

A. E. Казаков

**ОСОБЕННОСТИ РЕАЛИЗАЦИИ ВОЕННО-АВТОМОБИЛЬНОЙ
ПОВИННОСТИ В РОССИИ В ГОДЫ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ
(на примере Казанского военного округа)**

*Работа представлена кафедрой отечественной истории и методики преподавания истории
Пензенского государственного педагогического университета им. В. Г. Белинского.
Научный руководитель – доктор исторических наук, профессор С. В. Белоусов*

Статья посвящена анализу организации и хода поставок автомобилей для армии в годы Первой мировой войны. Автор отмечает специфические трудности работы военных и гражданских учреждений по реализации военно-автомобильной повинности.

Ключевые слова: мобилизация, военно-автомобильная повинность, реализация, приемные комиссии.

The article is devoted to the analysis of the organisation and course of deliveries of cars for army in the First World War. The author marks specific difficulties of the work of military and civil establishments on realisation of the military-automobile duty.

Key words: mobilisation, military-automobile duty, realisation, inspection boards.

Военная мобилизация в годы Первой мировой войны включала в себя два основных компонента – призыв подданных империи (запасных нижних чинов, новобранцев и ратников ополчения) и поставку от населения лошадей, автомобилей и судов. Ее организацию и проведение обеспечивали прежде всего Министерство внутренних дел, Военное и Морское министерства. Схему учреждений МВД можно представить следующим образом: управление воинской повинности – губернские, областные по воинской повинности присутствия – уездные, окружные и городские по воинской повинности присутствия – призывные участки и сдаточные пункты. Для военного ведомства: мобилизационный отдел главного управления генштаба – штабы военных округов – начальники местных бригад – уездные воинские начальники [11, с. 54–68]. По специальным вопросам, возникавшим в ходе военно-мобилизационной работы, привлекались как отдельные министерства (земледелия, государственных имуществ, путей сообщения, народного просвещения), так и специальные учреждения и общества (Главное управление государственного коннозаводства, Императорское автомобильное общество) [2, с. 154–169].

Обязательная поставка живой тягловой силы и самоходных средств передвижения от населения осуществлялась системой гражданских и военных учреждений за вознаграждение из средств государственного казначейства. В чем особенность поставок автомобилей в рассматриваемый период? Во-первых, военно-автомобильная повинность затрагивала интересы относительно небольшой группы чиновников, мещан, купцов и зажиточных крестьян, имевших в

собственности различные самодвижущиеся экипажи. Во-вторых, она являлась основным механизмом пополнения армии такими экипажами, в то время как реквизиция и конфискация рассматривались как второстепенные. Положение о военно-автомобильной повинности было утверждено Николаем II 17 июля 1914 года [6, с. 784–788], т. е. в тот день, когда ряд округов получил телеграмму о начале мобилизации. Однако официальное начало военно-мобилизационной работы было перенесено на 18 июля [7, л. 907].

Согласно положению поставки должны были проводиться на всей территории Российской империи кроме Финляндского княжества и являлись обязательными для всех владельцев автомобилей и мотоциклов. Исключения составляли самодвижущиеся экипажи, принадлежавшие: а) императорской фамилии; б) иностранным посольствам и миссиям; в) иностранных подданным тех государств, с которыми заключены соглашения об освобождении их подданных от воинских повинностей и реквизиций и если эти подданные не использовали их для торговых и промышленных целей; г) городским общественным и частным пожарным командам; д) почтовым станциям; е) предприятиям, содержавшим «правильное почтовое сообщение». Интересно также, что если владельцем или шофером оказывался запасной нижний чин или ратник ополчения, то он должен был нести повинность не в обычном порядке, а получить назначение на службу на автомобиле [6, с. 784–788].

