



Информация для цитирования:

Иванов А. А. Общественная дискуссия в России по вопросам иностранных закупок автомобилей и импортозамещения в годы Первой мировой войны / А. А. Иванов // Научный диалог. — 2024. — Т. 13. — № 1. — С. 374—396. — DOI: 10.24224/2227-1295-2024-13-1-374-396.

Ivanov, A. A. (2024). Public Discussion in Russia on Foreign Automobile Purchases and Import Substitution during First World War. *Nauchnyi dialog*, 13 (1): 374-396. DOI: 10.24224/2227-1295-2024-13-1-374-396. (In Russ.).



Журнал включен в Перечень ВАК

DOI: 10.24224/2227-1295-2024-13-1-374-396

**Общественная дискуссия
в России по вопросам
иностраных закупок
автомобилей
и импортозамещения в годы
Первой мировой войны**

Иванов Андрей Александрович
orcid.org/0000-0001-6438-5200
доктор исторических наук, профессор,
кафедра новейшей истории России,
Институт истории
andrey.a.ivanov@spbu.ru

Санкт-Петербургский
государственный университет
(Санкт-Петербург, Россия)

Благодарности:
Исследование выполнено за счет гранта
Российского научного фонда
№ 22-78-10036

**Public Discussion in Russia
on Foreign Automobile
Purchases and
Import Substitution
during First World War**

Andrey A. Ivanov
orcid.org/0000-0001-6438-5200
Doctor of History, Professor,
Department of Contemporary History
of Russia, Institute of History
andrey.a.ivanov@spbu.ru

St. Petersburg State University
(St. Petersburg, Russia)

Acknowledgments:
The study is supported
by Russian Science Foundation,
project number 22-78-10036

© Иванов А. А., 2024

ОРИГИНАЛЬНЫЕ СТАТЬИ

Аннотация:

Рассматривается проблема зависимости российского автомобильного транспорта от иностранных закупок в годы Первой мировой войны и отсутствия развитого отечественного автопрома. Впервые данный вопрос раскрывается через призму дискуссии, которая велась на собраниях общественных организаций, в Государственной думе, страницах периодической печати. Особое внимание уделено значению автомобилей в годы войны, критике сложившегося положения в сфере автомобильного транспорта, недопустимости его полной зависимости от иностранных держав и необходимости импортозамещения путем создания отечественных автомобильных заводов и предприятий, производящих сопутствующую продукцию. В научный оборот вводятся новые источники, позволяющие составить более полное представление как о проблемах, сложившихся в сфере автомобильного транспорта, так и об их восприятии российским обществом. Отмечается, что, несмотря на различие в подходах к делу организации отечественной автомобильной промышленности, участники общественной дискуссии единодушно сходились на необходимости преодоления сложившейся перед войной ситуации, недопустимости тотальной зависимости от иностранных поставок в вопросе, имеющем большое значение в военном деле и важности скорейшего развития в государственном масштабе национального производства автомобильного транспорта.

Ключевые слова:

Российская империя; Первая мировая война; автомобильный транспорт; автомобильная промышленность; иностранные закупки; импортозамещение; общественная дискуссия.

ORIGINAL ARTICLES

Abstract:

The article examines the issue of Russian automobile transport's dependence on foreign purchases during the First World War and the absence of a developed domestic automotive industry. For the first time, this question is explored through the prism of discussions held at public organization meetings, in the State Duma, and in the pages of periodicals. Special attention is paid to the importance of automobiles during the war, criticism of the existing situation in the automotive transport sector, the inadmissibility of its complete dependence on foreign states, and the necessity of import substitution through the creation of domestic automobile plants and related enterprises. New sources are introduced into the scholarly discourse, allowing for a more comprehensive understanding of both the problems that have arisen in the field of automobile transport and their perception by Russian society. It is noted that, despite differences in approaches to organizing the domestic automotive industry, participants in the public discussion unanimously agreed on the need to overcome the situation that existed before the war, the inadmissibility of total dependence on foreign supplies in a matter of great importance to military affairs, and the urgency of developing national production of automobile transport on a state scale.

Key words:

Russian Empire; First World War; automobile transport; automotive industry; foreign purchases; import substitution; public discussion.



Общественная дискуссия в России по вопросам иностранных закупок автомобилей и импортозамещения в годы Первой мировой войны

© Иванов А. А., 2024

1. Введение = Introduction

Автомобиль как вид транспорта проник в Россию лишь в самом конце XIX века. Один из первых русских автомобилистов, издатель и редактор журнала «Автомобиль» А. П. Нагель вспоминал, как в 1895 году на улицах Санкт-Петербурга появился первый «экипаж без лошадей» — привезенный из Германии автомобиль с двигателем внутреннего сгорания, что стало настоящей сенсацией [Нагель, 1929, с. 4]. В начале XX века автомобиль все еще оставался предметом роскоши и его применение было весьма ограниченным. До начала промышленного выпуска в 1909 году первых машин отечественного производства на Русско-Балтийском вагонном заводе (знаменитый автомобиль «Руссо-Балт») все автомобили экспортировались в Россию из-за границы. Впоследствии в России появилось несколько частных фирм, но в условиях большого ввоза менее дорогих и более качественных импортных автомобилей с задачей они не справились и достаточно скоро отказались от затратного производства. «Дешёвый и качественный импорт предвоенных лет служил непреодолимым препятствием для возникновения жизнеспособной автомобильной промышленности» [Котельников, 2023, с. 473]. Перед началом Первой мировой войны лишь два отечественных завода — Русско-Балтийский в Риге и Русский автомобильный завод И. П. Пузырева в Санкт-Петербурге, выпустивший свою первую модель в 1911 году, — составляли весь российский автопром. Количество выпускаемой продукции также было крайне мало — Балтийский завод выпустил к началу войны несколько сотен машин, а завод Пузырева — около четырех десятков [Рубец, 2008, с. 68, 79]. Причем последний завод в январе 1914 года постигло несчастье, он полностью сгорел вместе с 8 готовыми автомобилями и 15 комплектами, предназначенными к сборке. Восстановить деятельность завода не удалось, так как его создатель Пузырев скоропостижно скончался в сентябре того же года [Хальфан, 1960, с. 7].

Военное министерство не сразу оценило потенциал автомобиля, изначально рассматривая его как дорогую и капризную в эксплуатации игрушку. Генерал В. А. Сухомлинов вспоминал, что русская армия сильно отстала в деле технического усовершенствования от вооруженных сил ведущих европейских государств, поскольку российскому Военному министерству «не доставало главного — уверенности в несомненной необходимости и применимости новшеств в войсках». «В армии, — отмечал Сухомлинов, описывая ситуацию, сложившуюся к 1908 году, — ... не было ни одного автомобиля. <...> ... Члены [Военного] совета высказались в том смысле, что этот “сложный и хрупкий инструмент” для нашей армии неприемлем: армия нуждается в простых повозках на крепких осях!» [Сухомлинов, 1924, с. 174].

