

«...ОКАЗЫВАЯ ОГРОМНУЮ ПОЛЬЗУ НАШЕЙ ДОБЛЕСТНОЙ ПЕХОТЕ...»

Об использовании Россией броневых автомобилей в боевых действиях во время Первой Мировой (или Великой) войны написано немного. Публикации периодики того времени, по причине цензуры, не были конкретны, а изобиловали пробелами, отсутствовали конкретные имена, названия воинских частей и местностей. По этой же самой причине, даже на многочисленных фотографиях названия бронемашин¹ ретушировали и завешивали тканью. В силу секретности, даже, если имена читались, очень сложно было отождествить принадлежность к тому или другому автомобильному-пулеметному взводу или, позднее, броневому автомобильному отделению. Документы же о боевом применении броневиков, за редким исключением, не опубликованы до сих пор. Данное выступление, по моему мнению, поможет исправить это недоразумение и покажет один из героических эпизодов применения броневых автомобилей Русской Императорской армией (РИА) во время Великой войны.

Сначала, немного общих сведений о новом техническом виде оружия в Русской армии, который, кстати сказать, официально был оформлен, как таковой, Россией первой в мире.

Первым броневым автомобилем в РИА считается машина, называемая в русской и советской историографии «броневиком Накашидзе», построенная в 1905 году по проекту подьесаула 7-го Сибирского казачьего полка князя Михаила Александровича НАКАШИДЗЕ.² На самом деле, две броневые машины были изготовлены во Франции по проекту отставного полковника артиллерии Гюйе на фирме «Шаррон, Жирардо, Вуа» («Charron, Girardot, Voigt») в начале 1906 года. А князь Накашидзе был инициатором доставки одной машины в Санкт-Петербург для испытаний под эгидой Военного министерства и, в случае положительного отзыва испытательной комиссии, возможным приобретением некоторого количества (называлась цифра в 12 машин!).

¹ Бронеавтомобили Русской армии имели, по аналогии с кораблями, собственные имена, причем, в каждом взводе (отделении) старались давать названия на одну букву. «Остины», как правило, имели имена прилагательные – «Алчный», «Дерзкий», «Стремительный» и т.д.

Список литературы: Коломиец, М. Ю.: Броня русской армии, Москва, 2008.; Стефанов, С.: Добруджански герои. София, 2003.; Юшко, В. Л.: Герой-броневикомобилист. Игрушки для больших, 22. (2003).; Perrett, B. – Lord, A.: The Czar's British Squadron. London, 1981.

² НАКАШИДЗЕ князь Михаил Александрович родился 27-го августа (6-го сентября) 1873 г., сын генерала-от-кавалерии, окончил Пажеский Его Величества корпус, выпущен в 43-й драгунский Тверской, а затем переведен Лейб-Гвардии в Гродненский гусарский полк. Энтузиаст автомобильной техники, предприниматель. Добровольцем участвовал в Русско-Японской войне 1904 – 1905 г.г. в чине подьесаула 7-го Сибирского казачьего полка. Автор первого в мире броневого автомобиля, построенного на базе и при участии французской фирмы «Шаррон». Трагически погиб во время взрыва на даче премьер-министра России П. А. СТОЛЫПИНА на Аптекарском острове в г. Санкт-Петербурге 12-го (25-го) августа 1906 г.

Помимо т.н. «броневое автомобиля князя Накашидзе», в 1911 году по заказу Управления по постройке восточной части Амурской железной дороги германской фирме «Бенц и К^о», был построен бронированный автомобиль, который 15-го (28-го) сентября 1912 год был доставлен в г. Хабаровск, переделан для движения по железной дороге и снабжен броневой вращающейся башней. После начала Великой войны, «бронированный автобус» (так он именовался в документах), был мобилизован и в середине октября 1914 года был направлен в г. Петроград в распоряжение Военной автомобильной школы, но по назначению машина не дошла, а весной 1918 года в Омске у красных была захвачена чехо-словаками.

С началом Великой войны, стихийно стали появляться импровизированные броневые автомобили – броневой грузовой автомобиль на шасси итальянской фирмы SPA, оборудованный в августе 1914 года в городе Инстербург (Восточная Пруссия) силами 5-й автомобильной роты штабс-капитана Ивана Николаевича БАЖАНОВА³ и легковые «броневые» автомобили на шасси американской фирмы «Кейс», изготовленные в 8-й автомобильной роте.

Начало регулярных броневых частей было положено 17-го (30-го) августа 1914 года, когда военный министр генерал-от-кавалерии, генерал-адъютант Владимир Александрович СУХОМЛИНОВ⁴ вызвал к себе полковника Лейб-гвардии Егерского полка, состоявшего в распоряжении наместника Его Величества на Кавказе и прикомандированного к канцелярии Военного министерства, Александра Николаевича ДОБРЖАНСКОГО⁵ и поручил ему «сконструировать и сформировать бронированную пулеметную автомобильную батарею».⁶

«19-го августа (1-го сентября) 1914 г. Своим разрешением приступить к постройке машин, Военный Министр положил начало существованию блиндированных автомобилей и формированию роты».⁷

³ БАЖАНОВ Иван Николаевич родился 6-го (18-го) ноября 1880 г., уроженец Пермской губернии, окончил Сибирский кадетский корпус и Николаевское инженерное училище (10-го (23-го) августа 1902 г.). Капитан со старшинством 16-го (29-го) ноября 1914 г. – 30-го января (12-го февраля) 1915 г. 5-й автомобильной роты, затем – в запасном автомобильном дивизионе. Изобретатель и энтузиаст автомобильного дела. Умер после 1974 г.

⁴ СУХОМЛИНОВ Владимир Александрович родился 4-го (16-го) августа 1848 г., из дворян, уроженец Ковенской губернии, окончил 1-й кадетский корпус, Николаевское кавалерийское училище в 1867 г. и Николаевскую академию генерального штаба в 1874 г. Генерал-от-кавалерии с 6-го (19-го) декабря 1906 г. Генерал-адъютант – с 1912 г. Военный министр с 11-го (24-го) марта 1909 г. по 13-е (28-е) июня 1915 г. и одновременно член Государственного совета с 6-го (19-го) декабря 1911 г. Уволен от службы 8-го (21-го) марта 1916 г. Был обвинен в государственной измене, арестован и осужден к бессрочной каторге, замененной тюремным заключением в Петропавловской крепости г. Петрограда. Выпущен по амнистии 1-го мая 1918 г., выехал в Финляндию, а оттуда в Германию. Умер в г. Берлине 2-го февраля 1926 г.

⁵ ДОБРЖАНСКИЙ Александр Николаевич родился 19-го апреля (2-го мая) 1873 г., из дворян, уроженец Тифлисской губернии. Окончил Тифлисской кадетский корпус (1891 г.) и 2-е военное Константиновское училище в 1893 г. Офицер Лейб-Гвардии Егерского полка, окончил курсы иностранных языков при азиатском департаменте МИДа, владел арабским, персидским и турецким языками. Полковник (1913 г.). Командир 1-й автомобильной пулеметной роты. Награжден орденом Святого Георгия 4-й степени и Георгиевским Оружием. Генерал-майор (1917 г.). В эмиграции во Франции, умер в г. Париже 15-го ноября 1937 г.

⁶ Российский Государственный Военно-Исторический архив г. Москва (Россия). (РГВИА) фонд 3498 опись 1 д. 4.

⁷ Там же.

Так было принято решение о формировании 1-й автомобильной пулеметной роты. 8-го (21-го) сентября 1914 года были Высочайше утверждены штаты роты, а Высочайшим приказом 22-го сентября (5-го октября) 1914 года полковник А. Н. ДОБРЖАНСКИЙ был утвержден в должности ее командира.

Бронирование восьми легковых автомобилей Русско-Балтийского вагонного завода⁸ модели «С 24/40» производилось на Ижорском заводе во 2-й бронепрокатной мастерской. Схему бронирования спроектировал инженер-механик завода ГРАУЭН, пулеметную установку сконструировал полковник Главного артиллерийского управления Александр Алексеевич СОКОЛОВ.⁹ В начале октября машины были готовы. Вооружение их состояло из 3 пулеметов системы «Максима».

Одновременно с ними, строились пушечные бронированный автомобиль на 5-тонном шасси германской фирмы «Маннесман-Мулаг», закупленном в 1913 году и небронированные на 3-тонных шасси фирм «Бенц» и «Олдайс», переданных в роту из Петербургского отделения Государственного банка. Вооружение их составило – для бронированного – одна 47-мм морская скорострельная пушка системы Гочкиса, для небронированных – по одному 37-мм пулемету системы Норденфельда-Максима. 8-го (21-го) ноября 1914 года штат автомобильного пушечного взвода был Высочайше утвержден.

12-го (25-го) октября 1914 года в 11 часов утра рота перед выступлением на фронт, была представлена в Царском Селе Его Императорскому Величеству Государю Императору НИКОЛАЮ II.

Опыт первых боевых столкновений выявил уязвимость нового вида оружия – броневых автомобилей не только от артиллерийского огня, а также «от природных условий» – не выдерживали рессоры «Руссо-Балтов», ведь шасси-то было легковое...

Несмотря на недостатки, в частности эксплуатация «Маннесман-Мулага», бои ноября – декабря 1914 г. показал высокую эффективность 37-мм автоматических пушек Максима-Норденфельда, установленных на небронированных шасси «Бенц» и «Олдайс». Высоко была отмечена работа 21-го ноября (4-го декабря) 1914 г. 4-го взвода под командованием штабс-капитана Павла Николаевича ГУРДОВА,¹⁰

⁸ Русско-Балтийский вагонный завод (акционерное общество) основан в 1869 г. в г. Риге. Первоначально изготавливал железнодорожные вагоны, затем развивая производство в области машиностроения, изготавливал автомобили («Руссо-Балт») и самолеты («Илья Муромец»). Осенью 1915 г. завод был эвакуирован в г. Москву, Петроград и Тверь. В г. Москве автомобильный отдел располагался в Филях и был назван «Вторым автомобильным заводом». Затем, при советской власти, завод полностью переключился на производство авиационной техники. В настоящее время – Государственный космический научно-производственный центр им. М.В. Хруничева. Эвакуированный в г. Петроград авиационный отдел продолжал производство самолетов. В настоящее время – это Санкт-Петербургский Северный завод. В г. Тверь был эвакуирован вагонный отдел, до 1990 г. существовал, как Калининский вагоностроительный завод.

⁹ СОКОЛОВ Александр Алексеевич родился 10-го (22-го) августа 1869 г., окончил Сибирский кадетский корпус, Михайловское артиллерийское училище (1889 г.) и Михайловскую артиллерийскую академию (1899 г.). Служил в офицерской артиллерийской школе и Главном артиллерийском управлении. Генерал-майор с 6-го (19-го) декабря 1915 г.

¹⁰ ГУРДОВ Павел Николаевич родился 17-го (29-го) октября 1892 г. в г. Петровске Дагестанской области, сын отставного капитана 1-го ранга, окончил Бакинские классическую гимназию и реальное училище, Санкт-Петербургский институт инженеров путей сообщений и 22-го апреля (5-го) мая 1905 г. Николаевское инженерное училище. Состоял в штате Офицерской электротехнической школы, занимался разработкой вопросов по бронированию автомобилей. Штабс-капитан. С началом Великой

за который он был, первым в роте, удостоен награждения Высшим боевым орденом России – Святого Великомученика и Победоносца Георгия 4-й степени.

1-я автомобильная пулеметная рота в течение маневренного периода и потом, уже в условиях позиционной войны, находилась в боях постоянно, за исключением нескольких месяцев ремонта автомобилей.

