пулемётом за щитком («Гочкинс», «Арше», «Пежо», «Рено»). Башенное расположение и полностью бронированный корпус появляются на французских опытных бронеавтомобилях «Де Дион-Бутон» только в 1916 г. [16, с. 349–351, 357–365].

До начала Первой мировой войны бронеавтомобиль, как боевое средство, оказался не востребован вооружёнными силами стран Антанты и Тройственного союза. Военные обеих сторон полагали, что их применение в будущей войне будет очень ограничено. Считалось, что в сухопутной войне эпоха брони в прошлом, так как ее тяжесть ограничивает скорость, не предоставляя достаточной защиты.

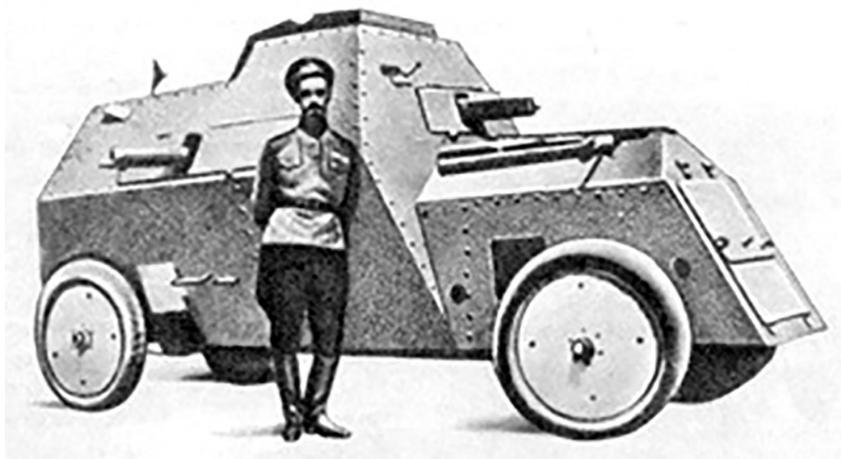


Рис. 1. Пулемётный броневедомитель «Руссо-Балт тип С»
(Источник: http://www.carstyling.ru/Static/SIMG/420_0_I_MC_jpg_W/resources/entries/3607/Russo-Balt_Type-S_Armored-Car_1914_01.jpg?69980F1B631620FE28F374F2E51DD73C)



Рис. 2. Пулемётный броневедомитель «Остин», расположенный во дворе Государственного музея политической истории России
(Источник: https://putidorogi-nn.ru/images/stories/evropa/rossiya/muzej_sovremennoy_istorii_rossii_3.jpg)

В Германской и Австро-Венгерской империях пришли к мысли, что броневедомители могут использоваться лишь для патрулирования границы и арьергардных боёв в гористой местности. В результате ни австрийский «Аустро-Даймер» с горизонтальным бронированием, башней кругового вращения и полным приводом, ни немецкий «Эрхардт БАК» с казематной установкой 50-мм пушки с углами горизонтального наведения до 60°, интереса у военачальников не вызвали. Более-менее шло развитие «моторных зенитных орудий», предназначенных для преследования аэростатов [2, с. 29–32, 45–47; 16, с. 32–33, 103–105; 17, с. 8, 10–11].

Но уже в августе 1914 г. стала осознаваться потребность в броневедомителях. Ответом на эту потребность стало применение легковых машин и лёгких грузовиков, вооружённых пулемётами

и имеющих локальную бронезащиту, создаваемых в фронтовых мастерских из оказавшейся под рукой материальной части. Пионером в области отечественного фронтового строительства броневедомителей стал командир 5-й автомобильной роты штабс-капитан И. Н. Бажанов, который 18 августа ушёл в распоряжение 25-й пехотной дивизии на итальянском грузовике СПА, вооружённом двумя пулемётами и бронированном щитами захваченных немецких орудий. На Восточном фронте данный процесс привёл к тому, что уже 19 августа 1914 г. появился приказ командующего Северо-Западным фронтом генерала от кавалерии Я. Г. Жилинского № 35, описывающий угрозу автопулемётов для флангов и тыла, сражающихся подразделений и обозов и указывающий меры, направленные на борьбу с ними [13, с. 14–16; 17, с. 8–9].



