

Виноградов Павел Валентинович

**СНАБЖЕНИЕ РУССКОЙ АРМИИ БРОНИРОВАННЫМИ АВТОМОБИЛЯМИ В НАЧАЛЕ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

В статье рассматривается вопрос о снабжении русской армии бронированными автомобилями в начале Первой мировой войны. Данный вопрос позволяет выявить основные проблемы в организации и оказании материально-технической помощи Российской империи со стороны союзников по Антанте.

Адрес статьи: [www.gramota.net/materials/3/2011/6-3/9.html](http://www.gramota.net/materials/3/2011/6-3/9.html)

Источник

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

Тамбов: Грамота, 2011. № 6 (12): в 3-х ч. Ч. III. С. 44-47. ISSN 1997-292X.

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

Содержание данного номера журнала: [www.gramota.net/materials/3/2011/6-3/](http://www.gramota.net/materials/3/2011/6-3/)

**© Издательство "Грамота"**

Информацию о том, как опубликовать статью в журнале, можно получить на Интернет сайте издательства: [www.gramota.net](http://www.gramota.net)  
Вопросы, связанные с публикациями научных материалов, редакция просит направлять на адрес: [voprosy\\_hist@gramota.net](mailto:voprosy_hist@gramota.net)

**VECTORIAL PRINCIPLES OF THE RUSSIAN FEDERATION BUDGET SYSTEM FUNCTIONING**

**Ekaterina Aleksandrovna Bochkareva**, Ph. D. in Law, Associate Professor  
*Department of State-Legal Disciplines*  
*Ciscaucasia Branch of Russian Academy of Justice*  
*finansyst@mail.ru*

The author distinguishes and researches two principles which determine budget relations development direction in our country for the near future. This is the principle of phantom budget federalism and the programme-targeted principle of the budget system functioning. Without proclaiming them as the principles of the Russian budget system construction the author considers them as the principles of modern budget system functioning and critically analyzes them.

*Key words and phrases:* principle of phantom budget federalism; programme-targeted principle of budget system functioning; targeted development programmes.

УДК 9-94 15"/18"

*В статье рассматривается вопрос о снабжении русской армии бронированными автомобилями в начале Первой мировой войны. Данный вопрос позволяет выявить основные проблемы в организации и оказании материально-технической помощи Российской империи со стороны союзников по Антанте.*

*Ключевые слова и фразы:* Первая мировая война; бронированный автомобиль; материально-техническая помощь; русская армия; Антанта.

**Павел Валентинович Виноградов**, к.и.н.  
*Кафедра государственно-правовых дисциплин*  
*Дальневосточный филиал Кузбасского института ФСИН России*  
*Supwin26@mail.ru*

**СНАБЖЕНИЕ РУССКОЙ АРМИИ БРОНИРОВАННЫМИ АВТОМОБИЛЯМИ  
В НАЧАЛЕ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ<sup>©</sup>**

Когда в начале августа 1914 года многомиллионные армии противостоящих друг другу военно-политических блоков начали военные действия, мало кто из европейцев предполагал, что они затянутся на долгие четыре года – четыре года страха, ужаса и кровавой бойни, происходившей на полях сражений Первой мировой войны.

С точки зрения ведущих военных специалистов и политиков той эпохи, предстоящая война должна была быть быстрой, молниеносной и продолжаться не более шести месяцев. Предполагалось, что боевые действия будут характеризоваться быстрыми перемещениями крупных масс войск, высокой маневренностью, громкими сражениями, сопровождаемыми всевозможными охватами флангов, и, в конце концов, окружением противника. Однако реальные боевые действия полностью опровергли все довоенные представления о характере военных операций. Уже спустя два месяца после начала войны она потеряла маневренный характер и перешла в позиционный тупик.