Известно еще несколько бронированных автомобилей, подобных по конструкции с пулеметными «Руссо-Балтами», изготовленных на Ижорском заводе, в частности, т.н. «бронированный грузовик», предназначенный для Кавказской Туземной конной дивизии (сохранилось лишь его изображение в журнале «Нива» за 1916 г.), а также два автомобиля для 1-й пулеметной и один для 1-й мотоциклетной рот.

Для приобретения за рубежом шасси автомобилей для их последующего бронирования или уже готовых броневых автомобилей в конце августа 1914 г. была образована специальная Закупочная комиссия во главе с командиром учебной автомобильной роты полковником Петром Ивановичем СЕКРЕТЁВЫМ,¹¹ которая уже в сентябре отправилась в Великобританию, где в ходе переговоров с фирмой «Austin Motor Co. L.t.d.»¹² был заключен контракт на изготовление и поставку 48 бронированных автомобилей, 3-тонных грузовиков и автоцистерн. Кроме того, в Лондоне был приобретен броневой автомобиль на шасси «Изотта-Фраскини». Во Франции на фирме «Renault» был размещен заказ на поставку 40 полубронированных автомобилей собственно французской конструкции. В результате деятельности Закупочной комиссии, удалось разместить заказ и получить в ноябре 1914 – апреле 1915 г.г. 89 броневых машин, а также 1422 автомобиля, как, например, 5-тонные грузовики «Гарфорд», мастерские «Непир», а также мотоциклы.

Броневые автомобили «Остин» стали самыми массовыми, среди всех броневых автомобилей, состоявших на вооружении Русской Императорской армии, да и противников в Гражданской войне 1917–1922 г.г. Т.н. броневой автомобиль «Остин» 1-й серии обошелся русской казне в 1150 фунтов стерлингов. Базой для него послужило легковое шасси этой же фирмы, так называемого «колониального» (colonial)

войны был назначен командиром 4-го взвода 1-й автомобильной пулеметной роты. За бой под м. Пабианица 20-го и 21-го ноября (3-го и 4-го декабря) 1914 г. был награжден орденом Святого Георгия 4-й степени. Убит в бою 13-го (26-го) февраля 1915 г. у д. Добржанково. Посмертно награжден Георгиевским Оружием. Его именем названа бронированная машина «Паккард».

¹¹ СЕКРЕТЁВ Петр Иванович родился 25-го февраля 1877 г., из дворян войска Донского, уроженец г. Одессы. Окончил Донской кадетский корпус и Николаевское инженерное училище в 1897 г. Назначен на службу в 15-й саперный батальон. Участник русско-японской войны. Окончил Киевский политехнический институт. В чине капитана, 2-го (15-го) августа 1910 г. был назначен командиром Учебной автомобильной роты. Начальник военной автомобильной школы с 15-го (28-го) января 1915 г. Генерал-майор – 22-го марта (4-го апреля) 1915 г. Во время февральской революции был арестован и содержался в заключении в Петропавловской крепости г. Петрограда. В 1919 г. эмигрировал во Францию, где работал в автомобильной промышленности, а также активно участвовал в жизни русской военной эмиграции. Умер от стенокардии 28-го октября 1935 г. Похоронен на кладбище Сент-Женевьев-де-Буа под Парижем 30-го октября 1935 г.

¹² «Austin Motor Co. L.t.d.» – автомобилестроительная компания, образованная в 1905 г. Гербертом Остином в Великобритании и выпускавшая автомобили под маркой «Austin» (рус. *Остин*). В качестве независимой компания просуществовала до 1952 г., после чего входила в различные промышленно-коммерческие группы и холдинги. С 2005 г. права на использование марки принадлежат китайскому предприятию Nanjing Automobile, которое является частью государственной компании KHP SAIC Motor (Shanghai Automotive Industry Corporation).

типа, с двигателем мощностью 30 л.с., на котором устанавливался карбюратор «Клейдиль» и магнето «Бош». Передача на задний мост осуществлялась с помощью карданного вала, система сцепления – кожаный конус, система смазки – механическая помпа. Коробка передач имела 4 скорости вперед и одну – назад, тормоза – 2 (ручной и ножной); освещение – электрическое от аккумуляторов 12 вт. (фара-прожектор, помещаемая рядом с водителем, фары перед радиатором, два габаритных стоп-сигнала на борту и один на корме и два плафона внутри корпуса); стартер – электрический. Колеса – деревянные, размер шин – 895×135. Машина чистым весом 166 пудов (около 3 тонн), защищалась броней толщиной 3,5-4 мм, изготовленной на заводе «Виккерс». Вооружение включало два пулемета «максим» в двух вращающихся башнях, размещенных в поперечной плоскости. Экипаж состоял из командира – младшего офицера, водителя – ефрейтора и двух пулеметчиков – младшего унтер-офицера и ефрейтора. Возимый боезапас – 10 000 патронов (40 коробок с лентами) размещалась в задней части под сиденьями пулеметчиков. Для входа экипажа использовалась одна дверь слева и две двери в корме. Водитель для наблюдения за дорогой имел откидные броневые щитки со щелями, а командир – глазки, закрываемые броневыми заслонками, а для защиты радиатора – специальный броневой лист, поднимающийся из кабины водителя с помощью специального устройства. Автомобиль имел два комплекта колес – один для передвижения по дорогам, а другой – непосредственно для боевых действий, которые отличались рисунком и формой протектора. Второй комплект помещался снизу под основаниями башен и закрывался бронелистом.

Первая партия машин в 35 штук была поставлена уже 16-го (29-го) ноября, а вторая – 13 машин – к 20-му ноября (3-го декабря) 1914 г. Буквально сразу же, 24 машины были доделаны в мастерских Офицерских стрелковой и автомобильной школ, в частности изготовили новые установки для пулеметов «максима», водяные бачки для их принудительного охлаждения, а также заменили некоторые броневые листы на 7 мм броню. При этом, масса автомобиля увеличилась до 3,8-3,9 тонны.

Положительные отзывы о машинах «Остин», их надежность и эффективность в бою, послужили поводом к заказу еще 50 броневых автомобилей этой фирмы. По договору, подписанному 22-го апреля (5-го мая) 1915 г., указывались сроки поставок машин, с уже внесенными конструктивными изменениями по усилению шасси, бронированию до 7 мм и т.д., согласно которым, первый автомобиль должен быть отгружен 6-го (19-го) мая, еще 20 – к 14-му (27-му) мая и оставшиеся 29 – к 14-му (27-му) июня 1915 г. Но, из-за задержки в изготовлении, связанной с перегрузкой завода по поставкам для английской армии, первые 12 машин поступили только в конце июля 1915 г., затем 17 – в конце августа, 12 – в сентябре, 7 – в октябре и 2 – в ноябре того же года, причем, по дополнительному соглашению на поставку еще 10 машин, последние поступили к заказчику в декабре 1915 г. Т.н. «Остины» 2-й серии или «Остин-2», отличались от предыдущих бронемашин усиленным шасси и колесами увеличенного размера – 920×135. Кроме того, на этих автомобилях устанавливался более мощный 6-цилиндровый двигатель, мощностью 50 л.с. Бронекорпус состоял из бронелистов в 7 мм также фирмы «Виккерс» с измененной конфигурацией крыши над водителем, отсутствием задних дверей и был укорочен в задней его части на 450 мм. Фара-прожектор была перемещена на крышу. Были и

другие изменения, по сравнению с конструкцией 1914 г., в частности, вес машины без экипажа и боекомплекта увеличился до 208 пудов 20 фунтов (3336 кг). Первые экземпляры «Остина-2» поступили на вооружение 24-го автомобильно-пулеметного взвода в августе 1915 г., а массово на фронт они стали поступать в октябре того же года.

Разработкой броневого автомобиля, вооруженного пушкой, вел начальник Офицерской стрелковой школы, генерал-майор Николай Михайлович ФИЛАТОВ.¹³ Для шасси предполагалось использовать 3- или 5-тонный грузовик, а для вооружения, выбор был сделан в пользу 76,2-мм противотанкового орудия образца 1910 г. А выбор шасси пал на американский грузовик фирмы «Гарфорд» модели СОЕ, по той причине, что к концу декабря 1914 г. в гараже Военной автомобильной школы, их имелось в наличии 33 штуки. Автомобиль имел кабину, расположенную над двигателем «Буда» мощностью 30 л.с., позволявшую развивать максимальную скорость по хорошему шоссе до 20 км/ч, а задним ходом – 3 км/ч, цепную передачу и деревянные колеса артиллерийского типа. При бронировании, в конструкцию шасси внесли некоторые изменения: внутрь кабины водителя перенесли рычаги переключения скоростей и ручного тормоза, причем, после переделки коробки передач, передние четыре скорости стали становиться задними, а задняя – передней; электрическое освещение было напряжением 12 В, кроме того, имелось и запасное керосиновое. Масса шасси составляла 240 пудов (3931 кг). Бронирование корпуса было разработано непосредственно генерал-майором Н.М. ФИЛАТОВЫМ, состояло из броневых листов 6,5 мм на металлическом каркасе. В передней части размещался двигатель, над ним была кабина водителя и его помощника, а под сиденьем – бензобак на 6 пудов (98 кг). В центре кабины помещались 2, размещенных в спонсонах слева и справа, 7,62-мм пулемета Максима. Здесь же помещался весь боекомплект, состоявший из 32 пушечных выстрела и 4500 патронов к пулеметам (18 коробок с лентами). Пулеметное отделение от водительского поста отгораживалось подвесными холщевыми матами или брезентом. В задней части размещалась 76,2-мм пушка во вращающейся башне, установленное на тумбе особой конструкции, которая, в свою очередь, крепилась к полу на задней части автомобиля. Кроме того, в башне находился еще пулемет Максима, 1000 патронов к нему и укладка на 12 орудийных выстрелов. Боевая масса автомобиля составляла 525 пудов (8600 кг). Экипаж состоял из 7 человек. Бронирование осуществлялось на Путиловском

¹³ ФИЛАТОВ Николай Михайлович родился 27-го сентября (9-го октября) 1862 г. в д. Каменка Калужской губернии. Окончил Нижегородский графа Аракчеева кадетский корпус, Михайловское артиллерийское училище 7-го (19-го) августа 1882 г. и Михайловскую артиллерийскую академию в 1887 г. Служил в Главном артиллерийском управлении. Полковник в 1902 г., начальник ружейного полигона при Офицерской стрелковой школе с 6-го (19-го) февраля 1905 г. Генерал-майор с 1909 г., сотрудник редакции «Военной энциклопедии», с октября 1914 г. – начальник Офицерской стрелковой школы и Запасной пулеметной бригады. Автор многих оригинальных конструкций броневых автомобилей. Генерал-лейтенант с 10-го (23-го) апреля 1916 г. Поступил на службу в РККА начальником высшей стрелковой школы. С 1-го ноября 1922 г. председатель стрелкового комитета РККА, затем в инспекции пехоты. Герой Труда (1928 г.). Автор многочисленных трудов по стрелковому делу. Умер в г. Москве 24-го февраля 1935 г., похоронен на Даниловском кладбище.

заводе в Петрограде.¹⁴ Первый готовый автомобиль поступил в Запасную броневую роту 16-го (29-го) апреля 1915 г. После подготовки экипажа, машина отправилась на Юго-Западный фронт в состав 5-го взвода 3-го (18-го) мая 1915 г. В середине октября того же года, последняя, 30-я машина была сдана заказчику. В начале 1916 г. была начата работа по оборудованию части машин постом заднего хода. Всего было переоборудовано 19 броневиков.

В стандартный состав пулеметно-автомобильного взвода входили, как правило, два броневых автомобиля типа «Остин-1» или «Остин-2» и один пушечный автомобиль типа «Гарфорд». В таком составе многие взвода отличились в кампаниях 1915–1916 г.г.