Рис. 3. Тяжёлый пушечно-пулемётный броневомобиль «Гарфорд»
(Источник: https://ic.pics.livejournal.com/horstveps/27826011/743810/743810_800.jpg)

Ситуация не осталась незамеченной и наверху. В результате 17 августа 1914 г. военный министр генерал-адъютант В. А. Сухомлинов вызвал к себе лейб-гвардии Егерского полка полковника А. Н. Добржанского, временно прикомандированного к канцелярии Военного министерства, и предложил ему сформировать «бронированную пулеметную автомобильную батарею». Уже 19 августа А. Н. Добржанский получил официальное разрешение на постройку машин. Именно этот документ, лист из записной книжки с подписью В. А. Сухомлинова, и послужил отправной точкой формирования броневых автомобильных частей Русской армии [13, с. 15–17].

Получив необходимую поддержку в «верхах», в первых числах сентября 1914 г. А. Н. Добржанский разработал эскизный проект броневомобиля, базой для которого стал отечественный легковой автомобиль «Р-Б С24/30». Для работ было выделено 8 машин, детальный проект бронировки и рабочие чертежи разработал инженер-механик А. Я. Грауэн. Выпуск броневомобилей под названием «Руссо-Балт тип С» был начат в бронепрокатной мастерской № 2 Ижорского завода Морского ведомства (рис. 1) [12, с. 15–17]. Результаты этой деятельности позволили сформировать роту в составе четырех пулеметных взводов. Дополнением к роте стал автомобильный пушечный взвод, идея создания которого также принадлежала А. Н. Добржанскому. Однако сложившаяся с ним ситуация оказалась гораздо прискорбней. В стране не производилось собственных грузовых автомобилей, пригодных для создания тяжелых пушечных броневиков или колесных самоходных артиллерийских установок. Основой для первой отечественной самоходной артиллерийской установки полузакрытого типа стал пятитонный грузовик немецкой фирмы «Маннесман-Мулаг», оснащение которого броней и 47-мм пушкой Гочкина закончилось 23 сентября 1914 г. Тогда же пушечный взвод получил открытые самоходные артиллерийские установки 37-мм пушек «Максим-Норденфельд» на немецком грузовике «Бенц» и английском «Олдайс» [13, с. 15–17; 16, с. 241–243, 252–254].

В августе 1914 г. постановлением Военного совета было решено приобрести в странах Антанты

1906 автомобилей, к октябрю заказ увеличили на 25 машин [15, с. 70]. В конце августа 1914 г. в Великобританию отправилась закупочная миссия полковника П. И. Секретова [15, с. 71].

В результате до конца 1914 г. миссии удалось приобрести 1276 автомобилей различных марок и назначения. В Российскую империю было доставлено 1216 единиц. Проблемой стало запаздывание иностранных фирм с выполнением заказов, из-за чего автомобили, необходимые комплектующие и расходные материалы нередко попадали на разные суда и прибывали в Российскую империю в разное время, что резко усложняло эксплуатацию и ремонт [15, с. 72].

Подводила и погода: пароход «Тарсия» был заперт во льдах, а пароходы «Кнут-Ярл» и «Луга», будучи остановлены льдами, доставили свой груз только в 1915 г. [15, с. 72].

Тем не менее поставленный автотранспорт смог частично перекрыть потребность войск в автотранспорте и послужить основой для разработки новых отечественных броневомобилей, наиболее известными и многочисленными из которых стали пулеметные «Остины» и пушечные «Гафорды» (рис. 2, 3). На основе различных машин Русско-Балтийского вагонного завода было выпущено ещё 11 пулеметных и пушечных броневомобилей, проектов А. А. Братолобова и В. А. Мгебова, и четыре самоходные 76-мм зенитки Лендера, на чём история полностью отечественного производства броневомобилей прекратится на 11 лет. Из 207 броневомобилей, числящихся построенными в Российской империи, только 24 будут иметь отечественные шасси, основой для остальных станет реквизируемая и трофейная иностранная техника [13, с. 31, 74–76, 159, 164–165].

