

Публикация Н. Д. Пригодича

Материалы Верховной комиссии по расследованию причин недостаточного снабжения армии в Первой мировой войне о состоянии заготовок автомобилей

Пригодич

Никита Дмитриевич

канд. ист. наук,
ст. науч. сотр.,
Санкт-Петербургский
государственный
университет; доц.,
Университет ИТМО
(Санкт-Петербург,
Россия)

Финансирование

Исследование
выполнено при
поддержке
Российского научного
фонда (РНФ), проект
№ 22-78-10036
«Иностранные закупки
как фактор решения
транспортных проблем
позднеимперской
России: опыт Первой
мировой войны»,
[https://rscf.ru/
project/22-78-10036/](https://rscf.ru/project/22-78-10036/)

Долгое время деятельность Верховной комиссии для всестороннего расследования обстоятельств, послуживших причиной несвоевременного и недостаточного пополнения запасов воинского снабжения армии привлекла внимание современников и исследователей в связи с делом военного министра В. А. Сухомлинова. К этим сюжетам неоднократно обращались в отечественной и зарубежной историографии¹. Наибольший вклад был внесен А. В. Евдокимовым в его диссертационном исследовании о политической борьбе вокруг дела Сухомлинова². В соавторстве с Ф. А. Селезевым была представлена краткая и емкая характеристика ключевых обстоятельств формирования комиссии, ее работы и влияния на итоговое судебное решение на страницах журнала «Новейшая история России»³.

Параллельным направлением в научной литературе стало изучение материалов комиссии о состоянии войск и анализа причин недостаточного снабжения армии⁴. Отдельные документы, характеризующие производство артиллерии, пороха, взрывчатых веществ, стрелкового вооружения и снарядов, публиковались в составе печатных сборников⁵. Необходимое обобщающее исследование на основе фонда о работе комиссии из Российского государственного военно-исторического архива было проведено в диссертации А. И. Феклистова⁶.

В начале 1916 г. комиссия обратилась в автомобильное отделение Главного военно-технического управления (далее — ГВТУ) с просьбой ответить на ряд вопросов, связанных со спецификой заготовки автомобилей

в годы войны⁷. В особенности членов комиссии интересовала первая военная закупка 422 автомобилей, утвержденная Военным советом 5 августа 1914 г. и впоследствии проведенная с 25 %-й наценкой через представителя Британской сибирской инженерной компании по фамилии Маршалл⁸. Подозрения также касались и контрактов с банкирским домом «Маврикий Нелькен», который имел возможные коррупционные связи с бывшим военным министром⁹. Полученные ответы от начальника автомобильного отдела ГВТУ представляют собой показательный срез внутренней оценки состояния снабжения армии всеми видами движущейся техники, которая также зачастую именовалась «механическими снарядами».

Одновременно с этим члены комиссии постарались сравнить закупочные цены на автомобили за границей с данными других ведомств и организаций, которые заключали похожие контракты. В феврале 1916 г. Н. П. Постников¹⁰ обращается в Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог Министерства путей сообщения¹¹. В ответ начальник управления привел цены по 11 контрактам на заказ 97 автомобилей в США, Англии и Швеции¹². Во всех случаях была сделана пометка о том, что специального разрешения на приобретение не испрашивалось, а заказы были сделаны ввиду невозможности произвести закупку на отечественных заводах. При этом сами автомобили, в том числе специализированная техника (грейдеры, катки, тракторы), были необходимы министерству для строительства и ремонта шоссейных и грунтовых дорог вблизи театра военных действий, транспортировки грузов и разгрузки железнодорожных узлов в прифронтовой зоне. Третьим крупным заказчиком автомобилей за границей в годы войны был Главный комитет по снабжению армии Всероссийских земского и городского союзов (Земгор). В основном комитетом закупалась техника для поставки в действующую армию, формирования новых подразделений. Большинство закупленных автомобилей имели санитарное назначение (рис.)¹³.

Внимание комиссии к закупкам автомобилей в годы войны не случайно. Отсутствие российского производства, способного в достаточной степени покрывать нужды армии, заставляло ведомства прибегать к заказам техники за границей. Такое положение было характерно для многих секторов транспортной системы, особенно для железных дорог¹⁴, тем более что необходимые в военных условиях грузовики могли быть исключительно иностранного производства¹⁵. При этом определить уровень рыночных цен на те или иные модели, с учетом сложностей с транспортировкой, стало крайне затруднительно. Одной из причин являлась довоенная зависимость от автомобильного производства Германии при слабой осведомленности с положением рынков других европейских стран и США¹⁶.