7-го (20-го) июня 1916 г. было принято решение об объединении отдельных пулеметных автомобильных взводов в броневые автомобильные дивизионы, которое оформлено приказом начальника штаба верховного главнокомандующего за № 747. При этом взвода были переименованы в броневые автомобильные отделения. В этом же приказе были опубликованы положение о дивизионе, где были прописаны права и обязанности чинов дивизиона, штаты дивизиона и отделения. В дивизион должно было входить управление и 4–6 отделений, пополнение нижними чинами поступало из Запасной броневой автомобильной роты, которая также была развернута в дивизион. 1-я автомобильная пулеметная рота была развернута в 1-й броневой автомобильный дивизион. Распределялись номерные дивизионы по соответствующим армиям, за исключением 6-го, который был причислен к войскам гвардии. В дополнение к этому приказу, 5-го (18-го) февраля 1917 г. вышел приказ начальника штаба верховного главнокомандующего за № 206, где были регламентированы назначения офицеров в автомобильные броневые дивизионы.

4-й броневой автомобильный дивизион был сформирован с 10-го (23-го) августа 1916 г. и его управление вошло в состав 4-й армии с 17-го (30-го) августа 1916 г. (приказ по войскам 4-й армии за № 3237). В состав дивизиона вошли 14-й, 21-й, 24-й и 39-й пулеметно-автомобильные взводы.

¹⁴ Путиловский завод основан 3-го (15-го) апреля 1801 г. как Санкт-Петербургский чугунолитейный казенный завод. В 1806 – 1807 г.г. начал выпуск солдатских ружей, а также выполнял другие казенные военные и гражданские заказы. В 1844 – 1847 г.г. находился в частных руках – выпускал железнодорожные рельсы, затем вернут в казну, но в 1851 г. оказался вновь в частных руках, доведен до банкротства, выкуплен заводом «Перун», затем продан Н.И. Путилову в 1869 г. В 1874 г. началось изготовление товарных вагонов, в 1888 г. – пассажирских. После смерти Н. И. Путилова (1880 г.) на заводе началось строительство миноносцев и корабельных башенных орудий для броненосцев. С 1893 г. начато паровозостроение. В 1900 г. Путиловский завод занял первое место по объему производства среди русских металлургических и машиностроительных заводов, а в Западной Европе уступал лишь заводам Круппа в Германии и Армстронга в Англии. В 1912 г. была основана отдельная производственная площадка – «Путиловская верфь», ныне – ОАО «Северная верфь». В 1916 г. на заводе были произведены разработки, а в конце 1917 г. налажен серийный выпуск броневых автомобилей на шасси «Остин» собственной оригинальной конструкции, получивший название «Остин-Путиловский». Путиловский завод был национализирован 27-го декабря 1917 г. (9-го января 1918 г.). В 1922 г. завод получил новое имя – «Красный путиловец» и через два года начато производство тракторов, а позднее – паровозы, вагоны, двигатели для комбайнов, трамвай, автомобили и др. технику. 17-го декабря 1934 года, через 16 дней после убийства С. М. Кирова, предприятие было переименовано в «Кировский завод». Во время Великой Отечественной войны на заводе, который был эвакуирован в г. Челябинск, начат выпуск танков. После окончания войны, завод вновь сосредоточился на выпуске тракторов. В 1992 г. акционирован, создано ОАО «Кировский завод».

14-е броневомобильное отделение в составе четырех офицеров и 56 нижних чинов вошло в состав дивизиона 18-го (31-го) августа 1916 г. (командир отделения – штабс-капитан Модест Александрович ДЕМИШХАН¹⁵). Отделение включало в себя два пулеметных броневых автомобиля «Остин» 1-й серии – «Деловой» и «Дерзкий» и пушечный броневомобиль «Гарфорд» под названием «Добрыня», а также полубронированный автомобиль «Рено» без названия. После своего формирования в г. Петрограде, взвод прибыл на театр военных действий 19-го апреля (2-го мая) 1915 г. и вошел в состав войск 3-й армии, где состоял вплоть до 3-го (15-го) июля 1916 г., входя в состав вначале III Кавказского, а затем – X армейских корпусов. На короткое время, с 3-го (15-го) июля по 10-е (23-е) августа взвод входил в состав войск III Сибирского армейского корпуса 4-й армии.

21-е броневомобильное отделение в составе четырех офицеров и 56 нижних чинов вошло в состав дивизиона 19-го августа (1-го сентября) 1916 г. (командир – штабс-капитан Александр Иванович ЧЕРНОГУБОВ¹⁶). В его состав входило также два пулеметных броневых автомобиля «Остин» 1-й серии «Алмаз» и «Славянин», также пушечный броневомобиль «Гарфорд» – «Витязь» и также полуброневого «Рено». Взвод формировался также в г. Петрограде при военно-автомобильной школе с 24-го марта (6-го апреля) по 25-е июля (7-е августа) 1915 г., прибыл на фронт 30-го июля (12-го августа), вошел в состав войск 4-й армии с прикомандированием к войскам IX армейского корпуса, а со 2-го (15-го) февраля 1916 г. – к частям Гренадерского корпуса, а затем – к III Сибирскому армейскому корпусу.

24-е броневомобильное отделение в составе четырех офицеров и 58 нижних чинов вошло в состав дивизиона 20-го августа (2-го сентября) 1916 г. (командир – штабс-капитан Семен Семенович ГРАБОВЫЙ¹⁷). Отделение состояло из двух пуле-

¹⁵ ДЕМИШХАН Модест Александрович родился 8-го (20-го) февраля 1888 г., из дворян Херсонской губернии, окончил Одесские городское и пехотное юнкерское училища. Выпущен 15-го (28-го) июня 1908 г. в 49-й пехотный Брестский полк. 2-го (15-го) марта 1911 г. переведен в Отдельный корпус пограничной стражи. 19-го мая (1-го) июня 1914 г. переведен в 6-й Финляндский стрелковый полк. С середины 1915 г. – в броневых автомобильных частях. В составе 29-го отделения воевал на Кавказском фронте. Назначен командиром 14-го отделения 19-го июля (1-го августа) 1916 г. 22-го марта (4-го апреля) 1917 г. в составе отделения был переведен в 3-й броневой автомобильный дивизион. Окончил подготовительные курсы Николаевской военной академии. Участник белого движения на Востоке России. Командовал 25-м Екатеринбургским Адмирала Колчака полком горных стрелков. Полковник. В эмиграции в г. Харбине, активный участник белоэмигрантских организаций. Арестован органами контрразведки (СМЕРШ) Советской армии в августе 1945 г. и осужден на 10 лет лагерей. В конце 50-х годов эмигрировал в США. Умер 18-го декабря 1963 г. в г. Сан-Франциско, похоронен на Сербском кладбище.

¹⁶ ЧЕРНОГУБОВ Александр Иванович родился 21-го января (2-го февраля) 1889 г., из дворян, сын подполковника, уроженец Черниговской губернии, окончил Суумской кадетский корпус и Александровское военное училище 6-го (19-го) августа 1909 г. с назначением в 37-й пехотный Екатеринбургский полк. По мобилизации 17-го (30-го) июля 1914 г. выделен на формирование 241-го пехотного Седлецкого полка. Штабс-капитан со старшинством 19-го апреля (2-го мая) 1915 г. – 22-го октября (4-го ноября) 1915 г. 7-го (20-го) ноября 1915 г. назначен на формирование автомобильных пулеметных частей. С 19-го июля (1-го августа) 1916 г. был назначен командиром 21-го пулеметного автомобильного взвода. Капитан со старшинством 9-го (22-го) сентября 1916 г. – 4-го (17-го) марта 1917 г. Переведен в 241-й пехотный Седлецкий полк – 19-го августа (1-го сентября) 1917 г. Дальнейшая судьба – неизвестна.

¹⁷ ГРАБОВЫЙ Семен Семенович родился 8-го (20-го) августа 1886 г., из мещан, уроженец г. Елисаветграда Херсонской губернии, окончил Елисаветградское реальное училище, Алексеевское военное училище – 15-го (28-го) июня 1908 г. с назначением в Новогеоргиевскую крепостную артиллерию. Изучал электротехнику. 1-го (14-го) августа 1914 г. переведен в Главное артиллерийское управление.

метных броневых машин «Остин» 2-й серии «Скобелев» и «Суворов» и пушечной «Гарфорд» – «Граф Румянцев». Формировался взвод также в г. Петрограде при военно-автомобильной школе с 20-го мая (2-го июня) по 20-е августа (2-е сентября) 1915 г. В середине декабря он вошел в состав войск 4-й армии, а летом 1916 г. был прикомандирован к войскам XXXV армейского корпуса.

39-е броневомобильное отделение в составе четырех офицеров и 61 нижнего чина вошло в состав дивизиона 21-го августа (3-го сентября) 1916 г. (командир – штабс-капитан Роман Петрович ЗВОРСКИЙ¹⁸). В его состав входили два пулеметных броневых автомобиля «Кондор» и «Кречет», пушечный автомобиль «Гарфорд» – «Фрегат» и пушечный броневой автомобиль «Ланчестер». Взвод прибыл на фронт, вошел в состав войск 10-й армии и был прикомандирован к III Кавказскому армейскому корпусу со 2-го (15-го) мая 1916 г.

Командующим дивизионом был назначен капитан, бывший командир 21-го отделения, Орест Леонидович ЖЕЛЯБУЖСКИЙ¹⁹ – с 1-го (14-го) июля 1916 г. Утвержден в должности он был Высочайшим приказом 29-го января (11-го февраля) 1917 г. уже будучи подполковником. Автомобили (броневые, легкие, грузовые и специальные), мотоциклы и велосипеды дивизион получал из Запасного броневого автомобильного дивизиона в г. Петрограде. Для борьбы с аэропланами противника, при всех отделениях дивизиона и управлении, 25-го августа (7-го сентября) 1916 г. были изготовлены по 2 нештатные противозащитные пулеметные установки.

27-го ноября (10-го декабря) 1914 г. командирован в Офицерскую стрелковую школу для надобности формирования броневых частей. Назначен командиром 24-го пулеметного автомобильного взвода с 18-го июня (1-го июля) 1915 г. Штабс-капитаном со старшинством 14-го (27-го) июня 1915 г. – 31-го августа (12-го сентября) 1915 г. 30-го мая (12-го июня) 1917 г. был переведен в Главное артиллерийское управление. Участник белого движения на юге России в составе броневых частей Донской армии. В эмиграции в Югославии. Умер в г. Белграде.

¹⁸ ЗВОРСКИЙ Роман Петрович родился 3-го (15-го) февраля 1885 г., из потомственных дворян Волынской губернии, окончил Кишиневское реальное училище и Михайловское артиллерийское училище 30-го июня (13-го июля) 1906 г. в 30-ю артиллерийскую бригаду. Штабс-капитан со старшинством 22-го апреля (5-го мая) 1912 г. – 31-го августа (12-го сентября) 1913 г. По мобилизации переведен в 76-ю парковую артиллерийскую бригаду – 18-го (31-го) июля 1914 г. Выделен для формирования броневых автомобильных частей – 14-го (27-го) января 1916 г. Назначен командиром 39-го пулеметного автомобильного взвода – 23-го июля (5-го августа) 1916 г. Капитан со старшинством 3-го (16-го) декабря 1915 г. – 13-го (26-го) февраля 1917 г. Назначен командиром 3-й батареи 4-го легкого мотирного артиллерийского дивизиона – 11-го (24-го) августа 1917 г. Участник белого движения на юге России в составе 1-й батареи Дроздовской артиллерийской бригады. Умер в 1920 г. в г. Севастополе.