Вопрос о моторизации армии был поднят на заседании Военного совета в марте 1910 года на основе анализа развития автомобильной промышленности в странах Западной Европы и эксплуатации автомобилей в армиях Германии и Франции, однако пожелания военных были скромными [Виноградов, 2016, с. 69]. Вскоре была осуществлена закупка иностранных автомобилей, и появился первый опыт их использования в военном деле. «Новое время» сообщало о состоявшейся в 1912 году поездке специальной военной комиссии из числа офицеров во главе с пионером механизации русской армии П. И. Секретёвым в крупнейшие города Европы с целью «приобретения значительного количества автомобилей для нужд военного времени», поскольку военное ведомство убедилось в необходимости закупки для армии как легковых, так и грузовых машин [Среди военных ..., 1913, с. 4]. Всего тогда было приобретено 554 грузовых и 42 легковых автомобиля [Виноградов, 2016, с. 70]. «Исключительный интерес к военному автомобилизму наблюдается в настоящее время не только у нас, но решительно во всех иностранных армиях, — отмечало издание. — За границей, по заключению комиссии наших военных автомобилистов, следует констатировать общую кипучую деятельность по снабжению армии автомобилями» [Среди военных ..., 1913, с. 4]. В 1914—1917 годах российское военное ведомство, потратив сотни миллионов рублей, заказало за границей 24 978 различных автомобилей [Котельников, 2023, с. 473]. Как отмечают современные исследователи, «до Сухомлинова в вооруженных силах, по сути, отсутствовали автомобили», и лишь по его распоряжению «в Отделе военных сообщений Главного управления Генерального штаба было создано Автомобильное отделение. Появилась учебная автомобильная рота, ставшая играть роль испытательного, исследовательского и учебного центра. Молодой выдвиженец Сухомлинова, П. И. Секретёв, начал энергично развивать автомобильное дело в русской армии» [Селезнев, 2020, с. 81—82].



Осознавая, что количество казенных автомобилей для нужд войны ничтожно мало, Военное министерство стало привлекать активистов автомобильного движения к военным маневрам и создавать добровольные автомобильные дружины для поддержки армии. Незадолго до войны, 17 июля 1914 года было утверждено Положение о Военно-автомобильной повинности, на основании которого за 1914—1917 годы военным ведомством внутри страны было приобретено 7 506 легковых автомобилей. За этот же период было ввезено в Россию 11 522 машины из-за границы [Твердюкова, 2022, с. 1078—1079].

Однако транспортную проблему эти важные, но запоздавшие меры решили лишь отчасти. Транспортный кризис, со всей отчетливостью выявившийся в годы Первой мировой войны, особенно остро проявил себя в молодой и наименее развитой автомобильной отрасли. Неспособность российской промышленности производить нужное для фронта и тыла количество автомобилей, затрудненность, а в ряде случаев и невозможность дальнейших закупок автотранспорта в зарубежных странах, спровоцировали общественную дискуссию. Депутаты Государственной думы, представители общественных организаций, публицисты, инженеры, промышленники, автомобилисты активно включились в полемику по вопросам преодоления дефицита автомобильного транспорта и организации отечественного автопрома, призванного в будущем полностью удовлетворить государственные и частные потребности в «моторах». И эта дискуссия, несмотря на свой частный характер, представляет несомненный исторический интерес, поскольку позволяет лучше понять проблемы, вызвавшие нехватку автомобильного транспорта в тылу и на фронте; составить представление о существовавших проектах выхода из сложившейся кризисной ситуации; дополнить представления о сюжетах, волновавших российское общество в годы Первой мировой войны. Кроме того, данный сюжет в современных условиях антироссийских санкций и проблем развития отечественного автопрома приобретает помимо научной еще и очевидную общественно-политическую актуальность, поскольку затронутые в ходе общественной полемики столетней давности вопросы, к сожалению, не утратили злободневности и сегодня.

2. Материал, методы, обзор = Material, Methods, Review

Историография технического сотрудничества императорской России с зарубежными странами, включая транспортные закупки за границей в годы Первой мировой войны, довольно обширна. Эту тему исследовали известные советские и российские историки [Сидоров, 1973; Павлов, 2008; Поликарпов, 2015; Виноградов, 2016], она также нашла отражение



в коллективной монографии [Порох ..., 2017]. Что касается иностранных закупок для транспортной сферы, эта тема затрагивалась в исследовательских работах, преимущественно посвященных железнодорожному транспорту [Старостенков, 2002; Неуwood, 2003; Сенин, 2009; Богомазов, 2023; Пригодич и др., 2023]. Однако, как отмечает современный исследователь, в контексте этих работ «трудно не заметить отсутствие внимания к автомобилям» [Пригодич, 2023, с. 359]. При этом нельзя сказать, что история автомобильного транспорта периода Первой мировой войны вообще обойдена исследователями [Кирилец и др., 2010; Кирилец, 2018], но они, как правило, акцентируют внимание на военной истории, в то время как другие сюжеты, связанные с историей транспорта в 1914—1917 годах, оказываются освещенными в меньшей степени. История закупок автомобилей за рубежом в указанный период затрагивается в некоторых статьях [Виноградов, 2016]. Что касается проблем развития российского автопрома, то они рассматривались в исследовательских статьях [Воронкова, 1965], брошюрах [Хальфан, 1960], диссертациях [Ершова, 1999], а определенный итог современного изучения данной темы был представлен в энциклопедической статье [Воронкова, 2014].

Но во всех этих работах за исключением недавней публикации, посвященной дискуссии вокруг американских закупок для нужд российских железных дорог [Иванов и др., 2023], специального внимания общественному восприятию и обсуждению проблемы иностранных транспортных поставок не уделялось. В связи с этим целью данной работы является изучение реакции российской общественности на проблемы, связанные с нехваткой автомобилей в годы Первой мировой войны, вынужденными иностранными закупками автотранспорта и необходимостью развития отечественного автопрома. Для достижения поставленной цели были привлечены материалы Государственной думы (стенографические отчеты и приложения к ним), общественных организаций (в первую очередь — Центрального военно-промышленного комитета), Особого совещания по обороне государства, периодической печати (газет «Новое время», «Русский инвалид»); мнения и прогнозы, публично высказывавшиеся в печати по указанной проблеме государственными и общественными деятелями, политиками, военными, промышленниками, инженерами и автолюбителями, мемуары. Особое внимание уделено материалам, опубликованным на страницах ведущих дореволюционных журналов, как специально посвященных автомобилизму («Автомобиль», «Автомобилист», «Автомобильная жизнь и авиация»), так и эпизодически затрагивавших данную тему («Вестник Русско-американской торговой палаты», «Известия Собрания инженеров путей сообщения»).

3. Результаты и обсуждение = Results and Discussion

3.1. Общественная реакция на зависимость России от иностранных закупок автотранспорта

Потребности российского рынка в автомобилях накануне войны ежегодно росли. Как отмечало специализированное издание, если в 1912 году импорт автомобилей в Россию составлял 3 459 шт. на сумму 10 818 756 руб., то в 1913-м эти цифры заметно возросли: привоз машин составил 5 300 шт., а затраченная на их приобретение сумма — 17 128 470 руб. [Импорт ..., 1914, с. 4]. Предвоенные поставки автомобилей шли из Германии (1 место), Франции, Великобритании, Австро-Венгрии, Италии и некоторых других стран. При этом лидерский отрыв Германии был впечатляющим, так как значительное количество автомобилей из других стран шли в Россию через немецкую таможню [Котельников, 2023, с. 471]. Согласно данным на 1911 год, из завезенных в Россию 2 730 автомашин германские составили 2018 шт. [Там же]: «Наибольшее количество автомобилей ввозится к нам из Германии, количество это увеличивается с каждым годом, идя не только параллельно росту общего ввоза, но и опережая его. Так, например, общий ввоз автомобилей в Россию в 1911 г., в сравнении с 1910 г., повысился на 48 %, в то время как ввоз из Германии на 62 %. Составляя в 1907 г. 50 % общего ввоза в Россию, германский ввоз достигает в 1911 г. 73,9 % его, в то время, когда относительное количество ввозимых из Франции автомобилей в 1907 г. равно 30,8 %, а в 1911 г. — только 10,6 %. Весьма характерно то обстоятельство, что при потреблении автомобилей на такую громадную сумму ... русская автомобильная промышленность находится в стадии самого слабого развития и, поддерживаемая исключительно поощрительными правительственными заказами, ничем не проявила своей жизненной силы», — констатировал журнал «Автомобильная жизнь и авиация» [Там же].