Первые военные контракты на закупку автомобилей были заключены ГВТУ в августе 1914 г. Затем была создана специальная комиссия под руководством полковника П. И. Секретева¹⁷, командированная в Англию для заключения контрактов на поставку 1484 автомобилей¹⁸. С 1915 г. к приобретению «механических снарядов» за границей подключились Министерство путей сообщения и Земгор¹⁹. Альтернативным источником пополнения армии и гражданских



Подготовленные к транспортировке в Россию автомобили американской компании Kissel Motor Car Co
Источник: Российский государственный военно-исторический архив. Ф. 802. Оп. 4. Д. 1210. Л. 59

структур была военная повинность и реквизиция автомобилей у населения²⁰. При этом если иностранные закупки техники фактически прекратились после февраля 1917 г. (осуществлялись поставки в течение года по уже заключенным контрактам), то процесс реквизиции продолжился²¹.

* * *

Документ публикуется по машинописи, хранящейся в Российском государственном военно-историческом архиве (фонда 802 «Главное военно-техническое управление», дело 1404 «Переписка с верховной комиссией по расследованию причин недостаточного снабжения армии, о состоянии заготовок автоимущества для действующей армии»). Подписан начальником автомобильного отдела Главного военно-технического управления, генерал-майором В. А. Болотовым²². На бумаге имеется угловой штамп: «Главное Военно-Техническое Управление. Отд[еление]. Автомобильное. 22 февраля 1916 г. № 1586. г. Петроград»²³. Сохраняются орфография и пунктуация первоисточника. Сокращения раскрыты в квадратных скобках.

**Ответ начальника Автомобильного отдела Главного
военно-технического управления генерал-майора В. А. Болотова
генерал-майору Н. Х. Козлову²⁴ для инженер-генерала Н. П. Петрова²⁵
(председателя Верховной Комиссии по расследованию причин
недостаточного снабжения армии)²⁶**

По военным обстоятельствам.

Секретно.

Состоящему в распоряжении председателя
Верховной Комиссии по расследованию причин
недостаточного снабжения армии, генералу Козлову.

Препровождая при сем, согласно Вашей просьбы, сведения о всех заказах и покупках автомобилей, мотоциклеток и самокатов за время текущей войны и по особой описи — копии представлений в Военный Совет, на основании коих означенное имущество заготовлялось, Технический Отдел сообщает, что в последней графе сведений показаны сроки или окончательной приемки предметов от поставщиков, или в тех случаях, когда эти сроки неизвестны — время отправки заказов из заграницы²⁷. Так как при малом числе приемщиков и при обстоятельствах в коих им приходится ныне работать за границей на приемки должно уходить много времени, то несомненно, что даты, указанные в последней графе, не выражают собою те сроки, в которые контрагенты на основании договорных обязательств действительно предъявляли на сдачу исполняемые ими части поставок. Точные данные об этих сроках можно будет получить лишь по представлении председателем комиссии всех относящихся к приемкам документов.

Засим на ряд вопросов, поставленных Вашим Превосходительством, сообщая следующее.

1. Какие меры были приняты для развития отечественного автомобильного производства?

До 1914 г. в этом направлении каких-либо реальных мер принять не представлялось возможным, так как из переговоров с представителями различных фирм и из поданных некоторыми из них заявлений выяснилось, что без гарантии новым заводам определенных крупных казенных заказов на несколько лет вперед отечественная промышленность народиться и окрепнуть не может, ибо при существующих торговых договорах и таможенных ставках конкуренция с сравнительно заграничным товаром была бы невозможна и следовательно, не надеясь на завоевание частных рынков новые заводы без поддержки их казенными заказами были бы обречены если не на полное бедствие, то на весьма скудное существование.

Поэтому в последние годы, предшествующие войне, Военное ведомство вопрос об открытии в России заводов связывало с удовлетворением намечавшихся в ближайшем будущем большей потребности в автомобилях.

Крупные ассигнования на эту потребность, заявленные в 1913 г. для внесения в так называемую большую программу усиления армии, должны были дать дальнейшее движение вопросу о заводах, коему к началу 1914 г., по передаче в этом же году автомобильного дела из Главного Управления Генерального Штаба в ведение Главного Военно-Технического Управления, было уделено много внимания. Программа усиления армии утверждена в двадцатых числах июня 1914 г. и таким образом с началом военных действий вопрос о заводах прекратился сам собою.

2. Какие русские заводы изготавливают автомобили, какова их производительность?

До войны в России изготовлением автомобилей занимался один Русско-Балтийский вагонный завод в Риге. По причинам, изложенным выше, в первом абзаце 1-го пункта, завод этого большого развития получить не мог и занимался исключительно постройкой пассажирских автомобилей. Несмотря на старания, установить производство грузовиков он не смог и в этом отношении ограничился выпуском на рынок нескольких экземпляров.

Общая годовая производительность этого завода весьма невелика: за 6 месяцев со дня учреждения при нем автомобильного отдела, последний выпустил немногим более 500 автомобилей.