Все автомобили (самодвижущиеся экипажи) разделялись на три категории: легковые, грузовые и специального назначения. Легковые автомобили должны были иметь от 8 до 30 л. с., не менее 2-х посадоч-

ных мест, передачу в виде цепи или кардана, не менее 2-х независимых тормозов, превышение оси над дорогой 15 см и срок службы не более 6 лет. Грузовые автомобили принимались с мощностью не менее 10 л. с., с двумя независимыми тормозами и сроком службы не более пяти лет. Приемная комиссия для признания автомобиля годным должна была провести осмотр следующих 10 частей: двигателя, сцепления, механизма перемены скоростей, передачи, рулевого управления, рамы, тормозов, рессор и колес, шин, кузова с арматурой и инструментами. И на основании такого осмотра оценить каждую часть по десятибалльной системе. Сумма этих баллов, деленная на 100, называлась «коэффициентом состояния» автомобиля [3, с. 819–820]. Размер вознаграждения владельцу за его автомобиль, согласно инструкции, должен был определяться следующим образом: «...первоначальная стоимость множится на отношение остающейся части полного срока службы к этому полному сроку службы и после этого множится еще на коэффициент состояния» [4, с. 821]. После осмотра и приема комиссии должны были составить квитанции, по талонам которых владельцы смогли бы получить деньги из местного казначейства, ближайшего к месту сдачи экипажей [3, с. 819–820].

В организации военно-автомобильной повинности имелся ряд специфических черт. Поставка на губернском, городском и уездном уровнях осуществлялась не через воинские присутствия и воинских начальников, а через губернские правления, градоначальства и полицейские управление городов и уездов. В состав приемных комиссий должны были включаться два представителя военного ведомства (старший из которых – председатель), по одному представителю от Министерства внутренних дел, путей сообщения, финансов, государственного контроля, от местного городского и земского управления и, по возможности, от Императорского Российского авто-

мобильного общества [6, с. 784–788]. Поименным оповещением о начале мобилизации занимался Департамент полиции. В то же время на сдаточный пункт автомобили должны были доставляться самими владельцами. Осмотр, определение годности, отправка по месту назначения относились к компетенции приемных комиссий и специально назначенных военных чиновников. Таким образом, военная мобилизация должна оцениваться как реакцией населения на нее, так и уровнем работы приемных комиссий и органов военного управления вообще.

Обратимся к опыту реализации военно-автомобильной повинности на местах. 21 июля 1914 года штаб Казанского военного округа получил телеграмму мобилизационного отдела главного управления Генштаба, где указывался порядок организации поставок автомобилей. Сдаточные пункты предписывалось организовывать в губернских или других крупных центрах. День поставки должен был определяться штабом в зависимости от местных условий. В случае недоставки и намеренной порчи автомобилей настоятельно рекомендовалось привлекать виновных к судебной ответственности [8, л. 1–4].

Из-за недостатка информации и малой сохранности архивных источников трудно восстановить полную картину поставок машин, но некоторые моменты заслуживают особого внимания. Итак, после начала мобилизационных процедур стали поступать сведения о недоставках и порче автомобилей [5, л. 1]. Для пресечения подобного, например в Пензенской губернии, все годные и негодные машины собирались на сдаточный пункт со всей губернией [1, л. 17]. Такая мера была обусловлена к тому же невозможностью выезда в отдельные уезды председателя и всей приемной комиссии. Примечательно, что во время поставки по Московскому округу в октябре 1914 года в той же губернии председатель комиссии не смог участвовать из-за отсутствия поездов и занятости на других территориях и потре-

бовал отмены мобилизации [1, л. 62]. В работе самих приемных комиссий в течение 1914–1915 годов зачастую не принимали участие члены автомобильного общества, что объяснялось не только их отсутствием в местах приема, но и намеренным невключением их в состав [2, л. 649–649об]. Похо-

жие случаи имели место при поставке лошадей по военно-конской повинности, когда чины управления по ремонтированию армии, хоть и были в некоторых случаях в составе комиссий, однако не могли добиться выполнения собственных профессиональных рекомендаций [9, л. 158–159об].

**Обеспечение армии передвижными средствами в Казанском военном округе
(июль 1914 г. – март 1916 г.)**

Тип передвижных средств	Способ обеспечения армии передвижными средствами		
	Поставка по военно-автомобильной повинности	Реквизиция	Конфискация
Легковые автомобили	390	55	10
Грузовые автомобили		–	
Мотоциклеты	232	38	7
Всего	622	93	17

Источник: РГВИА. Ф. 1720. Оп. 3. Д. 354. Л. 32–65; 67–81; 84–99.