Это обстоятельство, по общему мнению писавших на автомобильные темы авторов, поставило Россию с началом войны с Германией и Австро-Венгрией в крайне трудное положение в деле оснащения фронта и тыла «самодвижущимися экипажами». Поставки из враждебных стран стали невозможны, а союзные Англия, Франция и позже Италия не могли в полной мере удовлетворить потребностей России в автотранспорте, так как нуждались в нем сами. (Хотя поставки из них, включая пожертвования автомобилей от общественных организаций российскому Красному кресту, были, что находило отражение и на страницах российской прессы [Общая ..., 1915, с. 3]). Место основных поставщиков заняли нейтральные страны, из которых на первом месте оказались США [Вывоз ..., 1916, с. 346], имевшие развитую автомобильную промышленность, но высокие цены и проблемы с логистикой не позволяли полностью решить проблему нехватки автомобилей. Так, на-



пример, направленные в Россию из Нью-Йорка автомобили как «обычные» грузы доставлялись длинным путем вокруг Африки [Порох ..., 2017, с. 400]. Проблема усугублялась тем, что «отсутствие запасных частей к основной массе немецких автомобилей не позволяло эффективно их использовать в войсках», и «России в условиях разразившейся мировой войны пришлось полностью менять свой автомобильный парк» [Виноградов, 2016, с. 70].

То, что современная война будет иметь «машинный характер» и «всего целиком зависеть от количества машинной энергии, вложенной в единицу времени» [Меньшиков, 1915, с. 13], мало кто предполагал. Предвоенные расчеты необходимого для фронта и тыла количества автомобилей пришлось полностью пересматривать. Депутат Государственной думы Д. Н. Чихачев отмечал недостаток грузовых автомобилей и неправильное их распределение по армиям, член Государственного совета князь А. Н. Лобанов-Ростовский указывал, что Англия имеет на фронте до 54 тыс. грузовиков, что в 4,5 раза превосходит их количество в России [Журналы..., т. 2, 2013, с. 373]. Бывший председатель III Государственной думы и лидер партии октябристов А. И. Гучков также говорил о неудовлетворительной постановке в стране автомобильного дела [Журналы..., т. 3, 2013, с. 17]. Как отмечал один из публицистов, отсутствие до войны широкого опыта использования автомобилей не позволило специалистам адекватно оценить степень потребности в них в военное время. «Кто мог до войны предполагать, какую выдающуюся роль сыграет автомобиль в судьбе этого мирового пожара?» — задавался риторическим вопросом Я. Голдберг [Голдберг, 1915b, с. 18]. Сообщая, что многие военные первоначально относились к использованию автомобилей на фронте весьма скептически, публицист отмечал, что война полностью перевернула это представление, подтвердив слова французского теоретика автомобилизма Жоржа Прада, назвавшего в 1913 году двигатель внутреннего сгорания «душой современных армий» [Голдберг, 1915a, с. 9]. Опыт воюющих держав, отмечалось в многочисленных публикациях профильных журналов, показал, что значение автомобилей невозможно переоценить в деле снабжения армии, переброски войск и эвакуации раненных, перевозки военной техники и ее буксировки, выполнения специальных задач (например, в работе беспроволочного телеграфа), доставки почты и донесений, а также в непосредственном участии в боевых действиях (оснащенные пулеметами броневики) [Голдберг, 1915b; Голдберг, 1915c; Грузовые ..., 1915]. «Недостаточность железных дорог в ведении войны вызвала к жизни этот новый способ передвижения в самых широких размерах, — признавали депутаты Государственной думы. — ... При дальнейшем развитии военно-автомобильного дела этому способу передвижения суждено будет сыграть первенствующую роль



в истории текущей войны» [Законодательное ..., 1916, с. 2]. «Трудно перечислить все виды применения автомобиля как в мирной, городской жизни, так, в особенности, военной. Великой войной впишется не одна благодарная страница в историю автомобилизма», — отмечал один из авторов журнала «Автомобилист» [Е. С., 1915, с. 22—23]. Открывшиеся перспективы автомобильного транспорта, как легкого, так и грузового, настолько велики, — прогнозировал автор-инженер, — что в будущем он составит серьезную конкуренцию железным дорогам [Нырков, 1916, с. 449].

Заведующий автомобильно-авиационным отделом Центрального военно-промышленного комитета инженер М. В. Пиолунковский, называя автомобильное дело «молодым и новым», «опирающимся почти всецело на иностранное производство» [В Центральном ..., 1916, с. 6401], признавал, что военное ведомство должно было спешно делать новые заказы автомобилей за границей не только потому, что недоценило их роль в будущей войне, но и по причине практически полного отсутствия отечественного автопрома [Пиолунковский, 1916а, с. 6513]. Однако, — рассуждал далее эксперт, — с точки зрения государственных интересов, такое положение было нетерпимо, так как «невозможно всецело зависеть от заграницы в деле снабжения армии предметами боевого значения, все равно, является ли поставщиком “союзник” или “нейтральный”, ибо международные отношения подвергнуты периодическим изменениям, и если это положение было признано по отношению к ружьям, пушкам, снарядам и т. п., то ... теперешняя война включила в эти предметы также и автомобили. Наконец, соображения финансового порядка настоятельно требуют сокращения заказов за границу» [Там же]. Война привела к закрытию границ, внутреннее производство оказалось неспособным к удовлетворению потребностей в автотранспорте и вскоре, в связи с эвакуацией из Риги завода, вовсе остановилось, а реквизиция частных машин практически не оставила автомобилей у потребителей (за исключением старых и маломощных машин), — констатировал Пиолунковский. Такая ситуация, — прогнозировал публицист, — если не принять оперативных мер, грозила стать затяжной. «... Можно предвидеть, что привоз автомобилей из-за границы не будет слишком значителен. Прежде всего, неизвестно, сколько еще месяцев или лет продолжится война, а до конца ее не может быть и речи о привозе» [Там же, с. 6514]. А так как дефицит автомобилей испытывали все воюющие страны, то в послевоенное время автопром западных стран будет работать на насыщение внутреннего рынка, а не на экспорт, — предсказывал эксперт, также обращая внимание, что на этот же обширный рынок обратит свое внимание и Америка. «Так что ни для европейских, ни для американских фабрик не будет больших побудительных причин не только к форси-



рованию вывоза автомобилей в Россию, но даже к возобновлению продажи их здесь в прежних до войны размерах», — резюмировал Пиолунковский [Там же]. Вывод аналитика был однозначен: послевоенный рынок сможет поглотить автомобилей «на многие десятки и даже сотни миллионов рублей и вполне может обеспечить работу нескольких заводов в России, если, конечно, будут приняты меры к уравниению конкурентных условий их с заграничными» [Там же].

3.2. Общественная дискуссия о путях развития отечественного автопрома

Необходимость создания полноценной отечественной автомобильной промышленности сознавалась всеми, и эта мысль красной нитью проходила во многих серьезных публикациях, посвященных проблемам автотранспорта. Сложившаяся в этой сфере ситуация признавалась «крайне ненормальной» [Г., 1915, с. 19]. «Среди стран, промышленность которых производит автомобили, Россия занимает одно из самых последних мест в мире», — признавал автор журнала «Автомобилист» [Г. И., 1914, с. 41]. «Результаты применения в настоящей войне автомобилей для специальных целей дают полное основание думать, что по окончании войны автомобильное движение получит такое громадное развитие, о котором никто в настоящее время и не предполагает, — отмечал один из авторов журнала “Автомобиль”. — Поэтому вопрос о развитии нашего отечественного машиностроения должен быть признан вопросом особой государственной важности, и надо думать, что при содействии правительства, в самом недалеком будущем, у нас будет не один, а несколько больших автомобильных заводов» [Кузнецов, 1915, с. 6138].