¹⁹ ЖЕЛЯБУЖСКИЙ Орест Леонидович родился 15-го (27-го) февраля 1883 г., сын штабс-капитана, из дворян, уроженец Сыр-Дарьинской области. Окончил 3-й Московский кадетский корпус и Павловское военное училище. Выпущен 10-го (23-го) августа 1903 г. во 2-й грендерский Ростовский полк. Участник русско-японской войны. Штабс-капитан со старшинством 10-го (23-го) августа 1910 г. – 1-го (14-го) ноября 1910 г. После тяжелого ранения, 1-го (14-го) января 1915 г. назначен для надобности формирования бронированных автомобильных частей. Произведен в капитаны со старшинством 10-го (23-го) августа 1914 г. – 28-го мая (9-го июня) 1915 г. Назначен командиром 21-го пулеметного автомобильного взвода – 4-го (17-го) июля 1915 г. Назначен командующим 4-м броневым автомобильным дивизионом с 1-го (14-го) июля 1916 г. Подполковником со старшинством 30-го июля (11-го августа) 1915 г. – 23-го августа (5-го сентября) 1916 г. Назначен командиром 4-го броневого автомобильного дивизиона – 29-го января (10-го февраля) 1917 г. Произведен в полковники со старшинством 29-го сентября (11-го октября) 1916 г. – 9-го (22-го) февраля 1917 г. Участник белого движения на юге России в составе запасного броневого автомобильного дивизиона, где занимал должность помощника командира по учебно-кадровой части. Дальнейшая судьба неизвестна.

Телеграммой Главнокомандующего армиями Западного фронта за № 1924 и предписанием штаба 4-й армии за № 927 от 10-го (23-го) октября 1914 г., 14-го (27-го) октября 1916 г. дивизион в полном составе выбыл в Добруджу. 27-го октября (9-го ноября) 1916 г. личный состав дивизиона прибыл в г. Рени, высадился и расположился бивуаком на пристани. Через 2 дня дивизион был посажен на баржи и был перевезен по Дунаю в г. Тульчу, где расположился 30-го октября (12-го ноября) 1916 г. в казармах 10-го румынского пехотного Вонаторского батальона. Приказом по Дунайской армии за № 23 от 2-го (15-го) ноября 1916 г. дивизион вошел в состав армии с 29-го октября (11-го ноября) 1916 г. Согласно приказа по 4-й армии за № 3790 от 14-го (27-го) ноября 1916 г., дивизионным праздником был установлен день Святителя Николая Чудотворца – 6-го (19-го) декабря.

Спустя две недели дивизион выступил на фронт... 16-го (29-го) ноября 1916 г. 24-е отделение получило задачу оказать содействие атаке войск IV Сибирского армейского корпуса²⁰ в береговой линии р. Дуная в направлении на д. Балтачести. 3-му взводу отделения под командой поручика Николая Николаевича ЛЯМИНА было приказано наступать во взаимодействии с 39-м броневым автомобильным отделением по направлению шоссе Эркесек – Сараджи. После получения задания, была произведена разведка дорог, а также установлено взаимодействие и условлено о координации действий с командирами 37-го и 36-го Сибирских стрелковых полков, командный пункт которого, был расположен севернее высоты 125. Было возбуждено ходатайство о выделении пехотного прикрытия к броневым машинам для содействия в преодолении естественных преград, для чего были выделены нижние чины саперной команды и 9-й роты 36-го Сибирского стрелкового полка.²¹ На следующий день, 17-го (30-го) ноября, в 6 часов 30 минут утра взвод выдвинулся на позицию в составе броневое пушечного автомобиля «Граф Румянцев», грузового автомобиля и мотоциклиста, и расположился северо-восточнее высоты 188 на шоссе. Там же, восточнее высоты 188, был расположен наблюдательный пункт поручика Н. Н. ЛЯМИНА, а также, посредством мотоциклиста, была установлена связь с расположенной неподалеку, броневым автомобилем 39-го отделения «Кречет». Через 2,5 часа, основные силы 24-го отделения под командой его командира штабс-капитана С. С. ГРАБОВОГО, в составе 2 броневых машин «Скобелев» и «Суворов», трех легковых и одного грузового автомобилей, а также трех мотоциклистов, выдвинулись из м. Топалул и заняли исходное положение в ложине юго-восточнее высоты 97. Сам командир занял наблюдательный пункт в окопах 36-го

²⁰ IV Сибирский армейский корпус. Управление корпуса сформировано в 1910 г. В мирное время входил в состав Приамурского военного округа со штабом в крепости Владивосток. В его состав входили 9-я и 10-я Сибирские стрелковые дивизии, 4-й Сибирский мортирный артиллерийский дивизион, 4-й Сибирский саперный батальон. На время описываемых событий входил в состав 6-й армии. Со 2-го (15-го) октября 1915 г. корпусом командовал генерал-от-инфантерии Леонид Отгевич СИРЕЛИУС, начальником штаба корпуса с 14-го (27-го) декабря 1914 г. состоял генерального штаба генерал-майор Георгий Карпович КОРОЛЬКОВ.

²¹ 36-й Сибирский стрелковый полк (с 1-го (14-го) сентября 1910 г.) сформирован 30-го января (11-го февраля) 1904 г. как 36-й Восточно-Сибирский стрелковый полк. Старшинство полка – с 5-го (18-го) декабря 1903 г., полковой праздник – 23-го апреля (6-го мая) в день Св. Царицы Александры, входил в состав 2-й бригады 9-й Сибирской стрелковой дивизии, квартиры имел на Русском острове (г. Владивосток). На описываемое время полком командовал полковник Евгений Дмитриевич АНДРЕЕВ.

Сибирского стрелкового полка у высоты 125 (северная). Погода в этот день не благоприятствовала проведению активных наступательных действий – стоял сильный туман и накрапывал мелкий дождь... В связи с этим, около 11 часов, от начальника штаба IV Сибирского армейского корпуса, получено приказание штабс-капитану С. С. ГРАБОВОМУ увести машины обратно в м. Топалул, но, к 12 часам туман стал рассеиваться, началась активная артиллерийская подготовка, машины вернули обратно на позицию, куда к этому времени уже прибыл 1-й эскадрон Британского броневого автомобильного дивизиона.²² Для предотвращения скольжения, на колеса автомобилей приказано было надеть специальные цепи. Через четыре часа, когда начались единичные пехотные атаки, получено было приказание броневому автомобилю «Скобелев» под командой подпоручика Сергея Леонидовича РУДНЕВА двинуться вперед. На хорошей скорости, автомобиль двинулся вперед, быстро преодолел подъемы и, вырвавшись впереди окопов 36-го Сибирского стрелкового полка, увлек за собой в атаку 3-й батальон полка. В связи с тем, что атака проходила по совершенно открытой местности, болгары открыли мощнейший артиллерийский, пулеметный и ружейный огонь по наступающим частям. «Скобелев», энергично преодолев хребет, выехал к проволочным заграждениям противника, открыл пулеметный огонь по позициям. Весь огонь неприятель сосредоточил на боевой машине, что позволило сибирским стрелкам подойти ближе к передовым окопам. К сожалению, преодолеть проволочные заграждения нашей пехоте не удалось. В это время, подпоручиком С. Л. РУДНЕВЫМ по бокам дороги у высоты 121 были замечены два бомбомета и пулемет. После интенсивного обстрела, их действие было прекращено. Через некоторое время, весь запас патронов был расстрелян, и подпоручик С. Л. РУДНЕВ решил возвратиться для пополнения, но при повороте, попал правыми колесами в мелкие окопы разведчиков противника и, накренившись на правый бок, не смог выбраться и застрял. Поняв, что самостоятельно выбраться не удастся, командир машины подал условный сигнал о помощи – красный флаг, но в это время, болгарские снаряды разорвались в непосредственной близости от

²² Британский броневой автомобильный дивизион (Броневой отряд Британского Адмиралтейства – Russian Armoured Car Division RNAS), сформированный офицером британского флота командором Оливером Локкер-Лампсоном на собственные средства. Отряд прибыл в Россию в мае 1916 г. В штат отряда входили 42 офицера, 524 солдата, 28 броневых автомобилей, 22 грузовика, семь легковых и пять санитарных машин, три автомастерских, три станции радиотелеграфа, четыре автоцистерны (одна из них для воды), авто-кран, кухня и 47 мотоциклов. В числе броневиков английского отряда были 12 пулеметных броневиков «Lanchester», 2 «Rolls-Royce», 11 броневиков «Ford» и 4 пушечных «Pierce-Arrow», вооруженных 57-мм пушками. Броневые автомобили «Lanchester» и «Rolls-Royce» имели стандартное бронирование и вооружение, принятое в британской армии. Броневики «Ford», построенные специально для этого отряда на шасси легкового автомобиля «Ford T», имели полностью бронированную кабину и открытый кузов, в котором устанавливался пулемет за щитом. В июне 1916 г. английский бронедивизион отправился на Кавказ, где он находился до сентября, принимая участие в перестрелках с курдами, атаке турецких позиций у селений Пав и Котни, огневой разведке при селе Чавкиз и в некоторых других боевых стычках. Ограниченный характер действий столь мощной боевой части, каковой являлся английский дивизион, объясняется условиями рельефа местности на Кавказе. Русское командование уже осенью 1916 г. перебросило дивизион на Румынский фронт, где он принимал активное участие в боях совместно с 4-м автобронедивизионом Русской армии. В этих боях особенно хорошо зарекомендовали себя пушечные машины. Летом 1917 г. англичане участвовали в тяжелых боях, прикрывая отход наших войск из Галиции. Октябрьский переворот застал дивизион в Курске, откуда личный состав и был эвакуирован в Англию в январе 1918 г. Вся техника попала в руки красных и активно ими использовалась.

машины, взрывной волной снесена дверь и осколки снарядов проникли внутрь, поранив экипаж, в частности сам подпоручик С. Л. РУДНЕВ был ранен в голову с поражением глаза, руку и левый бок. Двигатель заглох. Шофер броневика, ефрейтор Павел Георгиевич ЗАПЕВАЛОВ²³ получил приказание завести автомобиль снаружи ручкой, вышел из машины, но не вернулся, как выяснилось впоследствии, он был убит. Подпоручик С. Л. РУДНЕВ решил дождаться темноты и помощи от своих. В это время, командир отделения, штабс-капитан С. С. ГРАБОВЫЙ, к этому времени, вступив в командование английским эскадромом, видел безвыходное положение броневика «Скобелев», приказал двум британским машинам выехать и вытащить его на буксире. Болгары перенесли огонь на них и, после того, как у одной машины был пробит кожух пулемета, а другая сама не смогла подойти близко из-за мягкого грунта, попытки продвинуться вперед у англичан закончились. Тогда штабс-капитан С. С. ГРАБОВОЙ, приказал другой пулеметной машине «Остин-2» – «Суворов» под командой поручика Леонида Николаевича НАРЦИССОВА, выдвинуться вперед и вытянуть застрявший броневик «Скобелев» к своим. Немедленно, интенсивный артиллерийский огонь неприятеля был перенесен на «Суворова», несмотря на это, машина активно обстреливая позиции противника, энергично продвигалась вперед. Когда до «Скобелева» оставалось всего 180 шагов, снаряды болгар попали в «Суворова», была снесена одна башня и разбиты колеса, автомобиль остановился, но не прекращал вести огонь по неприятелю. Видя гибель второй машины, штабс-капитан С. С. ГРАБОВОЙ приказал третьей английской машине идти на помощь «Остинам», но она скоро также застряла в мягком грунте, при этом открыла интенсивный пулеметный огонь по противнику. Шоферу британской бронемашины удалось сдвинуть с места автомобиль и он, расстреляв все патроны, вернулся обратно. Видя бессилие англичан, штабс-капитан С. С. ГРАБОВОЙ обратился к командиру 36-го Сибирского стрелкового полка полковнику Евгению Дмитриевичу АНДРЕЕВУ²⁴ с просьбой оказать содействие пехотой к спасению машин или, если это будет невозможно, взорвать автомобили. Для этого были выделены взвод сапер, части 6-й роты полка с пулеметом. В это время, подпоручик С. Л. РУДНЕВ, видя, что положение его безвыходное и не исключено пленение болгарскими, приказал оставшемуся экипажу, в составе помощников

²³ АПЕВАЛОВ Павел Георгиевич уроженец г. Москвы, проживал в собственном доме в Петровском парке, рядовой. Шофер броневика «Скобелев». За боевые отличия 16-го (29-го) августа 1916 г. награжден серебряной наградной медалью с надписью «За усердие» на Станиславской ленте и 9-го (22-го) октября 1916 г. произведен в ефрейторы. Ранен в бою у выс. 121 д. Балтагешти 17-го (30-го) ноября 1916 г., остался на поле сражения, как впоследствии было выяснено, убит. Приказом IV Сибирского армейского корпуса № 541 от 13-го (26-го) декабря 1916 г. награжден Георгиевским крестом 4-й степени № 564074 «17-го ноября 1916 г. находясь в качестве шофера, после того, как машина была подбита противником у неприятельской укрепленной позиции и сам был ранен, с явной личной опасностью под сильным огнем, прополз и присоединился к своей части».