Необходимо отметить, что миссия П. И. Секретова отправилась в Англию не только со средствами для закупки уже находящейся в производстве техники. У П. И. Секретова при себе имелись разработанные совместно с офицерами Главного военного-технического управления Главного управления Генерального штаба тактико-технические требования к броневомобилям, опираясь на которые было необходимо либо закупить отвечающие им английские броневомобили, либо заказать проекти-



Рис. 4. Пушечно-пулеметный броневладелец «Уайт АМД»
(Источник: http://pro-tank.ru/images/stories/pervaya-mirovaya/france/armored-car/white/cannon-machine_gun-armored_vehicle_white-08.jpg)



Рис. 5. Грузовой автомобиль «Фиат 15»
(Источник: <https://i.pinimg.com/474x/f8/a3/6e/f8a36e54b170b881e161f0f665462ba8.jpg>)

рование и строительство отвечающих требованиям броневладелец. Основным требованием было наличие горизонтального бронирования и двух независимо вращающихся башен с пулемётным вооружением. Достаточно быстро выяснилось, что подобные машины в Англии отсутствуют. «Ролс-Ройсы» и «Ланчестеры» не имели горизонтального бронирования и имели лишь одну башню, к тому же длинный капот и низкая кабина создавали трудности при наблюдении за дорогой. Требования комиссии могли казаться надуманными, но дело не в каких-либо «русских причудах», а в реалиях военных действий. Уже с 1916 г., оценив как наличие необходимости ведения огня по двум целям, так и концентрации его на одной, в Англии стали выпускать двухбашенные броневладельцы «Пирлесс», да и «Остины», по тем или иным причинам не попавшие в Россию, обрели своих почитателей и в Англии и за её пределами [16, с. 43–48, 50–51, 53–54]. Однако в ходе переговоров лишь руковод-

ство фирмы «Остин» решилось разработать и произвести необходимую Российской императорской армии машину при наличии обширного заказа на другую автотехнику [7, с. 27–28].

29 сентября 1914 г. П. И. Секретов заключил контракт с фирмой «Остин» на поставку в Россию 48 броневладельцев и 282 разных машин. Заказ был выполнен в течение трех месяцев, и в ноябре-декабре 1914 г. все заказанные автомобили прибыли в Россию [7, с. 20]. Броневладельцам «Остин» предстоит стать самыми массовыми пулемётными броневладельцами Российской императорской армии и ранней Рабоче-крестьянской Красной армии, будучи выпущенными тремя сериями, в Российскую империю будет поставлено 168 броневладельцев и 60 шасси для бронирования. В ходе их развития будет постоянно расти бронирование (с 3,5 до 8 мм), оптимизироваться размещение пулемётных башен и вноситься изменения в шасси, связанные с ростом массы (с 2656 до 5200 кг), увеличиваться

мощность двигателя (с 30 до 50 л. с.). Была введена в базовую комплектацию защита вооружения, для облегчения наблюдения за дорогой и защиты экипажа были установлены бронестёкла кабины, введено заполнение шин густматиком — особой резиновой смесью, затвердевающей на воздухе, появился кормовой пост управления [7, с. 30–31, 35–38, 44–49].