На полях Первой Мировой войны воцарилась позиционная война, которая потребовала от воюющих сторон максимального напряжения и мобилизации всех материальных и экономических ресурсов. В связи с затягиванием войны, во всех воюющих армиях возник острый кризис в снабжении вооружением и другими предметами военного имущества. Особенно остро он проявился в царской армии, так как отечественная промышленность оказалась не в состоянии быстро и эффективно удовлетворить потребности фронта. Царскому правительству пришлось обратиться за помощью к своим союзникам по Антанте. Уже спустя три месяца после начала войны английский и французский послы были официально извещены о том, что хотя у России вполне достаточный запас людей, чтобы покрыть колоссальную убыль на фронте, но совершенно недостаточно ружей, артиллерийских снарядов и прочего военного имущества. По словам британского посла в Петрограде Дж. Бьюкенена: «Это сообщение было ударом грома среди ясного неба» [1, с. 152].

В русской армии ощущался острый дефицит практически всех основных видов вооружения. Так хорошо известен кризис в снабжении действующей армии винтовками, артиллерийскими орудиями и боеприпасами, достигший своего пика в начале 1915 года. Однако помимо основного вооружения в царской армии не хватало и относительно современного оружия, к которому, в частности, относились аэропланы и бронированные автомобили.

Рассмотрение вопроса о снабжении русской армии бронированными автомобилями в начале Первой мировой войны позволяет составить достаточно ясную картину военной помощи России со стороны союзников по Антанте и выявить основные проблемы, с которыми столкнулись царское правительство и союзники в деле снабжения императорской армии вооружением.

Еще до войны в ряде армий ведущих европейских стран появились колесные бронированные автомобили. В императорской армии к этим новшествам относились весьма прохладно, хотя вопрос о применении и использовании бронированных автомобилей поднимался еще в период русско-японской войны. Был создан и даже испытан бронированный автомобиль, снабженный двумя пулеметами, но он оказался слишком тяжелым, так как обладал низкой проходимостью по грунтовым дорогам, потому с дальнейшими экспериментами в этой области было покончено. После этого вопрос о бронированных машинах в военном ведомстве не поднимался. Однако уже первые боевые столкновения показали, что у противника на вооружении имеются бронированные автомобили, тогда как у нас они совершенно отсутствуют. В результате, в военное время пришлось наверстывать то, к чему в мирное время не относились всерьез.

Сразу выяснилось, что мощностей отечественной промышленности не достаточно для производства бронированных автомобилей. По сути, производством автомобилей занимался только один завод. В такой ситуации царское правительство вынуждено было обратиться за помощью к союзникам. Следует отметить, что у военного ведомства, а главным образом, у Главного военно-технического управления, которое стало отвечать за снабжение армии техническим имуществом, отсутствовали четкие требования к заказываемым за границей бронированным автомобилям. Отмечались лишь следующие условия: сохранение, по мере возможности, всех основных свойств автомобиля, то есть скорости, поворотливости и применяемости к местности; конструкция, обеспечивающая возможно больший и непрерывный обстрел, а также удобство управления огнем; надежность укрытия личного состава от поражения ружейным и пулеметным огнем [2, с. 45]. Впрочем, неопределенность с техническими характеристиками на заказываемые предметы вооружения и снабжения являлась ахиллесовой пятой большинства российских заказов в начале войны. Так представитель Англо-русской комиссии, отвечающей за заказы военного имущества, отмечал: «Требования в нашу лондонскую комиссию поступают от разных ведомств и учреждений независимо друг от друга, и получить ясную и исчерпывающую картину о наших нуждах до сих пор невозможно» [4, д. 5389, л. 13].

С целью приобретения автомобилей, в том числе бронированных, за границу была отправлена специальная комиссия во главе с полковником Секретовым, которая в конце августа 1914 года отбыла в Великобританию. Показательно, что полковник Секретов «... до войны не имел никакого понятия о бронированных автомобилях и только в бытность в августе 1914 года в действующей армии узнал, что эти автомобили представляют из себя расположенные на шасси металлические ящики, вооруженные пулеметами» [2, с. 45]. Единственным специалистом из состава комиссии являлся полковник Дображанский, который еще до войны имел возможность ознакомиться с вопросами производства автомобилей, в том числе и бронированных, на заводах Крезе во Франции.