²⁴ АНДРЕЕВ Евгений Дмитриевич родился 25-го апреля (7-го мая) 1867 г., окончил Михайловский Воронежский кадетский корпус и Павловское военное училище. Выпущен в 68-й Лейб-пехотный Бородинский полк в 1887 г. Участник русско-японской войны в составе 36-го Восточно-Сибирского полка. Произведен в полковники со старшинством 3-го (16-го) августа 1915 г. с назначением командиром 36-го Сибирского стрелкового полка – 6-го (19-го) ноября 1915 г. Награжден Георгиевским Оружием – 4-го (17-го) июля 1916 г. Дальнейшая судьба неизвестна.

шофера, ефрейторов Василия Тимофеевича ЕФИМОВА²⁵ и Филиппа Самойловича ЧУПИНА²⁶ и пулеметчика рядового Григория Макаровича ДЬЯЧЕНКО,²⁷ покинуть машину, а сам, спустя некоторое время, также решил выйти, но был еще раз ранен и потерял сознание. Рядовой Г. М. ДЬЯЧЕНКО подхватил командира и донес его до позиций 36-го Сибирского стрелкового полка, где подпоручик С. Л. РУДНЕВ увидел капитана Георгия Васильевича ДОЛГОШЕЕВА, обратился к нему с просьбой спасти автомобиль.

В это время, поручик Л. Н. НАРЦИССОВ, видя неминуемую гибель машины и экипажа, приказал нижним чинам выбираться из бронемшины и ползти к своим. Сам он, уже будучи раненым в левую руку и подбородок, вышел из автомобиля, но дальше не пошел. Наступила ночь. Команда сибирских стрелков, которая была послана для спасения «Суворова», подошла уже к автомобилю, но была встречена интенсивным ружейным и пулеметным огнем, была вынуждена залечь и отстреливаться. Многочисленными выстрелами из болгарского бомбомета, броневой автомобиль загорелся. Пожар продолжался до 5 часов утра.

Одновременно с атакой 36-го Сибирского стрелкового полка, перешли в атаку 37-й²⁸ и 40-й²⁹ Сибирские стрелковые полки по направлению на высоту 234. Атаку поддержали пулеметный «Остин-2» 39-го броневой автомобильного отделе-

²⁵ ЕФИМОВ Василий Тимофеевич уроженец г. Нижнего Новгорода, завода «Новая Этна», рядовой. Состоял помощником шофера броневой автомобиля «Скобелев». За боевые отличия, 9-го (22-го) октября 1916 г. был переименован в ефрейторы. Ранен в бою у выс. 121 д. Балтагешти 17-го (30-го) ноября 1916 г., остался на поле сражения, как впоследствии было выяснено, что был убит. Приказом IV Сибирского армейского корпуса № 541 от 13-го (26-го) декабря 1916 г. награжден Георгиевским крестом 4-й степени № 564075 «17-го ноября 1916 г. будучи помощником шофера, при атаке на занимаемую неприятелем укрепленную линию, спокойно управлял машиной и примером отличной храбрости ободрял своих товарищей и будучи ранен в голову, продолжал исполнять приказания и смертью своей запечатлел содеянный подвиг».

²⁶ ЧУПИН Филипп Самойлович ефрейтор. Состоял помощником шофера автомобиля «Скобелев». За отличную и усердную службу был награжден серебряной нагрудной медалью с надписью «За усердие» на Станиславовской ленте с 1-го (14-го) июля 1916 г. Ранен в бою у выс. 121 д. Балтагешти 17-го (30-го) ноября 1916 г., остался на поле сражения. Приказом IV Сибирского армейского корпуса № 541 от 13-го (26-го) декабря 1916 г. награжден Георгиевским крестом 4-й степени № 564076 «17-го ноября 1916 г. будучи помощником шофера, при атаке на занимаемую неприятелем укрепленную линию, спокойно управлял машиной и примером отличной храбрости ободрял своих товарищей и будучи ранен в голову, продолжал исполнять приказания и смертью своей запечатлел содеянный подвиг».

²⁷ ДЬЯЧЕНКО Григорий Макарович рядовой. Состоял пулеметчиком броневой автомобиля «Скобелев». Был ранен в бою у выс. 121 д. Балтагешти 17-го (30-го) ноября 1916 г. Приказом IV Сибирского армейского корпуса № 541 от 13-го декабря 1916 г. награжден Георгиевским крестом 4-й степени № 564078 «17-го ноября 1916 г., у высоты 121, при атаке укрепленной позиции противника под сильным огнем, поддерживал из своего пулемета атаку пехоты и не смотря на полученное ранение в руку, после того, как машина была подбита снарядом, а офицер ее Подпоручик РУДНЕВ тяжело ранен и контужен, вынес его до расположения наших частей и тем спас его жизнь и освободил от неприятельских рук». 2-го (15-го) апреля 1917 г. был переименован в ефрейторы.

²⁸ 37-й Сибирский стрелковый полк – с 1-го (14-го) сентября 1910 г. сформирован из 1-го пехотного Сибирского резервного Стретенского полка и Благовещенского резервного батальона. Старшинство полка – с 19-го июня (1-го июля) 1886 г., полковой праздник – 6-го (19-го) августа – Преображение Господне, входил в состав 1-й бригады 10-й Сибирской стрелковой дивизии, квартиры имел г. Благовещенск Амурской области. На описываемое время полком командовал полковник Арвид Карлович АППЕЛЬГРЕН.

²⁹ 40-й Сибирский стрелковый полк – с 1-го (14-го) сентября 1910 г. сформирован из 4-го пехотного Сибирского резервного Верхнеудинского полка и Николаевского крепостного пехотного батальона. Старшинство полка – с 27-го сентября (10-го октября) 1900 г., полковой праздник – 1-го (14-го) октября

ния «Кречет» под командой корнета 11-го гусарского Изюмского полка Николая Борисовича ВОРОНИНА³⁰ и пушечный «Гарфорд» «Фрегат» штабс-капитана Ивана Николаевича КОНСТАНТИНОВА.³¹ Поручик Н. Н. ЛЯМИН, извещенный об этом, выехал с пушечной машиной «Гарфорд» «Граф Румянцев» поддержать атаку. В 16 час. 45 мин. задним ходом он отправился в бой. Автомобиль медленно переехал нашу передовую линию, спустился в долину Узунча и открыл артиллерийский шрапнельный огонь по позициям противника между высотами 234 и 199, продвигаясь южнее этой последней высоты. Было выпущено 12 шрапнелей, но в этот момент поручик Н. Н. ЛЯМИН увидел «Кречета», медленно возвращавшегося обратно. Около 20 часов, видя, что атака не удалась, «Граф Румянцев» также возвратился обратно в д. Тикилешти.

Около 6 утра 18-го ноября (1-го декабря) 1916 г. пожар броневое автомобиля «Суворов» прекратился и стали видны отдельные фигуры солдат противника, которые подходили и отходили от машины «Скобелев» к своим окопам. Штабс-капитан С. С. ГРАБОВОЙ, всю ночь находящийся на наблюдательном пункте, около 9 час. 45 мин. послал в бой 3-й эскадрон Британского броневое автомобильного дивизиона по направлению к высоте 97. Поручик Н. Н. ЛЯМИН после перевязки в 12 час. вернулся на командный пункт и рассказал, что пушечная машина «Гарфорд» «Граф Румянцев» получила повреждение во вчерашнем бою и не может участвовать в сегодняшнем наступлении. В 16 час. он выехал на командный пункт 36-го Сибирского стрелкового полка, где встретил командира 39-го броневое автомобильного отделения штабс-капитана Р. П. ЗВОРСКОГО и там получил информацию об отмене в этот день пехотной атаки. Англичане в 18 час. вернулись в м. Топалул. Командир 24-го отделения послал на поиски пропавшего экипажа «Суворова» разведчиков отделения, но они не смогли подойти близко, так как болгары установили два пулемета, перекрестный огонь которых был сосредоточен на броневой машине.

19-го ноября (2-го декабря) 1916 г. в 6 час. утра поручик Н. Н. ЛЯМИН получил телеграмму от командира 39-го броневое отделения о выезде машин на исходное

– Покров Пресвятой Богородицы, входил в состав 2-й бригады 10-й Сибирской стрелковой дивизии, квартиры имел в крепости Николаевск. На описываемое время полком командовал полковник Борис Михайлович ЛЫЩИНСКИЙ.

³⁰ ВОРОНИН Николай Борисович родился 10-го (22-го) декабря 1893 г., сын капитана, уроженец Волынской губернии, окончил Одесский кадетский корпус и Николаевское кавалерийское училище – 6-го (19-го) августа 1913 г. в 14-й гусарский Митавский полк. 25-го февраля (10-го марта) 1914 г. был переведен в 11-й гусарский Изюмский полк. Был ранен в боях и в начале 1916 г. командирован в пулеметные автомобильные взвода. Младшим офицером 39-го пулеметного автомобильного взвода. Штабс-ротмистр. Участник белого движения на юге России в составе 9-го авиационного отряда. Эвакуирован. В эмиграции на 1920 г. в Югославию. Умер в г. Инсбрук (Австрия) – 11-го декабря 1947 г.

³¹ КОНСТАНТИНОВ Иван Николаевич родился 9-го (21-го) января 1890 г., уроженец Херсонской губернии, окончил 6-классное Одесское городское училище и Одесское пехотное юнкерское училище – 6-го (19-го) августа 1910 г. в 10-й стрелковый полк. Штабс-капитан. Награжден Георгиевским Оружием за отличия в бою в июле 1915 г. у д. Сокал-Петуржице. Был переведен для несения службы в броневые автомобильные войска и назначен командиром броневое пушечного автомобиля «Гарфорд» – «Фрегат». И.о. командира 39-го броневое автомобильного отделения. Подполковник. Участник белого движения на юге России в составе запасного броневое автомобильного дивизиона. Был переименован в полковники со старшинством 27-го сентября (10-го октября) 1918 г. – 8-го (21-го) августа 1919 г. И.о. начальника Одесской промежуточной военно-технической бронетанковой базы – с 27-го октября (9-го ноября) 1919 г. Дальнейшая судьба неизвестна.