Опередившим своё время оказался и тяжёлый пушечный броневладелец «Гарфорд», разработкой которого предшествовал анализ применения вооружения артиллерийских установок «Маннесман-Мулаг» вооружённых 47-мм пушками Гочкинса и «Паккард» с 37-мм автоматическими пушками «Максим-Норденфельд» [16, с. 249–255]. Первая артиллерийская система отличалась хорошей скорострельностью, отличной бронепробиваемостью и настильностью траектории, однако её снаряд давал мало осколков, преимущественно уходящих вверх, была слишком тяжёлым орудием для лёгкого броневладельца и недостаточно мощным для тяжёлого, да и бронещелей в то время было мало. В будущем орудью 20К схожего калибра, но выполненному на высоком технологическом уровне 1930-х гг., предстоит стать основным вооружением советских средних броневладельцев (БА-3, БА-6, БА-10) и лёгких танков [16, с. 286–293, 298–301; 18, с. 51–54, 60–66, 101–102]. Вторая, имея огромную скорострельность и большой возимый боекомплект, в принципе, могла поразить пехотинца лишь прямым попаданием сплошного снаряда, время автоматических пушек как вооружения броневладельцев настанет гораздо позже. Снаряды обоих орудий не типичны для сухопутных войск. В результате был сделан вывод, что вооружением будущего броневладельца должно стать 76-мм противотанковое орудие образца 1910 г., использующее боеприпасы 76-мм полевой пушки образца 1902 г., более известной нам как «трёхдюймовка» [13, с. 59–61]. Стоит отметить, что орудия с подобными характеристиками составляли вооружение «танков прорыва» и «танков ближней поддержки пехоты» до второй половины 1930-х гг. Основой для броневладельца послужили четырех- или пятитонные американские грузовики «Гарфорд», несмотря на то, что получившаяся машина оказалась перегружена вооружением и бронёй (толщиной в 6,5–13 мм), масса достигала от 8,6 до 11 тонн, мощное вооружение из пушки, имеющей обстрел в 270°, и трёх пулемётов «Максим», и способность с равной скоростью двигаться передним и задним ходом, обеспечила ей успешную и долгую боевую карьеру и массовый выпуск в 48 штуках [12, с. 29–31]. Новым решением стало и размещение одного из пулемётов, пусть и не спаренного с пушкой, на одной стороне башни, и возможностью оперировать пушкой и пулемётом без полного поворота башни. Пушечно-пулемётный французский броневладелец «Уайт АМД», появившийся в 1917 г., такой возможности не имел и отличался более слабым артиллерийским вооружением — 37-мм пехотной пушкой (Модель 1916 г.) (рис. 4) [16, с. 366–368].

Первый систематический план закупок автомобилей был разработан Главным военно-техническим управлением и утвержден Особым совещанием по обороне государства в ноябре 1915 г. Общая плановая потребность армии в автомобильной технике определялась в 24500 автомобилей, 16500 мотоциклов. До 1916 г. удалось приобрести 11164 автомобиля и 8893 мотоцикла [15, с. 71]. Всего за годы Первой мировой войны в Российскую

империю будет поставлено 496 броневладельцев, 24,5 тыс. автомашин других типов [2, с. 37; 13, с. 165].

Однако надежды на то, что иностранные поставки смогут перекрыть потребность в автотранспорте Российской императорской армии, становились всё более зыбкими. В связи с этим в Российской империи при Главном военно-промышленном комитете был создан автомобильный подотдел, курировавший вопрос обеспечения армии автомобильным транспортом и развития производства автомобилей в стране. В конце 1915 г. по предложению члена Центрального военно-промышленного комитета, бывшего заведующего автомобильным производством Русско-Балтийского вагонного завода инженера М. В. Пиолунковского, было принято правительственное решение о строительстве в России специализированных автомобильных заводов. В феврале 1916 г. решением Совета министров были определены пять наиболее перспективных компаний, способных на основе государственного/казенного заказа обеспечить потребность армии в автомобилях. Постройке подлежали заводы следующих фирм: «Ремонтно-производственные мастерские» и «Русско-Балтийский» в Москве, «Русский Рено» в Рыбинске, «Аксай» в Нахичевани-на-Дону, «Лебедев» в Ярославле и Казенный завод военных самолетов (КЗВС) в Мытищах под Москвой. Позже к пятерке присоединился «Бекос». Однако, выделяя деньги и ресурсы, государство не претендовало на долевое участие в собственности, не был разработан процесс управления создаваемой отраслью [1, с. 171]. Также создание отечественного автомобилестроения поставило в повестку дня финансовый (источники финансирования) и технический (стандартизация, наличие смежных производств) вопросы. Создание автомобильной промышленности столкнулось с проблемой смежных производств, которых в России либо не было (подшипниковая промышленность), либо отрасль не производила материалов необходимого качества (сталелитейное производство) [3, с. 56]. В России невозможно было приобрести станок для нарезки зубьев конических шестерён системы «Клеасон», отечественные станкостроительные заводы таких машин просто не выпускали, как, впрочем, не выпускали магнето, радиаторы, спидометры, коробки перемены передач [14, с. 112].