Неудивительно, что за исправление ситуации решил взяться Центральный военно-промышленный комитет (ЦВПК) — орган, созданный в 1915 году для координации действий военно-промышленных комитетов и правительственных учреждений с целью мобилизации промышленности. Во главе его встал А. И. Гучков, а в его состав вошли представители промышленных и торговых кругов, научно-технических предприятий, деятели всероссийских общественных организаций. При ЦВПК был создан особый автомобильно-авиационный отдел, который принялся за разработку положений, призванных организовать в возможно кратчайшие сроки российскую автомобильную промышленность. «Вся торгово-промышленная Россия занята в настоящее время подготовительными работами в деле освобождения нашего рынка от немецкого ига во всех отраслях торговли», — отмечала пресса [К освобождению, 1915, с. 20].

На заседании ЦВПК 27 августа 1915 года отмечалась ненормальность ситуации, при которой санитарные колонны не могли пользоваться теми



же возможностями, что и автопарк военного ведомства, в плане поставок автомобилей, ремонта и снабжения запчастями, хотя по факту они тоже работали на дело государственной обороны. Также поднимался «болезненный вопрос» снабжения автомобилей американскими шинами, которые сильно отличались от тех, что производились в Европе. Обращалось внимание на «желательность приспособления русской резиновой промышленности для изготовления типов шин по американскому образцу с тем, чтобы по возможности избежать необходимости покупать шины за границей» [В Центральном ..., 1915, с. 6255]. Председателем автомобильного подотдела А. П. Нагелем было сделано заявление, что целью созданной общественной структуры является «стремление поддержать всеми силами отечественную промышленность и лишь в крайних случаях прибегать к заграничному рынку» [Там же]. На другом заседании, состоявшемся в начале 1916 года, ставился вопрос о создании сопутствующей промышленности, поскольку производство специальных сортов стали и алюминия, пригодных для изготовления различных деталей автомобиля, не является предметом деятельности автомобильных заводов, равно как и производство аккумуляторов, фонарей, сигнальных устройств [В Центральном ..., 1916, с. 6403; Развитие ..., 1916, с. 4]. Не менее важным было указание Пиолунковского на необходимость отказа от порочной практики переплаты иностранным специалистам, вызванной «гипнозом превосходства всего заграничного», в то время как с русскими специалистами «особо не церемонятся ни в смысле вознаграждения, ни в смысле возможности накопления опыта», хотя без их заинтересованности создание национального автопрома невозможно [Пиолунковский, 1916в, с. 6583—6584].

Решив взять автомобильную отрасль в свои руки, промышленники предъявили государственным структурам немало упреков, главным среди которых был следующий: вместо того, чтобы поддерживать отечественного производителя, государство ничего не делало для развития российского автопрома и передавало все заказы за границу. При таких условиях, говорил крупный промышленник, член IV Государственной думы прогрессист А. И. Коновалов, отечественная автомобильная промышленность «абсолютно не могла развиваться» [В Центральном ..., 1916, с. 6403]. Однако, как отмечала пресса, причина такой политики военного ведомства заключалась отнюдь не в отсутствии желания давать заказы российскому бизнесу, а в том, что последний, во-первых, до войны совершенно не проявлял никакой инициативы в данном вопросе; во-вторых, решив включиться в процесс, заявил более высокие цены, а в-третьих, опыт показывал, что положиться на российского частного в плане своевременного выполнения военных заказов не всегда возможно [Г., 1915, с. 20]. При этом члены ЦВПК отдавали себе от-



чет, что без активного содействия со стороны государства решить такую амбициозную задачу будет невозможно. «...Как всякое новое и молодое дело, оно должно иметь крупную поддержку со стороны нашего правительства и с этой целью все заказы Военного министерства, а также и других правительственных учреждений, нуждающихся в автомобилях, должны быть предоставлены исключительно русским фирмам, изъявившим свое желание открыть в России заводы по изготовлению автомобилей», — доводило позицию ЦВПК издание «Автомобилист» [Там же].

Споры о том, по какому пути следует идти российскому автопрому, велись и в Особом совещании по обороне, в состав которого входили представители государственных ведомств, обеих законодательных палат, общественных организаций и частных предприятий. Одни его участники выступали сторонниками строительства казенных предприятий, другие ратовали за государственную поддержку частному бизнесу [Воронкова, 1965, с. 150]. В частности, депутат Государственной думы и видный член кадетской партии А. И. Шингарев указывал на то, что нецелесообразно расходовать огромные суммы на создание частных автомобильных заводов и одновременно создавать казенный завод, так как после открытия государственного предприятия частные фирмы, лишившись казенных заказов, вынуждены будут закрыться, ибо работать исключительно на потребность частного рынка не смогут вследствие конкуренции заграничных фирм и неблагоприятного таможенного тарифа [Журналы ..., т. 1, 2013, с. 454]. Другой депутат, лидер Союза русского народа Н. Е. Марков настаивал на необходимости именно государственного завода, призванного в будущем оградить казну от владычества синдикатов [Журналы..., т. 2, 2013, с. 59].

3.3. Депутатский законопроект и его критика

Обсуждались проблемы иностранных закупок автомобилей и необходимости преодоления этой зависимости и в Государственной думе. Депутат И. В. Титов от Пермской губернии, выступая с парламентской трибуны в марте 1916 года, бросал власти упрек в том, что она создала «покровительство иностранной промышленности», так как из-за существовавшей системы таможенных пошлин, «выгоднее было готовый автомобиль в собранном виде привезти из-за границы, чем отдельные части автомобиля производить в России» [ГД-4.4, 1916, стб. 3770]. Власть же, в лице военного министра Д. С. Шуваева, признавала перед депутатами, что страна встречает серьезные затруднения с автомобильным транспортом [ГД-4.5, 1916, стб. 205].

4 марта 1916 года по почину депутата П. А. Ярмоловича в Государственную думу был внесен законопроект от имени 66 членов разных фракций о привлечении отечественной промышленности к автомобильному машиностроению [В Таврическом ..., 1916, с. 3]. Отметив в преамбуле, что

«автомобильное дело было развито в России в небольших размерах, а военно-автомобильного дела до войны почти не существовало», народные избранники выражали обеспокоенность необходимостью массовых покупок автомобилей за границей, в результате которых «сотни миллионов рублей ... совершенно бесследно проходят для нашей отечественной промышленности» [Законодательное ..., 1916, с. 2]. Подчеркивалась в законопроекте и опасность зависимости от иностранных держав в деле государственной обороны. Поэтому, заключали законодатели, «вопрос о создании собственной автомобильной промышленности является делом первостепенной государственной важности» [Там же].

Депутатский законопроект содержал следующие положения. За развитие отечественного автопрома должно взяться государство, не упустив при этом такой важный аспект, что «производство, прежде всего, было бы экономически выгодным». Для этого, писали депутаты, нужно вооружиться передовым мировым опытом и выпускать не менее 2 500 машин в год. Ставку предлагалось сделать на заводы, осуществлявшие сборку автомобилей из деталей, которые должны были производить другие предприятия. Далее указывались базовые принципы организации отечественного автопрома:

1) *Установление государством типа выпускаемого автомобиля.* Данная мера предполагала, что следует выбрать наиболее подходящую к российским условиям конструкцию, и для каждой конкретной задачи выпускать лишь одну модель автомобиля. Такой подход должен был дать, по мнению авторов проекта, удешевление производства и простоту в эксплуатации и ремонте.