положение к высоте 234. Машина «Граф Румянцев» выдвинулась к высоте 188 и установил связь с командиром 37-го Сибирского стрелкового полка генерального штаба полковником Арвидом Конрадовичем АППЕЛЬГРЕНОМ.³² Штабс-капитан С. С. ГРАБОВОЙ координировал выезды машин 1-го эскадрона англичан на позиции до 16 час., когда они отошли в м. Топалул, а сам командир прибыл около 17 час. к высоте 234, где получил известие от командира 37-го Сибирского стрелкового полка в нецелесообразности действия «Гарфорда» «Граф Румянцев» в виду наступившей темноты. Около 18 час. машина отправилась в дер. Тикилешти, а сам С. С. ГРАБОВОЙ поехал на наблюдательный пункт IV Сибирского армейского корпуса на выс. 129, где получил приказ взорвать оставшиеся на поле боя машины, но этого сделать не удалось, ввиду интенсивного пулеметного огня болгар. В 22 час. в м. Топалул прибыл командир 4-го броневого автомобильного дивизиона подполковник О. Л. ЖЕЛЯБУЖСКИЙ для ознакомления на месте с ходом боев 24-го отделения, а через 2 часа убыл в г. Гирсово.

На следующий день, около 14 час., все автомобили 24-го отделения вышли из м. Топалул и присоединились к пушечному взводу в д. Тикилешти. В тот же день, около 9 час. утра, поручик Н. Н. ЛЯМИН по приказанию командира отделения, отправился в штаб 37-го Сибирского стрелкового полка у высоты 234 для координации поддержки новой атаки пушечным автомобилем «Граф Румянцев», но получил информацию, что полк занял оборону и атака не состоится, почему поддержка броневиком не нужна. Также полковник А. К. АППЕЛЬГРЕН известил, что по показаниям пленных, «Гарфордом» «Граф Румянцев» уничтожено много болгарских солдат и один офицер, а также, что поручик Л. Н. НАРЦИССОВ, будучи тяжело раненым, был взят в плен.

В результате ранения, подпоручик С. Л. РУДНЕВ был эвакуирован на лечение в г. Гирсово и далее, на пароходе – в госпиталь в г. Рени. Получивший многочисленные осколочные ранения командир пушечного бронированного автомобиля «Гарфорд» «Фрегат» 39-го отделения штабс-капитан И. Н. КОНСТАНТИНОВ, также был эвакуирован для лечения в тыл.³³

³² АППЕЛЬГРЕН Арвид Конрадович родился 17-го (29-го) июня 1876 г., окончил Финляндский кадетский корпус, выпущен в 1-ю Туркестанскую артиллерийскую бригаду – в 1896 г. Окончил полный курс Николаевской академии генерального штаба в 1905 г. Окончил Офицерскую воздухоплавательную школу со званием летчика-наблюдателя – 31-го августа (12-го сентября) 1911 г. Начальником штаба 10-й Сибирской стрелковой дивизии – с 30-го апреля (12-го мая) 1914 г. Генерального штаба полковник – 6-го (19-го) декабря 1914 г. За отличия в бою 10-го (23-го) марта 1915 г. был награжден Георгиевским Оружием. Командовал 37-м Сибирским стрелковым полком – с 24-го января (6-го февраля) 1916 г. Затем, вновь был начальником штаба 10-й Сибирской стрелковой дивизии, был произведен в генерал-майоры и состоял в должности начальника штаба IV Сибирского армейского корпуса, а с 16-го (29-го) ноября 1917 г. и.д. командующего 10-й Сибирской стрелковой дивизией. Участник белого движения на юге России – в должности начальника штаба II армейского корпуса – с 18-го ноября (1-го декабря) 1918 г., в дальнейшем – генерал для поручений при Командующем Крымско-Азовской Добровольческой армией и с 1-го (14-го) мая 1919 г. – в резерве чинов при Главкомандующем Вооруженными силами на юге России. В эмиграции в Финляндии. Умер в г. Турку – 22-го января 1961 г.

³³ РГВИА фонд 6037 опись 1 д. 1 л.л. 80–91.

Со стороны болгар оборонялась 4-я пехотная Преславская дивизия генерала Пантелея Георгиевича КИСЕЛОВА.³⁴

Командир IV Сибирского армейского корпуса генерал-от-инфантерии Леонид-Отто Оттович СИРЕЛИУС³⁵ высоко оценил действия наших броневых автомобилей в боях 17-го (30-го) ноября – 20-го ноября (3-го декабря) 1916 г. по поддержке атак сибирских стрелков. В приказе по корпусу за № 513, отданном в м. Муслу-Бей 20-го ноября (3-го декабря) 1916 г. в частности, говорилось: «Войска корпуса вели три дня тяжелый бой, пять раз атаковали позиции противника. Атаки успеха не имели, но войска проявили много упорства, отваги и энергии, особенно 34-й Сибирский стрелковый полк... Большую пользу оказали корпусу Броневые автомобили 24-го и 39-го Отделений и Английский Броневой дивизион. Их лихие выезды и самоотверженная работа не только благотворно действовали на соседние части нашей наступающей пехоты, но причинили много вреда и беспокойства врагу. Сердечно благодарю всех г.г. офицеров БРОНЕВИКОВ и объявляю мое душевное СПАСИБО нижним чинам».³⁶

Командир бронированного автомобильного отряда Английского адмиралтейства капитан 2-го ранга ГРЕГОРИ³⁷ рапортом за № 358 от 21-го ноября (3-го декабря) 1916 г. на имя начальника штаба IV Сибирского армейского корпуса генерального штаба генерал-майор Георгия Карповича КОРОЛЬКОВА,³⁸ отметил: «согласно

³⁴ КИСЕЛОВ Пантелей Георгиевич родился 23-го октября 1863 г. в г. Свищове, там же окончил городское училище и военное училище в г. Софии в 1883 г., стажировался во французской армии. 1-го января 1910 г. был произведен в полковники с назначением командиром 5-го пехотного полка. В марте 1912 г. был переведен командиром 8-го пехотного полка. 24-го сентября 1913 г. был назначен командующим 2-й бригадой 4-й пехотной дивизии, а с 1914 г. был назначен командующим этой дивизией. 1-го января 1916 г. был произведен в генерал-майоры, 15-го августа 1917 г. – в генерал-лейтенанты. В октябре 1918 г. был назначен начальником 3-й военно-инспекционной области, с 1919 г. – в запасе. 12-го декабря 1919 (1920 г. ?) был произведен в генералы пехоты. Умер 14-го октября 1927 г. в г. Софии. Был награжден болгарскими боевыми орденами и германским «Железным крестом» 2-й степени.

³⁵ СИРЕЛИУС Леонид-Отто Оттович родился 14-го (26-го) мая 1859 г., лютеранин. Из дворян, сын генерал-майора. Окончил 1-е военное Павловское училище в 1879 г., подпоручиком со старшинством 8-го (21-го) августа 1879 г., зачислен Лейб-Гвардии в Преображенский полк прапорщиком со старшинством 6-го (19-го) августа 1880 г. Окончил Николаевскую академию Генерального Штаба (1885 г. по 1-му разряду). Полковник со старшинством 17-го (30-го) апреля 1894 г. Военный агент в Дании и Швеции – с 11-го (24-го) января 1897 г. Генерал-майор со старшинством 14-го (27-го) апреля 1902 г. Командир Лейб-Гвардии Егерского полка – 3-го (16-го) июня 1903 г. Командир 1-й бригады 1-й гвардейской пехотной дивизии – 18-го февраля (3-го марта) 1906 г. Ген-лейтенант со старшинством 10-го (23-го) июля 1908 г. Начальник 23-й пехотной дивизии – 10-го (23-го) июля 1908 г. Начальник 3-й гвардейской пехотной дивизии – с 11-го (24-го) июня 1910 г. Высочайшим приказом 18-го августа (1-го сентября) 1914 г. был назначен командиром I армейского корпуса. 30-го августа (13-го сентября) 1914 г. отчислен от должности командира корпуса с назначением в резерв чинов при штабе Минского военного округа. Командир XXIII армейского корпуса – с 5-го (18-го) ноября 1914 г. Генерал-от-инфантерии со старшинством 6-го (19-го) декабря 1914 г. 28-го декабря 1914 г. (10-го января 1915 г.) переведен в распоряжение Главнокомандующего армиями Северо-Западного фронта. Командир XXXVII армейского корпуса – с 29-го апреля (12-го мая) 1915 г. 3-го (16-го) июня 1915 г. зачислен в распоряжение Главнокомандующего армиями Северо-Западного фронта. Командир IV Сибирского армейского корпуса – со 2-го (15-го) октября 1915 г. 10-го (23-го) апреля 1917 г. зачислен в резерв чинов при штабе Петроградского военного округа. 28-го сентября (10-го октября) 1917 г. уволен со службы по болезни с мундиром и пенсией. По некоторым данным расстрелян в 1920 г.

³⁶ РГВИА фонд 6030 опись 2 д. 4 л. 200.

³⁷ РГВИА фонд 6030 опись 2 д. 13 л. 199.

³⁸ Там же, д. 2 л. 29.

Вашего приказания, я с 1-м и 3-м эскадронами вр. вверенного мне дивизиона работал, при 9-й Сибирской стрелковой дивизии, в боях 17-го, 18-го и 19-го ноября с.г. по дороге от дер. Топалул – Балтижести. 1-й эскадрон под командой Капитана-Лейтенанта БЕЛЬГИ³⁹ работал 17-го сего ноября и неоднократно, самоотверженно бросался на выручку машин 24-го отделения, но взрытая снарядами дорога, а также и вскоре наступившая темнота прекратила их попытки помочь подбитым товарищам. Пример храбрости и пренебрежения к смерти, показанный нам русскими офицерами и нижними чинами 24-го отделения навсегда останутся у нас в памяти. Штабс-капитан ГРАБОВЫЙ, руководивший совместными действиями, находился в 1-й линии окопов, своими разумными указаниями оказал неоценимую услугу вверенному мне дивизиону. Этот офицер даже после выбытия из строя машин своего отделения, не оставил своего поста и продолжал давать указания 1-му и 3-му эскадронам вр. вверенного мне дивизиона до 19-го ноября, когда дивизиону было приказано вернуться в Гирсово»⁴⁰

А вот как описывает боевые действия броневых машин командир 36-го Сибирского стрелкового полка полковник Е. Д. АНДРЕЕВ в рапорте своем от 22-го ноября (4-го декабря) 1916 г.: «17-го ноября 1916 года командиру 24-го броневое автомобильного отделения штабс-капитану ГРАБОВОМУ, было приказано со своим отделением и приданным в его распоряжение Английским дивизионом, содействовать атаке 36-го Сибирского стрелкового полка на высоту 121, хребта Ступиней. Заранее детально разработав план согласованного действия своих машин с пехотой, по которому автомобили должны были поддерживать атаку пехоты на высоте 121, с фланга на дороге из деревни Топалул в д. Балтаджести, установив телефонную и мотоциклистами связь между командным пунктом и исходным положением автомобилей, сам, в момент атаки находился в исходном окопе под артиллерийским огнем противника и установленной сигнализацией руководил оттуда боем своих машин. Хладнокровие, энергия, умение учитывать создавшуюся обстановку, своевременный вызов автомобилей, способствовали воодушевлению стрелков и они смело пошли в атаку, но, наткнувшись на неразбитые артиллерией проволочные заграждения, неся большие потери, залегли».⁴¹

Командир же 4-го броневое автомобильного дивизиона подполковник О. Л. ЖЕЛЯБУЖСКИЙ в своем приказе по дивизиону за № 111 от 25-го ноября (8-го декабря) 1916 г. так оценил заслуги своих подчиненных – «17-го ноября 1916 г. 24-е и 39-е броневые автомобильные отделения вверенного мне дивизиона, приняли участие в бою, совместно с доблестными войсками IV Сибирского корпуса... Я с своей

³⁹ Там же, д. 4 л. 200 об.

⁴⁰ РГВИА фонд 6037 опись 1 д. 1 л. 109.