В итоге единственным заводом, вышедшим из первоначального этапа строительства, оказался завод АМО, ставший плодом сотрудничества торгового дома «Кузнецов, Рябушинские и К°» и фирмы «Фиат». Фирма «Фиат» в ходе войны поставила в Российскую империю грузовики «Фиат 15» (рис. 5). Эти машины, грузоподъемностью 1,5 тонны были спроектированы в Италии для колониальной войны в условиях бездорожья и наиболее подходили для Российской императорской армии. Их и планировалось начать производить на заводе. Договор, заключённый братьями Рябушинскими с фирмой «Фиат», предусматривал довольно жесткие условия: 1 100 000 франков было необходимо выплатить при пуске завода и по 200 000 в последующие годы, а за каждый автомобиль необходимо было выплачивать итальянской фирме 1000 франков при выпуске 1500 штук в год, за автомобиль, произведённый сверх указанного числа, — 500 франков, также Рябушинские обязались не экспортировать свою продукцию за рубеж. Рябушинские привлекли на завод лучших специалистов автомобилестроения того времени, большинство из которых были быв-

шими работниками Русско-Балтийского завода. Это С. О. Макаровский, К. Г. Битенгольц, А. Б. Клейн и др. До полной готовности завода машины должны были выпускаться путём отвёрточной сборки из приобретенных в Италии комплектов деталей. Из-за инфляции, высоких процентных ставок по кредитам, коллапса транспортной системы страны и последовавшей Февральской революции завод не был достроен до конца, его готовность составляла от 2/3 до 3/4. Из закупленных комплектов в 1917 г. удалось собрать 432 автомобиля [19]. Сборка машин и строительство завода продлится и позже, после Октябрьской революции. «Фиат 15» предстоит стать источником документации и эталонных образцов для разработки АМО-Ф-15, который начнут выпускать в 1924 г., через три года будет принят на вооружение пулемётно-пушечный броневый автомобиль БА-27, но это совсем другая история [18, с. 8–25].

В завершение статьи можно сделать следующие выводы:

— военные круги Российской империи достаточно последовательно отстаивали идею автомобилизации войск и далеко продвинулись в проработке стратегического и тактического компонента применения автотранспорта;

— русские инженерные кадры в начале XX века имели достаточную квалификацию не только для строительства, но и для проектирования отечественных автомобилей разного назначения, а затем создания оригинальных броневых автомобилей;

— представители российского капитала были готовы участвовать в совместном с иностранными партнёрами производстве российского (лицензионного) автомобиля;

— спроектированные и созданные в Российской империи автомобили, и в особенности броневые автомобили, не уступали, а в ряде случаев, по своим тактико-техническим характеристикам опережали аналогичные машины союзников и противников по Первой мировой войне;

— развитию отечественного автомобилестроения мешала ограниченность производственной базы, что было связано с бедностью внутреннего рынка и несбалансированной налоговой политикой.

Процессы, описанные в статье, были прерваны революциями и Гражданской войной. Накопленный в первой четверти XX в. опыт строительства и эксплуатации автомобилей, а также создания броневых автомобилей позволил в рамках советской модернизации, используя потенциал зарубежных фирм, наладить массовый выпуск автомобилей для нужд народного хозяйства и армии и создать серию броневых автомобилей и самоходных артиллерийских установок, соответствующих требованиям конца 1920-х — первой половины 1930-х гг.