Эффективность военно-автомобильной повинности можно определить, сравнив количество поставленных, реквизированных и конфискованных самодвижущихся экипажей. В частности, такими данными мы располагаем по Казанскому военному округу (см. табл. 1).

Согласно штабной ведомости общее количество автомобилей и мотоциклетов, взятых от населения с июля 1914 г. по март 1916 г., составило 732 машины (100%). Из них поставлено 622 (85%), реквизировано 93 (13%), конфисковано 17 (2%) [10, л. 32–65; 67–81; 84–99]. Значит, по крайней мере, в течение данного периода механизм военно-автомобильных поставок оправдывал себя.

Однако к середине 1916 года для военных учреждений стало очевидно, что только путем поставок и покупок машин от населения нельзя обеспечить растущие потребности армии. Еще в мае 1916 года по докладу автомобильного отделения военно-технического управления председатель особого совещания для обсуждения и объединения мероприятий по государственной обороне приказал произвести платную рек-

визацию самодвижущихся экипажей, находившихся в магазинах и складах во всех местностях империи. Особенность порядка платной реквизиции состояла в том, что в приемные комиссии включались представители государственного контроля и автомобильного общества с правом решающего голоса, а не совещательного. Также предполагалась возможность осмотра всех торговых мест, таможенных складов (по данным этого управления там имелись автомобили), складов транспортных контор и обществ, осуществить реквизицию запасных частей и инструментов. Изменились требования и к автомобилям. В отличие от «инструкции для определения размера вознаграждения...», требовалась мощность не менее 14–16 л. с. Из-за жалоб с фронтов на непригодность для эксплуатации в военных условиях управление рекомендовало не принимать машины американских фирм «Студебекер», «Форд», «Кейс», «Митчелл», «Оверланд», «Рео», «Мичиган» и «Детройтер» [10, л. 211–211об.]. Однако в ходе проведения реквизиции выяснилось, что в одних губерниях вообще нет складов автомо-

билей (Симбирская, Уфимская, Вятская, Пензенская губернии, Тургайская и Уральская области) [10, л. 253–253об.], в других же не оказалось годных автомобилей, так как они не подходили по мощности или были тех фирм, машины которых не подходили для службы. Только в Казани, Самаре и Саратове принятными оказались запасные части [10, Л. 613].

Таким образом, военно-автомобильная повинность, являвшаяся главным механизмом обеспечения армии самодвижущимися

экипажами (различные виды реквизиций и конфискации не имели таких результатов) и имевшая незначительные масштабы по сравнению, скажем, с военно-конской, является, тем не менее, показательной для изучения военного положения Российской империи вообще. Протесты населения в форме недоставок и порчи машин, отсутствие согласованной работы военных и гражданских учреждений – характерные черты как поставок автомобилей, так и всей военной мобилизации в годы Первой мировой войны.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Государственный архив Пензенской области (ГАПО). Ф. 6. Оп. 1. Д. 10089.
2. ГАПО. Ф. 63. Оп. 1. Д. 434.
3. Инструкция для определения годности к военной и военно-морской службе самодвижущихся экипажей (автомобилей) и порядка приемки их при мобилизации и во время войны / Приказ по военному ведомству № 447 // Приказы по военному ведомству 1914 г. Пг., 1914.
4. Инструкция для определения размера вознаграждения за самодвижущиеся экипажи (автомобили), поставляемые населением в войска по военно-автомобильной повинности / Приказ по военному ведомству № 447 // Приказы по военному ведомству 1914 г. Пг., 1914.
5. Национальный архив Республики Татарстан (далее – НАРТ). Ф. 304. Оп. 1. Д. 1881.
6. Положение о военно-автомобильной повинности / Приказ по военному ведомству № 435 // Приказы по военному ведомству 1914 г. Пг., 1914.
7. Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 2000. Оп.3. Д. 1156.
8. РГВИА.Ф. 1720. Оп. 3. Д. 220.
9. РГВИА. Ф. 2000. Оп. 3. Д. 1270.
10. РГВИА. Ф. 1720. Оп. 3. Д. 354.
11. Устав о воинской повинности 1915 г. Пг., 1915.
12. Устав о земских повинностях // Свод законов Российской империи. Т. 4. Гл.4. Кн. 2. СПб., 1899. С. 154–169.