2) *Введение государственных стандартов и образцов для производства промышленностью нужных для автомобилестроения деталей.* Предполагалось, что это решение позволит производить по готовым шаблонам («калибрам») детали на месте добычи угля и металла, что удешевит сырье и даст возможность участвовать в машиностроении не только большим заводам, но и отдельным мастерским, а также будет препятствовать возникновению автомобильного синдиката.

3) *Создание государственного сборного автомобильного завода, не исключая работы частных предприятий.* Наличие госпредприятия должно было послужить регулятором цен по сборке и производству автомобилей, а привлечение частной инициативы — развить дело до нужных потребителю и государству размеров.

4) *Установление льготных железнодорожных тарифов по перевозке необходимых для автопрома деталей и повышенных таможенных пошлин на готовые автомобили, ввозимые из-за границы для нужд частного потребления.*

5) *Выработка плана по государственному строительству шоссейных дорог.*

Отмечая, что Россия богата всем необходимым для того, чтобы выпускать «автомобили первоклассного качества, художественного вида и дешевой цены», авторы законопроекта заключали: «Последовательно проводя данный проект в жизнь, страна наша может дать полный расцвет собственной автомобильной промышленности и в наикратчайший срок времени» [Там же, с. 2—5].

Подписались под законопроектом правые (32 чел.), националисты (13 чел.), прогрессивные националисты (8 чел.), представители группы центра (4 чел.), независимые депутаты (5 чел.), один прогрессист, один представитель мусульманской группы, один меньшевик и один неустановленный депутат. Ни октябристы, ни кадеты этой инициативы не поддержали, и вскоре ЦВПК обрушился на нее с критикой.

Законопроект вызвал общественный резонанс. Он обсуждался на заседании авиационно-автомобильного отдела ЦВПК, на котором присутствовали начальник первой в России Военной автомобильной школы генерал П. И. Секретёв, административный деятель и писатель В. П. Литвинов-Фалинский, один из основателей автомобильного дела флигель-адъютант В. В. Свечин и др. [Будущая ..., 1916, с. 21]. Наиболее подробно и аргументированно критика законопроекта была изложена в статье Пиолунковского, опубликованной сразу несколькими изданиями, включая «Известия ЦВПК» (1916, № 7—76). Приветствуя сам факт, что депутаты обратили внимание на значимость развития автомобильного дела и строительства хороших дорог, руководитель автомобильно-авиационного отдела ЦВПК критиковал законопроект по существу. Первый пункт признавался Пиолунковским невыполнимым. «Выбор конструкции еще не представит технических затруднений, но приспособление ее к русским условиям уже ведет к ряду затруднений: всякое “приспособление” потребует опытов и изменений, каковые не могут быть закончены ранее 8—12 месяцев. Установление одного типа невозможно вследствие неоднотипности требований, предъявляемых к автомобилям: с одной стороны, необходимы машины для быстрого передвижения командного и друг[ого] состава, а с другой стороны, необходимы быстроходные легкие грузовики, а равно и менее быстроходные, но с большей подъемной силой, как и машины для передвижения орудий и грузовых транспортов (тракторы). Таким образом, однотипность в лучшем случае может касаться лишь одного из родов пользования автомобилями», — отмечал эксперт [Пиолунковский, 1916б, с. 6492]. Кроме того, — добавлял автор статьи, — нигде в мире еще не сумели создать идеальный автомобиль, который мог бы быть принят за бесспорный образец, так как отрасль эта еще совсем молодая, и



каждая удачная машина имеет свои достоинства и недостатки. Собрать же достоинства разных марок автомобилей в одной новой модели — идея изначально утопическая, — писал он.

Поддерживая идею стандартизации отдельных деталей, автор статьи критиковал предложение по введению «калибра», который бы позволил производить комплектующие одинакового качества многочисленным предприятиям самой разной технической оснащённости. Пиолунковский предупреждал, что небольшие заводы и мастерские не обладают ни достаточным количеством квалифицированных кадров, ни дорогостоящим точным оборудованием для качественного производства технически сложных деталей, ни возможностью использовать специальные сорта стали. Поэтому без строжайшего контроля, который при такой распыленности производства едва ли будет осуществим, невозможно гарантировать качество произведенной продукции. «В суровых условиях практического решения вопроса по проекту 66 депутатов этому заводу нечего будет собирать, так как, кроме брака, он ничего от этих распыленных по лицу страны поставщиков автомобильных частей не получит. Приобретенный за время текущей войны опыт может дать в избытке примеры и доказательства этому утверждению» [Там же, с. 6493].

В связи с этим автор статьи предлагал двигаться иным путем — производить автомобильные детали исключительно на немногих специализированных (казенных или частных) заводах. «Обязанность автомобильных конструкторов — дать определенные задания нашим, так высоко стоящим, металлургическим заводам, а дело последних будет удовлетворить этим заданиям. И в этом направлении уже ведется и подходит к концу работа, предпринятая по почину ЦВПК в Русском металлургическом обществе...», — отмечалось в публикации [Там же].

Заключая, что «проект 66 депутатов должен быть, за исключением дорожного строительства, решительно отвергнут», Пиолунковский предлагал ряд иных мероприятий, поддерживаемых ЦВПК и Российским автомобильным обществом, которые должны были принести в деле развития отечественного автопрома гораздо больше пользы. Суть их заключалась в следующем:

- 1) Поддержание и развитие частного автомобильного производства в стране.
- 2) Установление мер поощрения за выпуск автомобилей, изготовленных исключительно из отечественных материалов, на российских станках отечественными техническими силами.
- 3) Введение денежной субсидии потребителю на покупку и содержание автомобиля отечественного производства, подлежащего реквизиции в случае войны.

4) Пересмотр таможенных ставок с целью устранения имеющейся несогласованности в отдельных пунктах, но не в ущерб потребителя.

5) Выработка плана дорожного строительства, в котором были бы согласованы общеимперские и местные интересы.

6) Поддержка общественной и частной инициативы в деле дорожного строительства [Там же, с. 6494].

«Вот в чем заключаются **государственные** мероприятия, которые могут обеспечить развитие автомобилестроения. Все остальное приложится само: появится и здоровая конкуренция, и соответствующие русским условиям типы, и разумная стандартизация, и дешевое производство», — заверял Пиолунковский [Там же].

Однако общественная дискуссия на этом не завершилась. Материалы периодической печати наглядно показывают, что, помимо приведенных выше, рецептов преодоления зависимости от иностранных поставок и развития российского автопрома было немало. Как отмечал журнал «Автомобилист», «одни стояли за установление системы протекционных пошлин на автомобили, другие видели единственный выход в предоставлении крупного заказа на несколько лет вперед» [Г., 1915, с. 20]. Пиолунковский на страницах специализированных изданий отстаивал протекционизм, полагая, что без мощной государственной поддержки российский автопром не сможет выжить «в условиях суровой конкуренции с заграницей» [Пиолунковский, 1916в, с. 6583]. Но были и те, кто считал протекционистские меры не лучшим выходом из ситуации, полагая, что отсутствие конкуренции приведет к выпуску продукции, уступающей по качеству иностранной [Митчелл, 1916, с. 6586]. И для таких опасений были причины, ведь, как отмечал журнал «Автомобилист» еще в 1914 году, несмотря на то, что отечественный автомобиль «Руссо-Балт» неплохо показал себя в деле, покупали его лишь «особые патриоты», поскольку по сравнению с лучшими зарубежными моделями он был тяжелым, небыстрым и дорогим [Г. И., 1914, с. 42]. Но все сходились в одном: чтобы стать жизненной, отечественной, автомобильной промышленности придется быстро перенять передовой западный опыт, но при этом избежать слепого копирования, поскольку «если выпустить копию, да еще плохую, и назвать ее русским автомобилем, то завод не должен быть в претензии, что не только заграничные, но и русский рынок не признает такого автомобиля» [С. Б., 1914, с. 32].