Библиографический список

1. Прокофьева Е. Ю. История организации производства первых отечественных автомобилей (1886–1920 гг.) // Вестник Санкт-Петербургского университета. История. 2012. Вып. 1. С. 168–176.
2. Кирилец С. В. Автомобили-зенитки Первой мировой войны. На передовой «войны моторов». М.: Эксмо, 2018. 240 с. ISBN 978-5-04-089425-3.
3. Грико Т. И. Автомобильные общества России и Первая мировая война // Известия МГТУ «МАМИ». 2013. Т. 6, № 1 (15). С. 54–58.

4. Илиев С. И. Упущенный шанс империи: к вопросу о противоречивости развития российского автомобилестроения до 1917 года // Известия Пензенского государственного педагогического университета им. В. Г. Белинского. 2007. № 4 (8). С. 89–90.

5. Илиев С. И. Дневниковые записи военных корреспондентов как источник по истории отечественного автотранспорта начала XX века // Известия Пензенского государственного педагогического университета им. В. Г. Белинского. 2011. № 23. С. 424–427.

6. Седов Г. Г. 29 мая или 28 июля? К вопросу о дне создания автомобильных войск в Русской императорской армии // Вестник Екатеринбургского института. 2017. № 1 (37). С. 70–73.

7. Коломиец М. В. Бронеавтомобиль «Остин». Предтеча бронетанковых войск России. М.: Эксмо, 2018. 144 с. ISBN 978-5-04-092684-8.

8. Руссо-Балт «Модель С». URL: <http://russoauto.ru/auto/russo-balt/model-c> (дата обращения: 22.09.2018).

9. Руссо-Балт «Модель Л». URL: <http://russoauto.ru/auto/russo-balt/model-l> (дата обращения: 24.09.2018).

10. Руссо-Балт «Модель М». URL: <http://russoauto.ru/auto/russo-balt/model-m> (дата обращения: 21.09.2018).

11. Руссо-Балт «Модель Д». URL: <http://russoauto.ru/auto/russo-balt/model-d> (дата обращения: 18.09.2018).

12. Барятинский М. Б., Коломиец М. В. Бронеавтомобили русской армии 1906–1917 гг. М.: Техника молодёжи, 2000. 108 с.

13. Коломиец М. В. Русские броневые машины в бою. Бронечасты Первой мировой. М.: Эксмо, 2013. 176 с. ISBN 978-5-699-62467-6.

14. Илиев С. И. «Дальнобойщики» Сталина // Известия Пензенского государственного педагогического университета им. В. Г. Белинского. 2009. № 11 (15). С. 111–116.

15. Виноградов П. В. Иностранные поставки автомобилей как пример военно-технического сотрудничества России с союзниками в годы Первой мировой войны // Общество: философия, история, культура. 2016. № 8. С. 69–72.

16. Холявский Г. А. Энциклопедия бронетанкового вооружения и техники. Колесные и полугусеничные броневые автомобили и бронетранспортёры. Мн.: Харвест, 2004. 656 с. ISBN 985-13-1765-9.

17. Кирилец С. В. Германские броневые автомобили 1914 г. Мифы и реальность // Техника и вооружение. Вчера, сегодня, завтра. 2013. № 2. С. 7–14.

18. Коломиец М. В. Броня на колёсах. История советского броневых автомобилей 1925–1945 гг. М.: Эксмо, 2007. 384 с.

19. Реминский В. А. Первый блин советского автопрома АМО Ф-15. URL: http://ynik.info/2008/03/12/pervyj_blin_sovetskogo_avtoproma_amo_f15.html (дата обращения: 15.09.2018).

НОВИКОВ Михаил Сергеевич, преподаватель кафедры «Гуманитарные и социально-экономические дисциплины».

SPIN-код: 2836-4707

AuthorID (РИНЦ): 849223

Адрес для переписки: bonid89@inbox.ru

Для цитирования

Новиков М. С. Автотранспортные и автоброневые части Российской императорской армии. 1896–1917 гг. // Омский научный вестник. Сер. Общество. История. Современность. 2019. Т. 4, № 1. С. 21–30. DOI: 10.25206/2542-0488-2019-4-1-21-30.