3. Сколько и каких автомобилей было реквизировано²⁸ в Империи и в какие части отправлены?

По первой половине этого вопроса в Главном Военно-Техническом управлении имеются лишь цифровые данные по Округам, однако, без точного распределения машин по типам. Общая сводка этих данных при сем прилагается²⁹. В отношении точности показанных в ней сведений, Технически Отдел считает необходимым оговорить, что в его распоряжении не имеется ни отчетов Округов, ни приемочных или иных документов, коими можно было бы оправдать все указанные в сводке цифры. С другой стороны, в районе театра военных действий распоряжением подлежащего полевого начальства могли быть произведены в течение войны реквизиции, которые не попали в общую сводку, имея ввиду, что таковая была получена из Главного Управления Генерального Штаба в ноябре 1914 г.

По вопросу о том в какие части отправлены автомобили, реквизированные во всей Империи, Технический Отдел сообщает, что военно-автомобильная повинность и реквизиции имели ближайшей целью удовлетворение потребностей войск и учреждений на местах, и сообразно с сим автомобили тотчас по приемке от населения распоряжением местного начальства передавались в войска по нормам таблицы ВЫСОЧАЙШЕ утвержденной 15 июля 1914 г. (Соображения о количестве требующихся по мобилизации самодвижущихся повозок были составлены Главным Управлением Генерального Штаба еще в мирное время и разосланы по округам для руководства.) В какие именно части и сколько поступило таким порядком автомобилей в Главном Военно-Техническом Управлении сведений не имеется.

Засим все излишки автомобилей, образовавшиеся вследствие приема их в числе превышающем местную потребность войск, мобилизовавшихся в пределах каждого данного округа, были по указанию Главного Управления Генерального Штаба сосредоточены в Петрограде при военной автомобильной школе³⁰, где и поступили в общеармейский запас. Последний, по согласованному со Штабом Верховного Главнокомандующего армиями порядку, расходовался по нарядам Главного Управления Генерального Штаба.

4. По какому представлению состоялось положение Военного Совета от 5 августа 1914 г.³¹

По представлению от 30 июля 1914 г. за № 785/2527, копия коего при сем прилагается³².

5. Требования с фронтов и удовлетворение этих требований: а) время получения требований; б) время предоставления в Военный Совет; в) время дачи заказов; г) сроки исполнения заказов; д) действительное поступление; е) сколько и каких автомобилей отправлено на фронты за время войны до 1 января 1916 г.?

Определение потребности армии в автомобильном имуществе в период войны лежало на обязанности Главного Управления Генерального Штаба, сообразно с указаниями коего,

основанными в подлежащих случаях на требования с фронтов, Главным Военно-Техническим Управлением вносились представления в Военный Совет. Соответствующие ссылки на сношения Главного Управления Генерального штаба приведены в представлениях в Военный Совет.

В прилагаемом сведении о заказах, произведенных во время войны, дана общая картина хода всей заготовки, отвечающая на поставленные вопросы, за исключением последнего. Необходимо лишь отметить, что заключению контрактов в Петрограде во всех случаях предшествовала выдача контрагентам предварительных нарядов, на основании коих они и приступали к поставкам. Время выдачи этих нарядов видно из нижеследующей таблицы.

Контракты	Дата заключения контракта	Дата выдачи предварительного наряда
С Банкирским Домом «Маврикий Нелькен»	8 ноября 1914 г. 21 марта 1915 г. 21 июня 1915 г. 30 июня 1915 г.	19 октября 1914 г. 5 февраля и 3 марта 1915 г. 8 мая 1915 г. 12 июня 1915 г.
С Торговым Домом «Гастон, Вильямс и Вигмор»	21 марта 1915 г. 21 июня 1915 г. 23 июля 1915 г.	3 марта 1915 г. 8 мая 1915 г. 12 и 29 июня и 15 июля 1915 г.
С Банкирским Домом «Г. Лесин»	4 ноября 1915 г.	19 октября 1914 г.
С Британской Инженерной Компанией Сибири	25 августа 1914 г.	24 августа 1914 г.

Сведения о том, сколько и каких автомобилей отправлено на фронты за время войны до 1 января с. г., будут доставлены дополнительно³³.

6. Делались ли заказы непосредственно заводам или через посредников; если через посредников, то по каким причинам и каким именно давались заказы?

Первый, по времени заключения контракта был сделан с Британской Инженерной Компанией Сибири в самом начальном периоде войны, когда потребность в автомобилях была весьма срочная, а возможность удовлетворения ее совершенно не выяснена.

Заключению этого контракта предшествовали обстоятельства обусловившие в начале войны определенный порядок заготовок за границей, приложенные и представленные³⁴ изложенные в представлении в Военный Совет от 6 сентября 1915 г. за № 4900/4151.