При распределении заказов на производство автомобилей комиссия либо проводила переговоры непосредственно с заводами, либо прибегала к услугам посредников. Впрочем, практика использования посредников при заключении заказов являлась обычным явлением в начальный этап войны. При этом нередко посредники являлись простыми аферистами, которые в хаосе, царившем при распределении заказов, чувствовали себя как рыба в воде и, получив задаток, попросту исчезали. Так военный агент в Лондоне генерал Ермолов по этому поводу докладывал в Петроград: «Благоволите срочно сообщить председателю центрального военно-промышленного комитета Гучкову, что по свидетельству, полученному мною сегодня от английской полиции, личность, называющая себя принцем Ля-Форже-де-Винтоль, является типичным и крайне опасным и темным авантюристом и обманщиком, против коего полиция возбуждает преследование за разные мошеннические проделки, между прочим, за неуплату счетов в гостинице. Орден Св. Леона и титул принца выдуманы и присвоены им самим» [4, д. 5389, л. 58]. Символично, что эта телеграмма посылалась генералом Ермоловым трижды в течение месяца. Это, по всей видимости, свидетельствовало о том, что данный господин имел покровительство, либо протекцию со стороны членов военно-промышленного комитета, что, к сожалению, не являлось исключением.

Этот пример показателен еще и тем, что военные агенты России должны были отвлекаться от своей основной работы по размещению заказов на предметы военного имущества, на всевозможные мелочные дела, забирающие, тем не менее, много времени. Осложняли работу военных агентов еще и многочисленные технические проблемы. Так, по сути, в течение всей войны связь с Петроградом поддерживалась с помощью телеграфных сообщений, в которых необходимо было отражать всевозможные технические требования к заказываемому военному имуществу, что, естественно, не могло сказаться благоприятным образом на размещении заказов и эффективной работе военных агентов. Уже упоминавшийся генерал Ермолов по этому поводу докладывал в отдел оберквартирмейстера генштаба: «Ввиду частых случаев искажения и для облегчения разбора шифрованных телеграмм, в коих есть английские имена и адреса фирм, прошу разрешения об отделении при зашифровании английских слов одного от другого словом тире» [Там же, л. 22]. В свою очередь, шифровка и расшифровка большого количества телеграмм были делом довольно трудным и отрицательно сказывались на работоспособности обслуживающего персонала. Так, помощник военного агента в Англии генерал Тимченко «... серьезно расстроил себе зрение от усиленной работы по шифровке» [Там же, л. 54]. И наконец, использование телеграфного сообщения было весьма затратным, ежемесячные расходы военного агента в Лондоне составляли порядка тысячи рублей [Там же, л. 67].

В отношении заготовки автомобилей и броневиков комиссии генерала Секретова повезло. Посредником при закупке автомобилей являлась рекомендованная английским правительством Британская инженерная компания, взявшая правда за свои услуги 15% от суммы стоимости контракта, но зато добросовестно выполнившая все свои обязанности. При заключении контрактов особо оговаривались сроки поставок

заказываемых автомобилей, а также обязанность фирм в годичный срок заменять предметы, вышедшие из строя в результате заводского брака. Всего же комиссией было заказано 1276 автомобилей, сдано же было 1216 автомобилей. Так, фирма Бурфорд при посредничестве компании Конранд Хью поставила только 30 автомобилей, вследствие отсутствия у закупочной комиссии финансовых средств для полной оплаты контракта. В числе этих автомобилей были 89 броневиков: 40 были произведены во Франции фирмой Рено, 1 – фирмой Изото-Фраскини, и 48 – фирмой Остин. Все они были доставлены в Россию в период с ноября 1914 года по апрель 1915 года [3, с. 84].

Первоначальная модель бронированного автомобиля, предложенного фирмой Остин, не удовлетворила русскую закупочную комиссию, так как представляла собой открытый сверху бронированный короб, поставленный на автомобильные шасси и не отвечавший даже весьма расплывчатым и неопределенным русским требованиям. Совместно с конструкторами фирмы Остин был разработан новый тип кузова с двумя пулеметными башнями, обеспечивающий круговой обстрел и полностью бронированный 4-х-миллиметровыми броневыми листами. Однако в ходе эксплуатации на фронте выяснилось, что, несмотря на внесенные изменения в конструкцию, у броневиков остались существенные недостатки. Но, несмотря на технические недостатки первых бронированных автомобилей, Главное военно-техническое управление решило заказать фирме Остин дополнительный наряд на десять пулеметных автомобилей с доставкой пяти штук к пятому и остальных к пятнадцатому октября 1915 г. по ценам тысяча двести девяносто четыре фунта за машину [4, д. 5440, л. 229].