4. Заключение = Conclusions

Под давлением вызванных войной обстоятельств и общественного мнения правительство к 1916 году выработало программу создания русской автомобильной промышленности. На развитие отечественного авто-



прома были выделены немалые средства, началось строительство заводов [Воронкова, 1965, с. 149—155]. В рамках правительственной программы в 1916 году было заложено «Товарищество на паях автомобильного Московского общества» (ставшее в советское время знаменитым ЗИЛом — заводом имени Лихачева), приступившее к сборке грузовиков «Фиат». Началось строительство и других заводов. Однако запустить полноценное производство автомобилей помешали многие факторы: проблемы с валютой, задержки с поставками из-за границы необходимого оборудования, логистические трудности, нарастание хозяйственного и экономического кризиса, разразившаяся вскоре революция. И хотя создать национальную автомобильную промышленность императорская Россия так и не смогла, общественная дискуссия по этому вопросу не была бесплодной. Она показала наличие глубоких системных проблем в отрасли, которая в годы войны обрела важное государственное и военное значение. в ходе этой полемики сложился общественный консенсус относительно стратегической необходимости наличия национальной автомобильной промышленности, способной удовлетворять военные и гражданские нужды страны. Резкое прекращение импорта автомобилей из Германии и Австро-Венгрии, вынужденная переориентация на закупки автотранспорта в США, траты на эти нужды огромных государственных средств и, несмотря на принятые меры, острая нехватка «моторов» заставляли общественных и политических деятелей выдвигать проекты, призванные решить эту проблему. Дискуссия также показала, что различные политические и общественные силы предлагали неодинаковые выходы из сложившейся кризисной ситуации. Если для одних, представленных преимущественно правыми, консервативными силами, выход виделся в создании крупных государственных автозаводов (не исключая участия в создании отечественного автопрома частных предприятий), то для других — представителей крупного капитала, промышленников и либеральных политических кругов — в передаче этого дела исключительно в частные руки, но при активной и широкой помощи национальному бизнесу со стороны государства. Развернувшаяся в годы войны полемика также показала, что многим ее участникам удалось достаточно точно определить риски, возможные при организации национальной автомобильной промышленности, и указать на меры, необходимые для того, чтобы отечественный автопром превратился в сильную и конкурентоспособную отрасль. Революция 1917 года и последовавшая за ней гражданская междоусобица не позволили осуществить проекты времен Первой мировой войны, но многое из того, что было предложено участниками той дискуссии, было учтено позже, а что-то не утратило актуальности и сегодня.



Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов.

The author declares no conflicts of interests.

Источники и принятые сокращения

1. *Будущая* автомобильная промышленность // *Автомобилист*. — 1916. — № 8. — С. 21.
2. *В Таврическом дворце* // *Новое время* : газета. — 1916. — № 14366. — 6 (19) марта. — С. 3.
3. *В Центральном Военно-промышленном комитете* // *Автомобиль*. — 1915. — № 18. — С. 6255.
4. *В Центральном Военно-промышленном комитете* // *Автомобиль*. — 1916. — № 3. — С. 6401—6403.
5. *Вывоз* автомобилей из Соединенных Штатов // *Вестник Русско-американской торговой палаты*. — 1916. — № 12. — С. 346.
6. *Г. И.* Русское автомобильное производство // *Автомобилист*. — 1914. — № 2. — С. 41—42.
7. *Г.* Мобилизация отечественной автомобильно-авиационной промышленности // *Автомобилист*. — 1915. — № 16. — С. 19—20.
8. *Голдберг Я.* Автомобиль на войне / Я. Голдберг // *Автомобилист*. — 1915а. — № 16. — С. 9—14.
9. *Голдберг Я.* Автомобиль на войне / Я. Голдберг // *Автомобилист*. — 1915b. — № 21—22. — С. 14—18.
10. *Голдберг Я.* Автомобиль на войне / Я. Голдберг // *Автомобилист*. — 1915с. — № 23—24. — С. 9—12.
11. ГД-4.4. — *Государственная дума*. Стенографические отчеты. Созыв IV. Сессия IV. — Петроград : Государственная типография, 1916. — 5812 стб.
12. ГД-4.5. — *Государственная дума*. Стенографические отчеты. Созыв IV. Сессия V. — Петроград : Государственная типография, 1916. — 1754 стб.
13. *Грузовые* автомобили // *Автомобилист*. — 1915. — № 12. — С. 12—13.
14. *Е. С.* Несколько слов... // *Автомобилист*. — 1915. — № 11. — С. 22—23.
15. *Журналы* Особого Совещания для обсуждения и объединения мероприятий по обороне государства (Особое Совещание по обороне государства). 1915—1918 : в 3 т. / под ред. А. П. Корелина, А. С. Грузинова. — Москва : Российская политическая энциклопедия (РОССПЭН), 2013. — Т. 1. — 743 с. ; Т. 2. — 559 с. ; Т. 3. — 846 с.
16. *Законодательное* предположение о привлечении отечественной промышленности к автомобильному машиностроению. (Внесено за подписью 66 членов ГоС. Думы 4 марта 1916 г.) // *Приложения к стенографическим отчетам Государственной думы*. Созыв IV. Сессия IV. 1915—1916 гг. — Выпуск 3 (№ 88—173). — Петроград : Государственная типография, 1916. — С. 2—5.
17. *Импорт* автомобилей в Россию // *Автомобильная жизнь и авиация*. — 1914. — № 3. — С. 4.
18. *К освобождению* от германского и австрийского засилья нашего отечественного автомобильного рынка // *Автомобилист*. — 1915. — № 21—22. — С. 20.
19. *Кузнецов Н.* Автомобиль на войне // *Автомобиль*. — 1915. — № 11. — С. 6135—6138.
20. *Меньшиков М. О.* Накопление и удар // *Новое время* : газета. — 1915. — № 14254. — 14 (27) ноября. — С. 13.



21. Митчелл Л. Коммерческая сторона дела. (Письмо в редакцию) // Автомобиль. — 1916. — № 11. — С. 6586.
22. Назель А. П. На заре русского автомобилизма // Возрождение : газета. — 1929. — № 1435. — 7 мая. — С. 4.
23. Нырков. о плане железнодорожного строительства // Известия Собрания инженеров путей сообщения. — 1916. — № 22. — С. 446—451.
24. Общая хроника // Русский инвалид : газета. — 1915. — № 44. — 24 февраля. — С. 3.
25. Пиолунковский М. В. Автомобильное дело и война / М. В. Пиолунковский // Автомобиль. — 1916а. — № 8. — С. 6513—6516.
26. Пиолунковский М. В. О привлечении отечественной промышленности к автомобильному машиностроению / М. В. Пиолунковский // Автомобиль. — 1916б. — № 7. — С. 6491—6494.
27. Пиолунковский М. В. Организация автомобильной промышленности / М. В. Пиолунковский // Автомобиль. — 1916в. — № 11. — С. 6583—6586.
28. Развитие подсобных заводов // Известия Центрального Военно-промышленного комитета : газета. — 1916. — № 72. — 17 марта. — С. 4.
29. С. Б. К статье «Русское автомобильное производство» // Автомобилист. — 1914. — № 9. — С. 32—41.
30. Среди военных автомобилистов // Новое время : газета. — 1913. — № 13288. — 8 (21) января. — С. 4.
31. Сухомлинов В. А. Воспоминания / В. А. Сухомлинов. — Берлин : Русское универсальное издательство, 1924. — 438 с.