⁴¹ 6-я армия. На время описываемых событий в ее состав входили: IV армейский (30-я и 40-я пехотные дивизии, 4-й мотострелковый артиллерийский дивизион, 36-й Донской казачий полк), XLVII армейский (61-я, 115-я пехотные, 3-я Кавказская стрелковая и 3-я Донская казачья дивизии и 27-й мотострелковый артиллерийский дивизион), IV Сибирский армейский (9-я и 10-я Сибирские стрелковые дивизии, 4-й Сибирский мотострелковый артиллерийский дивизион), 3-й конный (10-я кавалерийская, 1-я Донская казачья и Уссурийская конная дивизии), 6-й конный (12-я кавалерийская и Заамурская пограничная конная дивизии) корпуса. Командующий армией – генерал-от-кавалерии ЦУРИКОВ Афанасий Андреевич, начальник штаба – генерального штаба генерал-лейтенант МИНУТ Виктор Николаевич до 6-го (19-го) декабря 1916 г., затем – генерального штаба генерал-майор ВИРАНОВСКИЙ Георгий Николаевич.

стороны должен отметить, что бой 17-го ноября был первым боевым крещением для 24-го и 39-го броневых автомобильных отделений, это боевой крещение г.г. офицеры и нижние чины приняли с отличным мужеством и честью, выезжая при очень тяжелых условиях и оказывая огромную пользу нашей доблестной пехоте. Не могу сказать, кто работал лучше, могу только сказать, что все работали как герои, действительно, до последней капли крови, как надлежит работать славным, честным БРОНЕВИКАМ. Ни один автомобиль, будучи подбит и понеся страшные потери в личном составе, от беспримерного по силе артиллерийского огня противника, не вышел из боя и не был оставлен своей командой, пока была малейшая возможность продолжать огонь и тем наносить сильнейший вред противнику, только обессиленные от потери крови и безумного нравственного напряжения, в наступившей темноте, герои-бойцы выползли к нашим цепям.

Мы понесли в этом славном бою тяжелые потери: из боя не вернулся тяжело раненый Поручик НАРЦИССОВ – командир автомобиля «СУВОРОВЪ», тяжело ранен штабс-капитан КОНСТАНТИНОВ – командир автомобиля «ФРЕГАТЪ», ранен Подпоручик РУДНЕВ – командир автомобиля «СКОБЕЛЕВЪ», легко ранен Прапорщик ГОНЦА – командир автомобиля «КОНДОРЪ», доблестно пали смертью храбрых 3 нижних чина, ранены тяжело 7 и легко 1.

Славно погибли автомобили: «СУВОРОВЪ» и «СКОБЕЛЕВЪ» и подбит автомобиль «ФРЕГАТЪ».

Земно кланяюсь ДОБЛЕСТНЫМ ГЕРОИМ и от лица службы сердечно благодарю: Штабс-капитанов: ЗВОРСКОГО, ГРАБОВОГО, КОНСТАНТИНОВА, Подпоручика РУДНЕВА, Корнета ВОРОНИНА, Прапорщика ГОНЦА и всех ГЕРОЕВ НИЖНИХ ЧИНОВ. СЛАВА ДОБЛЕСТНО ПАВШИМ В БОЮ». ⁴²

Приказом IV Сибирскому армейскому корпусу за № 541 от 13-го (26-го) декабря 1916 г. 17 нижних чинов дивизиона были награждены за отличия в боях с 17-го

⁴² ЦУРИКОВ Афанасий Андреевич родился 1-го (13-го) июня 1858 г., из дворян Орловской губернии. Окончил Орловскую Бахтина военную гимназию и Николаевское кавалерийское училище, выпущен корнетом со старшинством 10-го (22-го) августа 1876 г. Лейб-Гвардии в Уланский Его Величества полк. Участник русско-турецкой войны. Окончил Николаевскую академию Генерального штаба по первому разряду в 1883 г. Полковник со старшинством 30-го августа (11-го сентября) 1891 г. Начальник штаба 5-й кавалерийской дивизии – с 28-го января (9-го февраля) 1893 г. Командир 51-го драгунского Черниговского полка – с 16-го (28-го) сентября 1896 г. Генерал-майор со старшинством 26-го марта (8-го апреля) 1901 г. с назначением командиром 2-й бригады 11-й кавалерийской дивизии. Начальник штаба X армейского корпуса – с 1-го (14-го) ноября 1902 г. Участник русско-японской войны. Прикомандирован к Главному Штабу – с 14-го (27-го) июня 1905 г. Генерал для поручений при генерал-инспекторе кавалерии – с 20-го февраля (5-го марта) 1906 г. Командующий 15-й кавалерийской дивизией – с 18-го (31-го) января 1907 г. Генерал-лейтенант – с 8-го (21-го) марта 1907 г. с назначением начальником 2-й кавалерийской дивизии. Командир XXIV армейского корпуса – со 2-го (15-го) января 1914 г. Генерал-от-кавалерии – 6-го (19-го) апреля 1914 г. Командующий 10-й армией – с 4-го (17-го) октября 1916 г. Командующий 6-й армией – с 12-го (25-го) декабря 1916 г. В отставке – с конца декабря 1917 г. Жил в г. Одессе, крайне нуждался, зарабатывал на жизнь шитьем сапог. С 1920 г. служил в РККА. В 1920 г. член Особого совещания при Главнокомандующем всеми вооруженными силами республики. С марта 1921 г. инспектор кавалерии РККА. Затем – инспектор кавалерии штаба войск Украины и Крыма. Умер 23-го мая 1922 году в Москве. Похоронен на Ваганьковском кладбище.

(30-го) по 19-е ноября (2-го декабря) 1916 г. Георгиевскими крестами 4-й степени и 6 – Георгиевскими медалями 4-й степени.⁴³

После боев, дивизион к 27-му ноября (10-му декабря) 1916 г. сосредоточился в г. Браилове, а затем переехал на зимовку в г. Тирасполь. Дунайская армия приказом за № 711 от 3-го (16-го) декабря 1916 г. была переименована в 6-ю. В г. Тирасполе чины дивизиона встретили Новый, 1917 год, а также узнали о перевороте в г. Петрограде 27-го февраля (12-го марта) – 1-го (14-го) марта 1917 г. 14-го (27-го) февраля 1917 г. из запасного бронированного дивизиона в г. Петрограде на замену погибших броневых автомобилей «Остин» «Скобелев» и «Суворов» были получены два броневых автомобиля на шасси «Фиат», которые 14-го (27-го марта) 1917 г. приказом по дивизиону за № 75 получили имена «Минин» и «Пожарский». 20-го марта (2-го апреля) 1917 г. были проведены выборы в дивизионный и отделенные комитеты, а на следующий день, 21-го марта (3-го апреля) 1917 г. 14-е броневое автомобильное отделение выбыло из состава 4-го броневого автомобильного дивизиона и вошло в состав 3-го броневого автомобильного дивизиона. 6-го (19-го) апреля 1917 г. личный состав и техника 4-го броневого автомобильного дивизиона были перевезены обратно в Румынию, в распоряжение командующего войсками 6-й армии⁴⁴ генерала-от-кавалерии Афанасия Андреевича ЦУРИКОВА.⁴⁵

⁴³ 6-я армия. На время описываемых событий в ее состав входили: IV армейский (30-я и 40-я пехотные дивизии, 4-й мортирный артиллерийский дивизион, 36-й Донской казачий полк), XLVII армейский (61-я, 115-я пехотные, 3-я Кавказская стрелковая и 3-я Донская казачья дивизии и 27-й мортирный артиллерийский дивизион), IV Сибирский армейский (9-я и 10-я Сибирские стрелковые дивизии, 4-й Сибирский мортирный артиллерийский дивизион), 3-й конный (10-я кавалерийская, 1-я Донская казачья и Уссурийская конная дивизии), 6-й конный (12-я кавалерийская и Заамурская пограничная конная дивизии) корпуса. Командующий армией – генерал-от-кавалерии ЦУРИКОВ Афанасий Андреевич, начальник штаба – генерального штаба генерал-лейтенант МИНУТ Виктор Николаевич до 6-го (19-го) декабря 1916 г., затем – генерального штаба генерал-майор ВИРАНОВСКИЙ Георгий Николаевич.

⁴⁴ НИКОЛЬСКИЙ Анатолий Васильевич родился 29-го марта (10-го апреля) 1894 г., сын священника, уроженец Владимирской губернии. Окончил 1-ю Петроградскую гимназию. По мобилизации, зачислен охотником в 1-ю запасную автомобильную роту – 3-го (16-го) ноября 1914 г. Состоял в 3-м автомобильно-санитарном транспорте, за боевые отличия был награжден Георгиевской медалью 4-й степени № 232024. Выдержал экзамен при Николаевском инженерном училище на чин подпоручика инженерных войск – 5-го (18-го) декабря 1915 г. Произведен в подпоручики инженерных войск – 21-го марта (3-го апреля) 1916 г. Назначен для формирования броневых автомобильных частей – 5-го (18-го) июня 1916 г. Младшим офицером 24-го броневого автомобильного отделения – 12-го (25-го) декабря 1916 г. В октябре 1917 г. командирован для держания экзаменов в Николаевскую инженерную академию. Штабс-капитан. Участник белого движения на юге России в составе Запасного броневого автомобильного дивизиона. Дальнейшая судьба неизвестна.

⁴⁵ ЦУРИКОВ Афанасий Андреевич родился 1-го (13-го) июня 1858 г., из дворян Орловской губернии. Окончил Орловскую Бахтина военную гимназию и Николаевское кавалерийское училище, выпущен корнетом со старшинством 10-го (22-го) августа 1876 г. Лейб-Гвардии в Уланский Его Величества полк. Участник русско-турецкой войны. Окончил Николаевскую академию Генерального штаба по первому разряду в 1883 г. Полковник со старшинством 30-го августа (11-го сентября) 1891 г. Начальник штаба 5-й кавалерийской дивизии – с 16-го (28-го) сентября 1896 г. Генерал-майор со старшинством 26-го марта (8-го апреля) 1901 г. с назначением командиром 2-й бригады 11-й кавалерийской дивизии. Начальник штаба X армейского корпуса – с 1-го (14-го) ноября 1902 г. Участник русско-японской войны. Прикомандирован к Главному Штабу – с 14-го (27-го) июня 1905 г. Генерал для поручений при генерал-инспекторе кавалерии – с 20-го февраля (5-го марта) 1906 г. Командующий 15-й кавалерийской дивизией – с 18-го (31-го) января 1907 г. Генерал-лейтенант – с 8-го (21-го) марта 1907 г. с назначением начальником 2-й кавалерийской дивизии. Командир XXIV армейского корпуса – со 2-го (15-го) января 1914 г. Генерал-от-кавалерии – 6-го (19-го) апреля 1914 г. Командующий 10-й армией – с 4-го (17-го) октября

В конце мая (начале июня) 1917 г. 21-е и 39-е отделения привлекались для подавления беспорядков в 163-й пехотной дивизии в районе г. Кагул. 12-го (25-го) июля 1917 г. машины 24-го броневое автомобильного отделения содействовали расформированию 40-го Сибирского стрелкового полка, а спустя 3 дня – расформированию и других полков 10-й Сибирской стрелковой дивизии.⁴⁹ 2-го (15-го) августа броневые автомобили 39-го отделения планировались к содействию наступления полков IV армейского корпуса, но наступление было отменено и машины вернулись на базу. 28-го августа (10-го сентября) 1917 г. броневая машина «Фиат» – «Минин» 24-го отделения под командой подпоручика Анатолия Васильевича НИКОЛЬСКОГО⁴⁶ принимала участие в подавлении сопротивления нижних чинов 119-го пехотного Коломенского полка,⁴⁷ а на следующий день – солдат 118-го пехотного Шуйского полка.⁴⁸ 30-е августа (12-е сентября) стал знаковым днем для отделения – было получено известие о том, что исключенный пропавшим без вести поручик Л. Н. НАРЦИССОВ, находится в болгарском плену в лагере г. Софии, а также, в связи с выступлением Верховного Главнокомандующего генерала-от-инфантерии Лавра Георгиевича КОРНИЛОВА⁴⁹ против Временного правительства, комитетом дивизи-

1916 г. Командующий 6-й армией – с 12-го (25-го) декабря 1916 г. В отставке – с конца декабря 1917 г. Жил в г. Одессе, крайне нуждался, зарабатывать на жизнь шитьем сапог. С 1920 г. служил в РККА. В 1920 г. член Особого совещания при Главнокомандующем всеми вооружёнными силами республики. С марта 1921 г. инспектор кавалерии РККА. Затем — инспектор кавалерии штаба войск Украины и Крыма. Умер 23-го мая 1922 году в Москве. Похоронен на Ваганьковском кладбище.