Первая партия заказанных броневиков в количестве 84 штук доставлялась сначала в Ливерпуль, а оттуда морским путем в Архангельск. Такой путь доставки являлся чрезвычайно сложным и рискованным. С одной стороны, морские суда, осуществляющие перевозку грузов, находились под постоянной опасностью нападения со стороны немецких военно-морских сил, а с другой стороны, морские суда, попадая в Белое море, рисковали быть затертыми во льдах. Так, представители Британского Адмиралтейства в Архангельске капитан Кемп и майор Холворд в ноябре 1915 года доносили в Лондон: «Свыше 60 судов, включая 30 адмиралтейских транспортов, разбросаны на протяжении 30 миль, запертые во льду у Архангельска» [5, д. 1429, л. 235]. А пароход *Taracia*, принадлежащий английской компании *Gunard Steamship Company*, с грузом боеприпасов, не успев прорваться в Архангельск, вынужден был зимовать во льдах при самых неблагоприятных условиях [4, д. 5389, л. 234]. Положение осложнялось еще и тем, что порт Архангельска не был снабжен соответствующим техническим оборудованием, позволяющим быстро разгружать прибывающие суда. Пристань была очень тесной, имелся лишь один плавучий кран. До войны архангельский порт был приспособлен только для экспорта и импорта товаров водным путем по Северной Двине через Котлас, и только незначительная часть грузов прибывала и отправлялась по железной дороге. В соответствии с этим железная дорога по своему устройству и количеству подвижного и паровозного состава обладала довольно низкой пропускной способностью. Лишь в январе 1915 года после посещения Архангельска специальной межведомственной комиссией было принято решение о расширении и переоборудовании порта. Уже в июле 1915 года порт мог принимать до шести кораблей одновременно. Однако, несмотря на все усилия, достаточно эффективной работы архангельского порта создать не удалось. Английский военный представитель в России Вильямс в январе 1916 года в записке для штаба верховного главнокомандующего отмечал: «Безотлагательная и спешная перестройка шлюзов для пропуска без разгрузки барж 36-саженной длины является делом первостепенной важности» [5, д. 1429, л. 2]. Среди прочих недостатков в работе архангельского порта Вильямс, между прочим, отмечал и всевозможные злоупотребления среди работников порта, которые отрицательно сказывались на его работе: «Устранить существующие злоупотребления, также губительно отражающиеся на правильности и своевременности подачи всего необходимого для армии и военной промышленности, возможно только при условии значительного увеличения содержания низшим служащим – от весовщика до начальника станции включительно, и введением после этого безжалостно строгих и незамедлительно применяемых мер наказания до полевого суда включительно» [Там же]. Правительство царской России принимало поистине титанические усилия для организации своевременной разгрузки и быстрой доставки грузов в центральную часть России. Но, несмотря на все героические усилия, предпринятые правительством и администрацией порта, обеспечивать своевременную разгрузку поступающих грузов не удавалось. В порту скапливалось огромное количество военного имущества, которое в течение длительного времени находилось под открытым небом, подвергаясь воздействию климатических осадков, приводивших к порче имущества.

Но этим проблемы с доставкой военного имущества не ограничивались. Всевозможные препятствия создавали также и действия союзников, а именно иностранных фирм, которые зачастую не укладывались в производственные сроки, предусмотренные в контрактах, задерживая производство и сроки поставки военного имущества. Не являлось исключением и производство бронированных автомобилей. Так, начальник Главного военно-технического управления генерал Рооп для надзора и скорейшего производства бронированных автомобилей на заводе Остин вынужден был командировать прапорщика Кустоедова, но и эти экстренные меры не приносили должного результата. В итоге Кустоедов вынужден был констатировать: «Поставленные условия заказа броневых автомобилей к середине октября совершенно не выполнимы. Принимая во внимание заявленную большую нужду и возможность направления грузов во Владивосток, а также все возрастающие трудности получения материалов, а это сильно влияет на стоимость и даже на возможность поставок, я позволил себе несколько отступить от поставленных указанных сроков, чтобы не остаться вовсе без автомобилей» [4, д. 5440, л. 229].