До войны все внимание Военного Ведомства было направлено в сторону ознакомления с автомобильным производством Германии, Франции, Италии и Швейцарии. Рынки английский и американский оставались для нас почти неизвестными и потому при возникновении необходимости в сплошном размещении заказов и при отсутствии предложений непосредственно от фирм, обращение к услугам частного комиссионера являлось вполне естественным, как гарантирующее наискорейший распорядок заготовительной операции, ибо непосредственное обращение к фирмам и все последующие сношения с ними не только по деталям, но и по основным вопросам, при незнакомстве с рынком и с его условиями, в особенности при обстановке военного времени, без сомнения не могло способствовать производству заказов с той быстротой, которая требовалась обстоятельствами.

Осенью 1914 г. в Англию была командирована комиссия под председательством полковника Секретева. По соображениям, приведенным в представлении в Военный Совет от 27 августа 1914 г. за № 1122/3016, комиссии этой, в числе возложенных на нее задач, поручено было выяснить возможность и условия поставки автомобилей лучшими английскими заводами. Вскоре по прибытии комиссия установила, что английский рынок удовлетворить нашу потребность не может и что Англия сама принуждена заказывать автомобили в Америке. Это было вслед за тем подтверждено и нашим военным агентом.

Имея до сего времени непосредственные сношения с фирмами, пока дело касалось заказов в Англии, комиссия оказалась вынужденной для размещения заказа остального количества автомобилей обратиться к фирмам Франции, Италии и Америки.

В первых двух государствах заказы ею были сделаны непосредственно фирмам при участии находившихся в Англии их представителей. Что же касается Америки, то вполне естественным является обращение к тем способам заготовки, которые в то время практиковались самой Англией, тем более что при этом являлась полная возможность осведомления о действительных покупных ценах. Поставщиком автомобилей лучших американских фирм для Английского Правительства в то время состоял американский гражданин Георг Гастон, являвшийся одним из учредителей Торгового Дома «Гастон, Вильямс и Вигмор» в Нью-Йорке.

К его услугам, за отсутствием в Англии прямых представительств или отделений американских фирм, комиссии и пришлось обратиться.

В дальнейшем, с учреждением в Лондоне осенью 1914 г. Русского Комитета, все заготовки в Англии производились через его посредство. Такой же Комитет предполагалось создать и в Америке; однако в начале к этому встретились затруднения, насколько известно, вытекавшие из обязательств объявленного Америкой нейтралитета.

Отсутствие такого комитета сыграло без сомнения огромную роль в дальнейшем распорядке наших американских заказов, заставив при большинстве из них пользоваться услугами комиссионеров, принимавших на себя также и сложные обязательства по упаковке, вывозке с завода, доставке в порт, нагрузке на суда и перевозке морем за подряженного имущества. Фирмы же, насколько это было известно, таких побочных поручений на себя не принимали, ограничивая свои обязательства сдачей заказа у себя на заводах.

Сообразно с этим производство заказов по непосредственному соглашению с фирмами требовало создания сложной организации этого дела на месте в Америке, для чего в распоряжении Главного Военно-Технического Управления (в следствии передачи в его ведение автомобильного дела в зачаточном виде) к моменту возникновения в течение войны ряда срочных потребностей в заказах имущества не имелось ни времени, ни достаточного числа лиц вполне сведущих как в технике автомобильного дела, так и в производстве заготовительных операций, имея ввиду, что от этих лиц требовалось кроме сего знание технического английского языка и хотя некоторого знакомства с местными условиями крайне обширного рынка. Трудность подбора таких лиц усугублялась большой потребностью в них для надлежащей постановки автомобильного дела в армии в виду чего между прочим пришлось возратить из Англии всю заготовительную комиссию, ограничившись отправкой в Америку лишь одного ее члена профессора Николаевской Инженерной Академии военного инженера полковника Балдина.

Кроме этих причин общего характера в частности производство заказов через посредство Торгового Дома «Гастон, Вильямс и Вигмор» и Банкирского Дома «Маврикий Нелькен» обосновывалось соображениями, приведенными в постановлениях Главного Военно-Технического Управления в Военный Совет от 21 января, 20 февраля, 15 апреля и от 6 сентября м[инувшего] г[ода] за №№ 317/298, 875/822, 1659/1838, 4900/4151.

7. Каким образом определялись цены на автомобили?

Незнакомство с автомобильными рынками Англии и Америки, единственных почти стран, где в начале войны предвиделась возможность размещения наших заказов, создало обстановку при коей разбираться в ценах в Петрограде, при невозможности учесть все обстоятельства военного времени, было до крайности трудно. Этим обстоятельством объясняется и тот факт, что цены первого заказа в августе 1914 г. через посредство Британской Инженерной Компании оказались выше действительных.