Статья поступила в редакцию 10.10.2018 г.

© М. С. Новиков

AUTOMOBILE TRANSPORT AND ARMORED CAR MILITARY UNITS OF THE RUSSIAN IMPERIAL ARMY. 1896–1917s

At the end of the 19th and the beginning of the 20th century a rapid process of preparation for the war of the countries of the Triple Alliance and the Triple Entente took place, which was accompanied by an increase in the size of the army, equipping them with automatic firearms, rapid-fire artillery and aircraft. An important element of preparation for war was the increase in the mobility of armies, in addition to horse-drawn and rail transport, automobiles began to appear. The importance of which for intelligence, transmission of reports, transportation of weapons, ammunition, personnel and food was increasingly recognized by the military leadership. The appearance of cars equipped with artillery and machine guns and later protected by armor began a new development in the ground forces. But the possibility of equipping armies with cars depended heavily on the development of industry in the state, as well as on the ability to train a sufficient number of officers and privates for automobile transport and armored car units. This article will tell from the experience of the Russian Imperial Army in automobilization.

Keywords: Russian Imperial Army, Russo-Baltic Wagon Factory, automobilization, armored car.

References

1. Prokof'yeva E. Yu. Istoriya organizatsii proizvodstva pervykh otechestvennykh avtomobiley (1886–1920 gg.) [The history of the production of the first domestic cars (1886–1920s)] // Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Istoriya. *Vestnik of Saint Petersburg University. History*. 2012. Issue 1. P. 168–176. (In Russ.).
2. Kirilets S. V. Avtomobili-zenitki Pervoy mirovoy voyny. Na peredovoy «voyny motorov» [Anti-aircraft guns of the First World War. At the forefront of the «war of motors»]. Moscow: Eksmo Publ., 2018. 240 p. ISBN 978-5-04-089425-3. (In Russ.).
3. Griko T. I. Avtomobil'nyye obshchestva Rossii i Pervaya Mirovaya vojna [Automobile societies of Russia and the First World War] // Izvestiya MGTU «MAMI». *Izvestiya MGTU «MAMI»*. 2013. Vol. 6, no. 1 (15). P. 54–58. (In Russ.).
4. Illiyev S. I. Upushchenny shans imperii: k voprosu o protivorechivosti razvitiya rossiyskogo avtomobilstroyeniya do 1917 goda [The Lost Chance of an Empire: To the Question of the Contradictory Development of the Russian Automotive Industry before 1917] // Izvestiya PGPU im. V. G. Belinskogo. *Izvestia PGPU im. V. G. Belinskogo*. 2007. No. 4 (8). P. 89–90. (In Russ.).
5. Illiyev S. I. Dnevnikovyye zapisi voyennykh korrespondentov kak istochnik po istorii otechestvennogo avtotransporta nachala XX veka [Diary records of war correspondents as a source on stories of domestic motor transport of the beginning of the XX-th century] // Izvestia PGPU im. V. G. Belinskogo. *Izvestiya PGPU im. V. G. Belinskogo*. 2011. No. 23. P. 424–427. (In Russ.).
6. Sedov G. G. 29 maya ili 28 iyulya? K voprosu o dne sozdaniya avtomobil'nykh voysk v Russkoy imperatorskoy armii [May 29 or July 28? To the day of creation of automobile troops in the Russian Imperial Army] // Vestnik Ekaterininskogo instituta. 2017. No. 1 (37). P. 70–73. (In Russ.).
7. Kolomiets M. V. Broneavtomobil' «Ostin». Predtecha bronetankovykh voysk Rossii [The Austin armored car. The forerunner of the armored forces of Russia]. Moscow: Eksmo Publ., 2018. 144 p. ISBN 978-5-04-092684-8. (In Russ.).
8. Russo-Balt «Model' S» [Russo-Balt «Model S»]. URL: <http://russoauto.ru/auto/russo-balt/model-c> (accessed: 22.09.2018). (In Russ.).
9. Russo-Balt «Model' L» [Russo-Balt «Model L»]. URL: <http://russoauto.ru/auto/russo-balt/model-l> (accessed: 24.09.2018). (In Russ.).
10. Russo-Balt «Model' M» [Russo-Balt «Model M»]. URL: <http://russoauto.ru/auto/russo-balt/model-m> (accessed: 21.09.2018). (In Russ.).
11. Russo-Balt «Model' D» [Russo-Balt «Model D»]. URL: <http://russoauto.ru/auto/russo-balt/model-d> (accessed: 18.09.2018). (In Russ.).
12. Baryatinskiy M. B., Kolomiets M. V. Broneavtomobili russkoy armii 1906–1917 gg. [Armored cars of the Russian army 1906–1917]. Moscow: Tekhnika molodezhi Publ., 2000. 108 p. (In Russ.).
13. Kolomiets M. V. Russkiye broneviki v boyu. Bronechasti Pervoy Mirovoy [Russian armored cars in battle. Bronchastas of the First World War]. Moscow: Eksmo Publ., 2013. 176 p. ISBN 978-5-699-62467-6. (In Russ.).
14. Illiyev S. I. «Dal'noboyshchiki» Stalina [Stalin's «Truckers»] // Izvestiya PGPU im. V. G. Belinskogo. *Izvestia PGPU im. V. G. Belinskogo*. 2009. No. 11 (15). P. 111–116. (In Russ.).
15. Vinogradov P. V. Inostrannyye postavki avtomobiley kak primer voyenno-tekhnicheskogo sotrudnichestva Rossii s soyuznikami v gody Pervoy mirovoy voyny [Foreign car delivery