Таким образом, уже в начале войны российская армия попала под зависимость от заграничных военных поставок, особенно это было отчетливо видно в снабжении современными высокотехнологичными средствами, автомобилями и авиаимуществом. В разработанном Главным военно-техническим управлением плане снабжения российской армии автомобилями предполагалось закупить за границей 24,5 тыс. автомобилей, в том числе 161 броневик, для чего было необходимо 300 млн руб. [7, с. 256]. В итоге заграничные поставки во время Первой мировой войны по важности можно сопоставить с ленд-лизом. Как и в период Великой Отечественной войны, наша армия остро нуждалась в автотранспорте, закупувшимся, главным образом, в Англии и США. В результате, заграничные поставки автомобилей-броневиков во время Первой мировой войны в процентном отношении составляли даже большую цифру, чем в период Великой Отечественной войны – 79,3% против 32,8% [7, с. 312].

Однако наладить совместную эффективную работу с союзниками по размещению заказов за границей в виду целого ряда ошибок и недочетов российскому правительству не удавалось. Услуги посредников, к которым с началом войны прибегало правительство, оказались малоэффективными. Поэтому впервые полтора года войны создать четкий и отлаженный механизм организации поставок материально-технического имущества в Россию не удалось.

#### *Список литературы*

1. Бьюкенен Дж. Воспоминания. Минск, 2001. 293 с.
2. Козлов Н. Очерк снабжения русской армии военно-техническим имуществом. М., 1926. 176 с.
3. Коломиец М. В. Броня русской армии. Бронемашины и бронепоезда в Первой мировой войне. М., 2010. 488 с.
4. Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 2000 (переписка Главного управления Генерального штаба с военными агентами в Англии, США, Франции). Оп. 1.
5. Там же. Ф. 2003 (документы полевого управления войск при верховном главнокомандующем). Оп. 1.
6. Сидоров А. Л. Экономическое положение России в Первой мировой войне. М.: Наука, 1975. 654 с.
7. Стеттиниус Э. Загадки Ленд-лиза. М., 2000. 400 с.

#### **RUSSIAN ARMY SUPPLY WITH ARMORED CARS AT THE BEGINNING OF THE FIRST WORLD WAR**

**Pavel Valentinovich Vinogradov**, Ph. D. in History

*Department of State-Legal Disciplines*

*Far-Eastern Branch of Kuznetsk Basin Institute of Russian Federal Service for Punishments Executives*

*Supwin26@mail.ru*

The author considers the question about Russian army supply with armored cars at the beginning of the First World War. This question allows revealing the basic problems in material-technical aid organization for the Russian Empire by the Entente allies.

*Key words and phrases:* the First World War; armored car; material-technical aid; Russian army; the Entente.

УДК 930.1

*В статье рассматриваются различные аспекты изучения деятельности Иосифа Волоцкого в контексте развития церковно-исторической науки XIX – начала XXI в. как специфической области исторического знания. Показаны основные особенности презентации образа Иосифа Волоцкого в трудах церковных историков, детерминанты изменений в оценках иосифлянства на различных историографических этапах, связь проблематики с социокультурным развитием исторической эпохи.*

*Ключевые слова и фразы:* церковно-историческая наука; историография; иосифлянство; стяжательство; Русская Православная Церковь; идеология.

**Дмитрий Александрович Винокуров**

*Кафедра Отечественной истории*

*Башикирский государственный педагогический университет им. М. Акмуллы*

*vinokurovda@mail.ru*

#### **ИОСИФ ВОЛОЦКИЙ В ЦЕРКОВНО-ИСТОРИЧЕСКОЙ НАУКЕ XIX – НАЧАЛА XXI ВЕКА: ОСНОВНЫЕ ИСТОРИОГРАФИЧЕСКИЕ ТЕНДЕНЦИИ®**

Начало XIX в. характеризуется включением в историографический процесс церковно-исторической науки в качестве самостоятельной отрасли исторического знания [35, с. 68]. Уже В. Н. Татищевым (1686-1750) была отмечена необходимость изучения истории Церкви православными богословами в целях ведения