Посылка в Англию комиссии полковника Секретева и имела, между прочим, целью осведомление с существующими ценами. Цены, по которым ею производились заготовки были признаны вполне выгодными для казны, ими Главное Военно-Техническое Управление и руководствовалось при последующем заключении контрактов в Петрограде, сопоставляя, однако, в каждом отдельном случае предложения конкурирующих лиц как между собою, так и с ценами и условиями однородных заготовок мирного времени.

Засим большим подспорьем при решении вопроса о выгодности заявляемых цен являлась классификация таковых на 1915 г. для легковых автомобилей и для грузовых шасси всех американских фирм и типов. Помещенная в журналах: «The Commercial Vehicle» — за январь 1915 г. (грузовые) и «The Automobile» за декабрь 1914 г.

8. Где и каким способом заказываются автомобили в настоящее время?

В настоящее время заказы автомобилей в потребность на 1 июня 1916 г. распоряжаются в Англии, Америке, Франции, Италии и Швейцарии, в первых двух государствах через посредство организованных в них с осени 1915 г. Правительственных Комитетов и общеустановленным для всех вообще заказов по обороне порядком. В остальных государствах заказы, как и ранее производятся через военных агентов и состоящих при них представителей Главного Военно-Технического Управления, причем во Франции и Швейцарии — с соблюдением порядка, установленного на сей предмет особыми соглашениями с Французским Правительством.

9. Что такое тракторы и их назначение?

Трактор — это самодвижущаяся повозка, имеющая назначением тянуть за собой прицепной груз с целью его перемещения или производства при его посредстве какой-либо определенной работы. Сообразно с сим они подразделяются на специально дорожные и сельскохозяйственные. По типу существуют тракторы и паровые, электрические и с двигателями внутреннего горения. Первые постепенно вытесняются из обихода последними; вторые — еще в стадии разработки; в виду сложности конструкции и полной зависимости от питающих электрических станций применение их ничтожно. Тракторы с двигателями внутреннего сгорания в военном деле получают применение для тяги тяжелой артиллерии и ее грузов, при расстановке орудий на позициях, особенно крепостной войны (установленные на железнодорожный ход тракторы имеют применение на полевых узкоколейных дорогах заменяя собою крайне невыгодную конную тягу). Сообразно с сим в последние годы перед войной во Франции производился ряд испытаний с трактором так называемого автомобильного типа, т. е. снабженного двигателем внутреннего горения, имеющего в общем конструкцию сходную с автомобилем и не только обладающего тянуть большие грузы за собой, но и нести некоторое количество их на себе.

Вопрос о широком применении таких тракторов в военных целях находился за границе к началу войны на стадии опытов, почему производство их было крайне ограничено.

В течение войны получить такие тракторы не представилось возможным, так как изготовлением их занимались исключительно заводы Франции, производство коих не покрывало потребности Французской армии.

Что касается сельскохозяйственных тракторов, то вследствие их громоздкости, малой применимости к местности и тихоходности они в военном деле мало применимы и допустимы лишь за неимением лучших. Из них наиболее применимыми является тип гусеничного трактора, т. е. такого у которого скат задних ведущих колес закруглен бесконечной роликовой лентой с закрепленными на ее наружной поверхности поперечными ребрами (гусеница).

10. Сколько тракторов было заготовлено до 1 января 1916 г. и куда они отправлены?

Из показанного в общем сведении о заготовках количества заказанных тракторов прибыло и принято всего 70 шт. (кроме сего принято 75 шт. приобретенных распоряжением Крепостного отдела).

О распределении этих тракторов будет сообщено дополнительно.

11. Когда и кем были заготовлены санитарные автомобили 13-го санитарного отряда?

Отряд этот снабжен автомобилями английской фирмы «Сидлей-Дези», купленными осенью 1914 г. комиссией полковника Секретева.

Из поступившего в военную автомобильную школу отчета о деятельности этого отряда видно, что автомобили его за время пребывания в действующей армии сделали пробег до 90 800 верст и перевезли 13 030 больных и раненых нижних чинов.

Работа машин протекала при весьма тяжелых условиях военной обстановки в районах Варшавы, Гройцах, Новомясто, Остроленки, затем в районах Белостока, Барановичей и Минска.

Несмотря на столь неблагоприятные условия и частое перебрасывание с одного района на другой, все машины ныне на ходу и не только не является надобности в замене их новыми машинами, но не требуется даже сложного их ремонта.

12. Заготавливались ли во время войны самокаты; если заготавливались, то сколько?

Заготовка самокатов показана в прилагаемом при сем общем сведении.