Литература

1. Богомазов Н. И. «Рельсовый голод» на российских железных дорогах в годы Первой мировой войны и попытки борьбы с ним / Н. И. Богомазов // Новейшая история России. — 2023. — Т. 13. — № 2. — С. 272—290. — DOI: <https://doi.org/10.21638/srbu24.2023.201>.
2. Виноградов П. В. Иностранная поставка автомобилей как пример военно-технического сотрудничества России с союзниками в годы Первой мировой войны / П. В. Виноградов // Общество : философия, история, культура. — 2016. — № 8. — С. 69—72.
3. Воронкова С. В. Автомобильная промышленность / С. В. Воронкова // Россия в Первой мировой войне. 1914—1918. Энциклопедия : в 3 томах / отв. ред. А. К. Сорокин. — Москва : Политическая энциклопедия, 2014. — Т. 1. — С. 35—38. — ISBN 978-5-8243-1882-1.
4. Воронкова С. В. Строительство автомобильных заводов в России в годы первой мировой войны (1914—1917 гг.) / С. В. Воронкова // Исторические записки. — 1965. — Т. 75. — С. 147—169.
5. Ершова Т. В. Промышленность Москвы и Московской губернии в годы Первой мировой войны : диссертация ... доктора исторических наук : 07.00.02 / Т. В. Ершова. — Москва, 1999. — 390 с.
6. Иванов А. А. Общественная дискуссия вокруг американских закупок для нужд российских железных дорог в годы Первой мировой войны / А. А. Иванов, Н. И. Богомазов // Научный диалог. — 2023. — Т. 12. — № 1. — С. 330—350. — DOI: [10.24224/2227-1295-2023-12-1-330-350](https://doi.org/10.24224/2227-1295-2023-12-1-330-350).
7. Кирилец С. В. Автомобили Русской Императорской армии : «Автомобильная академия» генерала Секретёва / С. В. Кирилец, Г. Г. Канинский. — Москва : Русские Витязи, 2010. — 263 с. — ISBN 978-5-903389-28-5.



8. *Кирилец С. В.* Автомобили-зенитки Первой мировой войны : на передовой «войны моторов» / С. В. Кирилец. — Москва : Эксмо : Язуз, 2018. — 237 с. — ISBN 978-5-04-089425-3.

9. *Котельников К. Д.* Импорт из Германии как фактор транспортного кризиса Российской империи в годы Первой мировой войны / К. Д. Котельников // Научный диалог. — 2023. — Т. 12. — № 5. — С. 462—484. — DOI: 10.24224/2227-1295-2023-12-5-462-484.

10. *Павлов А. Ю.* Скованные одной целью. Стратегическое взаимодействие России и ее союзников в годы Первой мировой войны (1914—1917 гг.) / А. Ю. Павлов. — Санкт-Петербург : Изд-во Санкт-Петербургского гос. ун-та, 2008. — 186 с. — ISBN 978-5-288-04708-4.

11. *Поликарпов В. В.* Русская военно-промышленная политика. 1914—1917. Государственные задачи и частные интересы / В. В. Поликарпов. — Москва : Центрполиграф, 2015. — 383 с. — ISBN 978-5-227-06136-2.

12. *Порох, золото и сталь : военно-техническое сотрудничество в годы Первой мировой войны / научный редактор А. Ю. Павлов.* — Санкт-Петербург : Изд-во РХГА, 2017. — 528 с. — ISBN 978-5-88812-889-3.

13. *Пригодич Н. Д.* Иностранные закупки автомобилей в годы Первой мировой войны: постановка проблемы / Н. Д. Пригодич // Россия и мир в исторической ретроспективе : материалы XXIX международной научной конференции, к 320-летию основания Санкт-Петербурга. — Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский государственный университет промышленных технологий и дизайна, 2023. — Т. 1. — С. 358—362.

14. *Пригодич Н. Д.* Иностранные закупки для нужд российского транспорта в годы Первой мировой войны : постановка проблемы и историографические аспекты / Н. Д. Пригодич, Н. И. Богомазов // Genesis : исторические исследования. — 2023. — № 4. — С. 10—18. — DOI: 10.25136/2409-868X.2023.4.40377.

15. *Рубец А. Д.* История автомобильного транспорта России / А. Д. Рубец. — Москва : Эксмо, 2008. — 304 с. — ISBN 5-7695-1157-5.

16. *Селезнев Ф. А.* Роковая женщина военного министра : генерал Сухомлинов и Екатерина Бутович / Ф. А. Селезнев, А. В. Евдокимов. — Санкт-Петербург : Алетей, 2020. — 254 с. — ISBN 978-5-00-165127-7.

17. *Сенин А. С.* Железнодорожный транспорт России в эпоху войн и революций (1914—1922 гг.) / А. С. Сенин. — Москва : Транспортная книга, 2009. — 316 с. — ISBN 978-5-89035-543-0.

18. *Сидоров А. Л.* Экономическое положение России в годы Первой мировой войны / А. Л. Сидоров. — Москва : Наука, 1973. — 655 с.

19. *Старостенков Н. В.* Железнодорожный транспорт и обороноспособность Российской империи. (Вторая половина XIX в. — 1914 г.) / Н. В. Старостенков. — Москва : Русь-Стиль-XXI век, 2002. — 493 с. — ISBN 5-348-00017-5.

20. *Твердюкова Е. Д.* «Реквизиция моего автомобиля... должна быть обставлена законным порядком» : письма П. П. Бекеля в Автомобильный отдел исполкома Петросовета (1918 г.) / Е. Д. Твердюкова // Новейшая история России. — 2022. — Т. 12. — № 4. — С. 1078—1088. — DOI: <https://doi.org/10.21638/spbu24.2022.417> С. 1079.

21. *Хальфан Ю. А.* Первые русские автомобили и их эксплуатационные качества / Ю. А. Хальфан. — Москва : Научно-техническое издательство Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР, 1960. — 43 с.



22. Heywood A. J. Russia's Foreign Supply Policy in World War I : Imports of Railway Equipment / A. J. Heywood // Journal of European Economic History. — 2003. — Vol. 31. — Iss. 3. — Pp. 77—108.

Статья поступила в редакцию 22.11.2023,
одобрена после рецензирования 17.01.2024,
подготовлена к публикации 23.01.2024.

Material resources

- Among military motorists. (1913). *Novoye vremya: gazeta*, 13288. 8 (21) January. P. 4. (In Russ.).
- Development of auxiliary plants. (1916). *Izvestia of the Central Military-Industrial Committee: gazeta*, 72. March 17. P. 4. (In Russ.).
- E. S. (1915). A few words... *The motorist*, 11: 22—23. (In Russ.).
- Export of cars from the United States. (1916). *Bulletin of the Russian-American Chamber of Commerce*, 12: P. 346. (In Russ.).
- G. I. (1914). Russian automobile production. *Avtomobilist*, 2: 41—42. (In Russ.).
- G. (1915). Mobilization of the domestic automotive and aviation industry. *The motorist*, 16: 19—20. (In Russ.).
- GD-4.4 — *The State Duma. Verbatim reports. Convocation IV. Session IV.* (1916). Petrograd: State Printing House. 5812 stb. (In Russ.).
- GD-4.5 — *The State Duma. Verbatim reports. Convocation IV. Session V.* (1916). Petrograd: State Printing House. 1754 stb. (In Russ.).
- General chronicle. (1915). *Russian disabled person: newspaper*, 44. February 24. P. 3. (In Russ.).
- Goldberg, Ya. (195a). *A car at war. Avtomobilist*, 16: 9—14. (In Russ.).
- Goldberg, Ya. (1915b). *A car at war. Avtomobilist*, 21—22: 14—18. (In Russ.).
- Goldberg, Ya. (1915c). *A car at war. Avtomobilist*, 23—24: 9—12. (In Russ.).
- Import of cars to Russia. (1914). *Automotive life and aviation*, 3: P. 4. (In Russ.).
- In the Central Military-Industrial Committee. (1916). *Automobile*, 3: 6401—6403. (In Russ.).
- In the Central Military-Industrial Committee. (1915). *Automobile*, 18: P. 6255. (In Russ.).
- In the Tauride Palace. (1916). *Novoye vremya: gazeta*, 14366. 6 (19) March. P. 3. (In Russ.).
- Journals of a Special Meeting to discuss and combine measures for the defense of the State (Special Meeting on the Defense of the State). 1915—1918: in 3 volumes.* (2013). Moscow: Russian Political Encyclopedia (ROSSPEN). (In Russ.).
- Kuznetsov, N. (1915). The car at war. *Automobile*, 11: 6135—6138. (In Russ.).
- Legislative assumption on the involvement of domestic industry in automotive engineering. (Signed by 66 members of the State Duma on March 4, 1916).* (1916). *Appendices to the verbatim reports of the State Duma. Convocation IV. Session IV. 1915—1916*, 3 (88—173). Petrograd: State Printing House. 2—5. (In Russ.).
- Menshikov, M. O. (1915). Accumulation and impact. *Novoe vremya: gazeta*, 14254. 14 (27) November. S. 13. (In Russ.).
- Mitchell, L. (1916). The commercial side of the matter. (Letter to the editor). *Car*, 11: P. 6586. (In Russ.).
- Nagel, A. P. (1929). At the dawn of Russian motorism. *Vozrozhdenie: newspaper*, 1435. May 7. P. 4. (In Russ.).
- Nyrkov. (1916). About the railway construction plan. *Proceedings of the Meeting of Railway Engineers*, 22: 446—451. (In Russ.).