as an example of military-technical cooperation of Russia with allies during the World War I] // *Obshchestvo: filosofiya, istoriya, kul'tura. Society: Philosophy, History, Culture*. 2016. No. 8. P. 69–72. (In Russ.).

16. Khol'yavskiy G. L. Entsiklopediya bronetankovogo vooruzheniya i tekhniki. Kolesnyye i polugusenichnyye broneavtomobili i bronetransportery [Encyclopedia of armored weapons and equipment. Wheeled and semi-tracked armored cars and armored personnel carriers]. Minsk: Harvest Publ., 2004. 656 p. ISBN 985-13-1765-9. (In Russ.).

17. Kirilets S. V. Germanskiye broneavtomobili 1914 g. Mify i real'nost' [Germanic armored cars of 1914. Myths and reality] // *Tekhnika i vooruzheniye. Vchera, segodnya, zavtra. Tekhnika i vooruzheniye. Vchera, segodnya, zavtra*. 2013. No. 2. P. 7–14. (In Russ.).

18. Kolomiyets M. V. Bronya na kolesakh. Istoriya sovetskogo broneavtomobilya 1925–1945 gg. [Armor on the wheels. The history of the Soviet armored car 1925–1945s]. Moscow: Eksmo Publ., 2007. 384 p. (In Russ.).

19. Reminskiy V. A. Pervyy blin sovetskogo avtoproma AMO F-15 [The first pancake of the Soviet automobile industry AMO

F-15]. URL: http://ynik.info/2008/03/12/pervyyj_blin_sovetskogo_avtoproma_amo_f15.html (accessed: 15.09.2018).

NOVIKOV Mikhail Sergeevich, Lecturer of Humanitarian and Socio-Economic Disciplines Department.
SPIN-code: 2836-4707

AuthorID (RSCI): 849223

Address for correspondence: bonid89@inbox.ru

For citation

Novikov M. S. Automobile transport and armored car military units of the Russian Imperial Army. 1896–1917s // *Omsk Scientific Bulletin. Series Society. History. Modernity*. 2019. Vol. 4, no. 1. P. 21–30. DOI: 10.25206/2542-0488-2019-4-1-21-30.

Received 10 October 2018.

© **M. S. Novikov**