Начальник Отдела,
Военный инженер,
Генерал-Майор *Болотов*

¹ *Бей Е. В.* Военный министр генерал В. А. Сухомлинов: жизнь и деятельность. М., 2016; *Селезнев Ф. А.* Революция 1917 года и борьба элит вокруг вопроса о сепаратном мире с Германией 1914–1918 гг. СПб., 2017; *Fuller W. C.* The Foe Within: Fantasies of Treason and the End of Imperial Russia. Ithaca, 2006.

² *Евдокимов А. В.* Политическая борьба вокруг «дела Сухомлинова» (1915–1917 гг.): дис. ... канд. ист. наук. Н. Новгород, 2017.

³ *Евдокимов А. В., Селезнев Ф. А.* Комиссия генерала Н. П. Петрова и материалы, компрометирующие бывшего военного министра В. А. Сухомлинова (1915–1916 гг.) // Новейшая история России. 2017. № 2 (19). С. 216–227.

- ⁴ *Айрапетов О.Р.* Участие Российской империи в Первой мировой войне (1914–1917). Т. 2: Апогей. М., 2014; *Сидоров А.Л.* Экономическое положение России в годы Первой мировой войны. М., 1973.
- ⁵ Военная промышленность России в начале XX века (1900–1917): сб. материалов и документов / гл. ред. И.И. Клебанов. М., 2004; Генерал В.А. Сухомлинов. Дневник. Письма. Документы: сб. документов / отв. ред. Е.Г. Мачикин. М., 2014.
- ⁶ *Феклистов А.И.* Верховная комиссия под председательством инженер-генерала Н.П. Петрова (1915–1916): дис. ... канд. ист. наук. М., 2021.
- ⁷ Российский государственный военно-исторический архив (далее — РГВИА). Ф. 802. Оп. 4. Д. 1404. Л. 5–6.
- ⁸ *Козлов Н.* Очерк снабжения русской армии военно-техническим имуществом в мировую войну. М., 1926. С. 24.
- ⁹ *Феклистов А.И.* Верховная комиссия под председательством инженер-генерала Н.П. Петрова. С. 160.
- ¹⁰ Постников Николай Петрович (1845–1918) — гофмейстер Двора Его Императорского Величества, прокурор Московской судебной палаты, сенатор (Библиографический словарь. Высшие чины Российской империи (22.10.1721–2.03.1917). Т. 2: И–П / сост. Е.Л. Потемкин. М., 2017. С. 628).
- ¹¹ Российский государственный исторический архив (далее — РГИА). Ф. 190. Оп. 8. Д. 1598. Л. 127.
- ¹² Там же. Л. 152–155.
- ¹³ *Кирилец С.В., Канинский Г.Г.* Автомобили Русской Императорской армии: «Автомобильная академия» генерала Секретева. М., 2010. С. 181–184.
- ¹⁴ *Богомазов Н.И.* «Рельсовый голод» на российских железных дорогах в годы Первой мировой войны и попытка борьбы с ним // Новейшая история России. 2023. Т. 13, № 2. С. 272–290. <https://doi.org/10.21638/spbu24.2023.201>
- ¹⁵ *Кирилец С.В., Канинский Г.Г.* Автомобили Русской Императорской армии. С. 53–55.
- ¹⁶ *Котельников К.Д.* Импорт из Германии как фактор транспортного кризиса Российской империи в годы Первой мировой войны // Научный диалог. 2023. Т. 12, № 5. С. 462–484. <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2023-12-5-462-484>
- ¹⁷ Секретев Петр Иванович (25.02.1877–28.10.1935) — генерал-майор (22.03.1915), начальник Военной автомобильной школы (15.01.1915–1917). Сост. по: Библиографический словарь. Т. 3. С. 136.
- ¹⁸ РГВИА. Ф. 802. Оп. 4. Д. 1166. Л. 161.
- ¹⁹ РГИА. Ф. 190. Оп. 8. Д. 1604. Л. 2–3.
- ²⁰ *Казачков А.Е.* Особенности реализации военно-автомобильной повинности в России в годы Первой мировой войны (на примере Казанского военного округа) // Известия Российского государственного педагогического университета им. А.И. Герцена. 2008. № 76 (1). С. 159–163.
- ²¹ *Твердюкова Е.Д.* «Реквизиция моего автомобиля... должна быть обставлена законным порядком»: письма П.П. Бекеля в Автомобильный отдел исполкома Петросовета (1918 г.) // Новейшая история России. 2022. Т. 12, № 4. С. 1078–1088. <https://doi.org/10.21638/spbu24.2022.417>
- ²² Болотов Владимир Андреевич (31.12.1853–20.05.1922) — генерал-майор (06.12.1910), инженер отдела военных сообщений Главного управления Генерального штаба (11.09.1910–21.01.1914), начальник Технического отдела Главного военно-технического управления (23.08.1915–1917). Сост. по: Библиографический словарь. Т. 1. С. 181.
- ²³ Дата и номер документа вписаны от руки.
- ²⁴ Козлов Николай Христофорович (13.11.1860) — генерал-майор (06.12.1909), военный судья Казанского военно-окружного суда (28.05.1909–04.06.1912), военный судья Московского военно-окружного суда с 04.06.1912, состоял при штабе 8-й армии (07.01.1915–18.05.1915), военный прокурор Московского военно-окружного суда с 23.05.1915. Сост. по: Библиографический словарь. Т. 2. С. 122–123.
- ²⁵ Петров Николай Петрович (13.05.1836–15.01.1920) — генерал-майор (30.08.1878), профессор Николаевской инженерной академии, член Инженерного совета Общества российских железных дорог с 1873 года. Генерал-лейтенант (1888), председатель Управления казенных