- Piolunkovsky, M. V. (1916a). Automotive business and war. *Automobile*, 8: 6513—6516. (In Russ.).
- Piolunkovsky, M. V. (1916b). On attracting domestic industry to automotive engineering. *Automobile*, 7: 6491—6494. (In Russ.).
- Piolunkovsky, M. V. (1916c). Organization of the automotive industry. *Automobile*, 11: 6583—6586. (In Russ.).
- S. B. (1914). To the article “Russian automobile production”. *Avtomobilist*, 9: 32—41. (In Russ.).
- Sukhominov, V. A. (1924). *Memoirs*. Berlin: Russian Universal Publishing House. 438 p. (In Russ.).
- The future automotive industry. (1916). *Avtomobilist*, 8: P. 21. (In Russ.).
- Towards liberation from the German and Austrian dominance of our domestic automobile market. (1915). *Avtomobilist*, 21—22: P. 20. (In Russ.).
- Trucks. (1915). *Avtomobilist*, 12: 12—13. (In Russ.).

References

- Bogomazov, N. I. (2023). “Rail famine” on Russian railways during the First World War and attempts to combat it. *The modern history of Russia*, 13 (2): 272—290. DOI: <https://doi.org/10.21638/spbu24.2023.201>. (In Russ.).
- Ershova, T. V. (1999). *Industry of Moscow and the Moscow province during the First World War*. Doct. Diss. Moscow. 390 p. (In Russ.).
- Gunpowder, gold and steel: military-technical cooperation during the First World War*. (2017). St. Petersburg: Publishing House of the Russian Academy of Sciences. 528 p. ISBN 978-5-88812-889-3. (In Russ.).
- Heywood, A. J. (2003). Russia’s Foreign Supply Policy in World War I: Imports of Railway Equipment. *Journal of European Economic History*, 31 (3): 77—108.
- Ivanov, A. A., Bogomazov, N. I. (2023). Public Discussion around American Purchases for Needs of Russian Roads during First World War. *Nauchnyi dialog*, 12 (1): 330—350. <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2023-12-1-330-350> (In Russ.).
- Khalfan, Yu. A. (1960). *The first Russian cars and their performance*. Moscow: Scientific and Technical Publishing House of the Ministry of Motor Transport and Highways of the RSFSR. 43 p. (In Russ.).
- Kirilets, S. V. (2018). *Anti-aircraft guns of the First World War: at the forefront of the “war of motors”*. Moscow: Eksmo: Yauza. 237 p. ISBN 978-5-04-089425-3. (In Russ.).
- Kirilets, S. V., Kaninsky, G. G. (2010). *Cars of the Russian Imperial Army: “Automobile Academy” of General Sekretev*. Moscow: Russian Knights. 263 p. ISBN 978-5-903389-28-5. (In Russ.).
- Kotelnikov, K. D. (2023). Import from Germany as a Factor of Transport Crisis of Russian Empire during First World War. *Nauchnyi dialog*, 12 (5): 462—484. <https://doi.org/10.24224/2227-1295-2023-12-5-462-484> (In Russ.).
- Pavlov, A. Yu. (2008). *Bound by one goal. Strategic cooperation between Russia and its allies during the First World War (1914—1917)*. St. Petersburg: Publishing House of St. Petersburg State University. 186 p. ISBN 978-5-288-04708-4. (In Russ.).
- Polikarpov, V. V. (2015). *Russian military-industrial policy. 1914—1917. State tasks and private interests*. Moscow: Tsentrpoligraf. 383 p. ISBN 978-5-227-06136-2. (In Russ.).
- Prigodich, N. D. (2023). Foreign purchases of cars during the First World War: setting the problem. In: *Russia and the world in historical retrospect*. St. Petersburg: St. Petersburg State University of Industrial Technologies and Design. 358—362. (In Russ.).



- Prigodich, N. D., Bogomazov, N. I. (2023). Foreign purchases for the needs of Russian transport during the First World War: problem statement and historiographical aspects. *Genesis: historical research*, 4: 10—18. DOI: 10.25136/2409-868X.2023.4.40377. (In Russ.).
- Rubets, A. D. (2008). *History of Russian automobile transport*. Moscow: Eksmo. 304 p. ISBN 5-7695-1157-5. (In Russ.).
- Seleznov, F. A. (2020). *The fatal woman of the Minister of War: General Sukhomlinov and Ekaterina Butovich*. St. Petersburg: Alethea. 254 p. ISBN 978-5-00-165127-7. (In Russ.).
- Senin, A. S. (2009). *Russian railway transport in the era of wars and revolutions (1914—1922)*. Moscow: Transport Book. 316 p. ISBN 978-5-89035-543-0. (In Russ.).
- Sidorov, A. L. (1973). *The economic situation of Russia during the First World War*. Moscow: Nauka. 655 p. (In Russ.).
- Starostenkov, N. V. (2002). *Railway transport and defense capability of the Russian Empire. (The second half of the XIX century — 1914)*. Moscow: Rus-Style-XXI Century LLC. 493 p. ISBN 5-348-00017-5. (In Russ.).
- Tverdyukova, E. D. (2022). “The requisition of my car ... must be arranged in a lawful manner”: letters from P. P. Bekel to the Automotive Department of the Executive Committee of the Petrograd Soviet (1918). *Modern history of Russia*, 12 (4): 1078—1088. DOI: <https://doi.org/10.21638/spbu24.2022.417> P. 1079. (In Russ.).
- Vinogradov, P. V. (2016). Foreign car supplies as an example of military-technical cooperation between Russia and the Allies during the First World War. *Society: philosophy, history, culture*, 8: 69—72. (In Russ.).
- Voronkova, S. V. (2014). Automotive industry. In: *Russia in the First World War. 1914—1918. Encyclopedia: in 3 volumes, 1*. Moscow: Political Encyclopedia. 35—38. ISBN 978-5-8243-1882-1. (In Russ.).
- Voronkova, S. V. (1965). Construction of automobile plants in Russia during the First World War (1914—1917). *Historical notes*, 75: 147—169. (In Russ.).

*The article was submitted 22.11.2023;
approved after reviewing 17.01.2024;
accepted for publication 23.01.2024.*