железных дорог (02.12.1888–24.04.1892), директор Департамента железных дорог (27.12.1891–28.03.1892), председатель Инженерного совета Министерства путей сообщения (07.05.1892–21.09.1892), товарищ министра путей сообщения с 1893 г., почетный член Санкт-Петербургской Академии наук с 1894 г., председатель Русского Технического общества (1896–1905), инженер-генерал (09.04.1900), член Госсовета (09.04.1900–1917), председатель II Департамента Госсовета (1907–1916), председатель «Верховной комиссии для всестороннего расследования обстоятельств, послуживших причиной несвоевременного и недостаточного пополнения запасов военного снаряжения» (1915–1916). Сост. по: Библиографический словарь. Т. 1. С. 576.

²⁶ РГВИА. Ф. 802. Оп. 4. Д. 1404. Л. 8–13 об.

²⁷ К документу приложена таблица (Л. 15–43 об.) сведений «о заготовке автомобилей, мотоциклеток и самокатов за время войны, от начала таковой до 1 января 1916 г.». Ввиду большого объема таблица не публикуется. В таблице приведена статистика по каждому контракту с указанием объема, разрешенного к заказу, заказанного и фактически поставленного. Так, за указанный период, было поставлено 7270 грузовых автомобилей различных типов, 1659 легковых, 1990 санитарных, 1105 специальных, 267 бронированных, 130 тракторов, 241 прицеп, 6412 мотоциклов, 16 200 самокатов.

²⁸ В Российской империи с июля 1914 г. начинается процесс передачи «самодвижущихся экипажей» для нужд действующей армии через военное ведомство и Министерство внутренних дел. Процесс производился в двух видах: военно-автомобильная повинность и реквизиция. В первом случае собственнику полагалась компенсационная выплата. Во втором такой компенсации не предполагалась, однако реквизировать автомобиль можно было лишь у «подданных неприятельских государств и торговых представительств этих стран». В начальный период войны удалось получить от населения в общей сложности 5837 автомобилей. С течением войны подходы изменились, и государство стало изымать автомобили по повинности, платной реквизиции и конфискации.

²⁹ К документу приложена таблица (Л. 42–43 об.) со статистическими сведениями о реквизиции автомобилей по военным округам. Ввиду большого объема таблица не публикуется.

³⁰ Для подготовки военных автомобилистов в октябре 1910 г. была сформирована Учебная автомобильная рота. С началом войны она получила значительное расширение и в декабре 1914 г. была реформирована в Военную автомобильную школу.

³¹ Главное военно-техническое управление 30 июля 1914 г. выступило с представлением в Военный Совет о разрешении приобрести за границей 422 грузовика, с условием создания для этой цели специализированной комиссии. На заседании Военного Совета 5 августа 1914 г. было решено произвести заготовку. Однако уже через два дня в особом межведомственном совещании было утверждено заключить данные контракты в Санкт-Петербурге. В итоге это обстоятельство привело к появлению посредника и приобретению автомобилей с наценкой более 25 %, что и стало предметом рассмотрения комиссии Н. П. Петрова (*Козлов Н. Очерк снабжения русской армии военно-техническим имуществом в мировую войну.* С. 24.).

³² Копия представления в материалах дела отсутствует.

³³ Данные сведения в материалах дела отсутствуют.

³⁴ Слова «приложенные и представленные» зачеркнуты карандашом, вместо них вписано над строкой: «изложенные».

Статья поступила в редакцию 2 июля 2023 г.

Рекомендована к печати 10 октября 2023 г.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Пригодич Н. Д. Материалы Верховной комиссии по расследованию причин недостаточного снабжения армии в Первой мировой войне о состоянии заготовок автомобилей // Новейшая история России. 2024. Т. 14, № 1. С. 219–231. <https://doi.org/10.21638/spbu24.2024.115>

Ключевые слова: автомобиль, транспорт, Первая мировая война, заказ, закупка, расследование, контракты.

Сведения об авторе: Пригодич Н. Д. — канд. ист. наук, ст. науч. сотр., Санкт-Петербургский государственный университет; доц., Университет ИТМО (Санкт-Петербург, Россия); ndprigodich@gmail.com

Санкт-Петербургский государственный университет, Россия, 199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7–9

Университет ИТМО, Россия, 197101, Санкт-Петербург, Кронверкский пр., 49

FOR CITATION

Prigodich N. D. 'Materials of the Supreme Commission to investigate the causes of Insufficient Supply of the Army in the World War I on the Status of Automobile Orders', *Modern History of Russia*, vol. 14, no. 1, 2024, pp. 219–231. <https://doi.org/10.21638/spbu24.2024.115> (In Russian)

Keywords: car, transport, World War I, order, purchase, investigation, contracts.

The research was supported by the Russian Science Foundation (RSF), project no. 22-78-10036 "Foreign supplies as a factor in solving transport problems of late imperial Russia: the experience of the First World War", <https://rscf.ru/project/22-78-10036/>

Author: Prigodich N. D. — PhD in History, Senior Researcher, St. Petersburg State University; Associate Professor, ITMO University (St. Petersburg, Russia); ndprigodich@gmail.com

St. Petersburg State University, 7–9, Universitetskaya nab., St. Petersburg, 199034, Russia

ITMO University, 49, Kronverksky pr., St. Petersburg, 197101, Russia

References:

Ajrabetov O. R. *Participation of the Russian Empire in the First World War (1914–1917)*, vol. 2: *Apogee* (Moscow, 2014). (In Russian)

Bey E. V. *Minister of War General V. A. Sukhomlinov: life and work* (Moscow, 2016). (In Russian)

Bibliographic dictionary. The highest ranks of the Russian Empire (22.10.1721–2.03.1917), vol. 1–3, comp. by E. L. Potemkin (Moscow, 2017). (In Russian)

Bogomazov N. I. 'Rail Crisis on the Russian Railways during the First World War and Efforts to Overcome It', *Modern History of Russia*, vol. 13, no. 2, 2023, pp. 272–290. <https://doi.org/10.21638/spbu24.2023.201> (In Russian)

Evdokimov A. V. *The political struggle over the "Sukhomlinov affair" (1915–1917)*, PhD thesis (Nizhniy Novgorod, 2017). (In Russian)

Evdokimov A. V., Seleznev F. A. 'Commission of General N. P. Petrov and the Compromising Evidence against Former Minister of War V. A. Sukhomlinov (1915–1916)', *Modern History of Russia*, no. 2, 2017, pp. 216–227. (In Russian)

Feklistov A. I. *Supreme Commission chaired by engineer-general N. P. Petrov (1915–1916)*, PhD thesis (Moscow, 2021). (In Russian)

Fuller W. C. *The Foe Within: Fantasies of Treason and the End of Imperial Russia* (Ithaca, 2006).

General V. A. Sukhomlinov. Diary. Letters. Documents: collection of documents, comp. E. G. Machikin (Moscow, 2014) (In Russian)

- Kazakov A. E. 'Features of the implementation of military-automobile conscription in Russia during the First World War (on the example of the Kazan Military District)', *Izvestiia of the Russian State Pedagogical University. A. I. Herzen*, no. 76 (1), 2008, pp. 159–163. (In Russian)
- Kirilets S. V., Kaninsky G. G. *Automobiles of the Russian Imperial Army: "Automobile Academy" of General Secretev* (Moscow, 2010). (In Russian)
- Kotelnikov K. D. 'Import from Germany as a Factor of Transport Crisis of Russian Empire during First World War', *Nauchnyi dialog*, vol. 12, no. 5, 2023, pp. 462–484. <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2023-12-5-462-484> (In Russian)
- Kozlov N. *Essay on the supply of the Russian army with military equipment during the World War* (Moscow, 1926). (In Russian)
- Seleznev F. A. *The Revolution of 1917 and the struggle of the elites around the issue of a separate peace with Germany 1914–1918* (St. Petersburg, 2017). (In Russian)
- Sidorov A. L. *The economic situation in Russia during the First World War* (Moscow, 1973) (In Russian)
- The military industry of Russia at the beginning of the 20th century (1900–1917): Sat. materials and documents*, comp. I. I. Klebanov (Moscow, 2004). (In Russian)
- Tverdyukova E. D. "The Requisition of My Car... Must be Furnished Legally": Letters from P. P. Bekel to the Automobile Department of the Executive Committee of the Petrograd Soviet (1918)', *Modern History of Russia*, vol. 12, no. 4, 2022, pp. 1078–1088. <https://doi.org/10.21638/spbu24.2022.417> (In Russian)

Received: July 2, 2023
Accepted: October 10, 2023