⁴⁶ НИКОЛЬСКИЙ Анатолий Васильевич родился 29-го марта (10-го апреля) 1894 г., сын священника, уроженец Владимирской губернии. Окончил 1-ю Петроградскую гимназию. По мобилизации, зачислен охотником в 1-ю запасную автомобильную роту – 3-го (16-го) ноября 1914 г. Состоял в 3-м автомобильно-санитарном транспорте, за боевые отличия был награжден Георгиевской медалью 4-й степени № 232024. Выдержал экзамен при Николаевском инженерном училище на чин подпоручика инженерных войск – 5-го (18-го) декабря 1915 г. Произведен в подпоручики инженерных войск – 21-го марта (3-го апреля) 1916 г. Назначен для формирования броневых автомобильных частей – 5-го (18-го) июня 1916 г. Младшим офицером 24-го броневое автомобильного отделения – 12-го (25-го) декабря 1916 г. В октябре 1917 г. командирован для держания экзаменов в Николаевскую инженерную академию. Штабс-капитан. Участник белого движения на юге России в составе Запасного броневое автомобильного дивизиона. Дальнейшая судьба неизвестна.

⁴⁷ 119-й пехотный Коломенский полк. Старшинство – с 17-го мая 1797 г. Полковой праздник – 6-го августа – Преображение Господне. С 25-го марта 1864 г. – 119-й пехотный Коломенский полк. Квартиры – г. Минск. Входил в состав 2-й бригады 30-й пехотной дивизии IV армейского корпуса.

⁴⁸ 118-й пехотный Шуйский полк. Старшинство – с 19-го февраля 1711 г. Полковой праздник – 30-го августа – в память Перенесения мощей Святого Благоверного и Великого Князя Александра Невского. С 25-го марта 1864 г. – 118-й пехотный Шуйский полк. Квартиры – г. Слоним Гродненской губернии. Входил в состав 1-й бригады 30-й пехотной дивизии IV армейского корпуса.

⁴⁹ КОРНИЛОВ Лавр Георгиевич родился 18-го (20-го) августа 1870 г. в семье коллежского секретаря, уроженец Семипалатинской области. Окончил Сибирский кадетский корпус и Михайловское артиллерийское училище, произведен в подпоручики в 1892 г. с назначением в Туркестанскую артиллерийскую бригаду. Окончил Николаевскую академию Генерального штаба в 1898 г. по 1-му разряду с малой серебряной медалью и занесением его имени на мраморную доску академии и назначением на службу в Туркестанский военный округ. В 1899 – 1901 г.г. он участвует в многочисленных разведывательных партиях в Кашгарии и восточном Туркестане. С началом Русско-Японской войны добровольно отправился на театр боевых действий в составе 1-й стрелковой бригады. За боевые отличия был награжден Золотым оружием с надписью «За храбрость», орденом Святого Георгия 4-й ст. и произведен в полковники. По окончании войны служил в управлении Генерал-Квартирмейстера Главного штаба, а с апреля 1907 г. – военным агентом в Китае. В 1911 г. Лавр Георгиевич получил в командование 8-й пехотный Эстляндский полк, но прокомандовал им всего лишь два месяца и перевелся в Заамурский округ пограничной стражи, а в декабре того же года был произведен в генерал-майоры. В июле 1913 г. он вновь был переведен в военное ведомство и назначен командиром 1-й бригады 9-й Сибирской стрел-

зиона было принято решение по безоговорочной поддержке Временного правительства. В конце сентября (начале октября) 1917 г. боевые машины 21-го и 24-го отделений приняли участие в подавлении беспорядков в 120-м пехотном Серпуховском полку.⁵⁰ Солдаты отделения просили командира дивизиона больше не привлекать их к выполнению подобной задачи. Известие о беспорядках в г. Петрограде и захват власти большевиками в дивизионе было встречено спокойно, на заседании комитета было рекомендовано не предпринимать более подобных авантюр... В конце года дивизион был перевезен для зимовки в г. Одессу. Данных о точной дате расформирования 4-го броневоего автомобильного дивизиона, к сожалению, пока нет, но доподлинно известно, что 6-го (19-го) января 1918 г. броневые машины были захвачены украинцами, а шоферы, охраняющие материальную часть, были ими арестованы. Впоследствии, бронеавтомобили украинцами были переданы своим союзникам – оккупационным частям Австро-Венгрии, а далее их следы теряются... Так закончил свое существование героический 4-й бронированный автомобильный дивизион.

Несколько слов о потерянных машинах. «Суворов» полностью сгорел и восстановлению не подлежал, а вот «Скобелев» был болгарскими эвакуирован и вывезен в тыл. Существуют многочисленные снимки этой машины, на фоне которой позируют болгарские военнослужащие. Данных о ее боевом применении в болгарской армии нет, но доподлинно известно, что немного видоизмененный, бронеавтомобиль «Остин», бывший русский «Скобелев» использовался в качестве учебной машины еще на начало 30-х годов.

В заключение, хочется остановиться на биографиях офицеров 4-го бронированного автомобильного дивизиона.

НАРЦИССОВ Леонид Николаевич родился 17-го (30-го) июня 1894 г., сын коллежского асессора, уроженец Тверской губернии. Окончил 2-й Московский кадетский корпус в 1912 г. и Александровское военное училище с производством в подпоручики и назначением в 12-й гренадерский Астраханский Императора АЛЕКСАНДРА

ковой дивизии. 19-го августа (2-го сентября) 1914 г. он вступил в командование 48-й пехотной дивизией. За боевые отличия он был произведен в генерал-лейтенанты. В бою 23-го апреля (6-го мая) 1915 г. у Дуклинского перевала во время окружения частей дивизии вместе со штабом дивизии был взят в плен. Награжден орденом Святого Георгия 3-й ст. В июле 1916 г. он совершил успешный побег из плена и возвратился в Россию, где получил в командование XXV армейский корпус. В марте 1917 г. он был назначен Командующим войсками Петроградского военного округа, а 29-го апреля (11-го мая) – Командующим войсками 8-й армии. 27-го июня (10-го июля) Лавр Георгиевич был произведен за боевые отличия в генералы-от-инфантерии, а 18-го (31-го) июля был назначен Верховным Главнокомандующим. 27-го августа (9-го сентября) был отстранен от должности в связи с т.н. «Жорниловским мятежом», арестован в городе Могилеве и посажен в тюрьму в городе Быхов вместе со своими сподвижниками. 19-го ноября (2-го декабря) по распоряжению Верховного Главнокомандующего генерала ДУХОНИНА Н.Н. он был освобожден и уехал на Дон. 6-го (19-го) декабря Лавр Георгиевич прибыл в город Новочеркасск, где вместе с генералом АЛЕКСЕЕВЫМ М.В. формировал Добровольческую армию, а 25-го декабря 1917 г. (7-го января 1918 г.) вступил в командование ею. Убит разрывом снаряда в бою при штурме города Екатеринодара 31-го марта (13-го апреля) 1918 г. Похоронен 2-го (15-го) апреля в колонии Гнадау. На следующий день в колонию вступили большевики. Труп КОРНИЛОВА был эксгумирован и подвергся надругательствам, а после этого был сожжен.

⁵⁰ 120-й пехотный Серпуховской полк. Старшинство – с 11-го июля 1813 г. Полковой праздник – 6-го августа – Преображение Господне. С 25-го марта 1864 г. – 120-й пехотный Серпуховской полк. Квартiry – г. Минск. Входил в состав 2-й бригады 30-й пехотной дивизии IV армейского корпуса.

III полк – 12-го (25-го) июля 1914 г. В рядах полка был ранен в бою 19-го октября (1-го ноября) 1914 г. и за отличия в боях 13-го (26-го) и 14-го (27-го) октября 1914 г. был награжден Георгиевским оружием. После выздоровления от ран, 2-го (15-го) апреля 1915 г. был прикомандирован к Офицерской стрелковой школе для формирования броневых автомобильных частей. После прохождения обучения, 2-го (15-го) августа 1915 г. был назначен младшим офицером 24-го пулеметного автомобильного взвода, а Высочайшим приказом 20-го сентября (3-го октября) 1915 г. был переведен в этот взвод. Высочайшим приказом 20-го июля (2-го августа) 1916 г. был произведен в поручики со старшинством 4-го (17-го) января 1916 г. За отличия в делах против неприятеля был награжден тремя боевыми орденами. После боя 18-го ноября (1-го декабря) 1916 г. раненным был подобран болгарскими и взят в плен. Ранение было серьезным и, поэтому, 5-го декабря 1916 г. он был помещен в военную больницу в г. Шумен, где и находился до 27-го февраля 1917 г.⁵¹ За отличия в боях был представлен к орденам Святого Владимира 4-й степени с мечами и бантом и Святого Георгия 4-й степени, но до награждения не дошло...⁵² После этого он содержался в Шуменском, Орханийском, а после мая 1917 г. – в Софийском лагерях военнопленных, откуда был выпущен 27-го июля 1918 г.⁵³ Вскоре, он поступил на службу в Вооруженные Силы на Юге России в 1-й броневой автомобильный дивизион. Был произведен в штабс-капитаны. Умер 27-го мая (9-го июня) 1919 г. и приказом Главнокомандующего ВСЮР за № 1577 от 22-го июля (4-го августа) 1919 г. был исключен из списков умершим с 28-го мая (10-го июня) 1919 г. Леонид Николаевич был холост.

РУДНЕВ Сергей Леонидович родился 4-го июля 1891 г., сын отставного подполковника Витебской губернии, окончил Санкт-Петербургское реальное училище доктора Н.П. Шеповальникова и 1-го (14-го) октября 1914 г. Павловское военное училище с производством в подпоручики и зачислением по армейской пехоте. Сразу же был прикомандирован к Офицерской стрелковой школе для надобности формирования броневых частей и, после обучения, был назначен младшим офицером в 24-й пулеметный автомобильный взвод – 14-го (27-го) августа 1915 г., после чего убыл в его составе на фронт. Высочайшим приказом 20-го сентября (3-го октября) 1915 г. был переведен во взвод младшим его офицером. В бою 17-го (30-го) ноября 1916 г. получил «ранение осколками снаряда: множественное кожно-мышечное ранение лица, век правого глаза, правого предплечья, правой кисти, ослабление слуха правого уха, ранение мягких частей левой ягодицы и после перевязки остался в строю – эвакуации подлежал».⁵⁴ Был награжден за отличия в делах против неприятеля боевым орденом, произведен в поручики со старшинством 4-го (17-го) января 1916 г. (Приказ Армии и Флоту 9-го (22-го) февраля 1917 г.) и в штабс-капитаны со старшинством 4-го (17-го) июля 1916 г. (Приказ Армии и Флоту 1-го (14-го) июня 1917 г.), а также Приказом Армии и Флоту 22-го мая (4-го июня) 1917 г. был награжден Георгиевским Оружием за бой 17-го (30-го) ноября 1916 г. Последствия ранения сказывались и 11-го (24) августа 1917 г. он был отчислен от должности за болез-

⁵¹ ДВИА фонд 20 опись 1 д. 176 л. 122.

⁵² РГВИА фонд 6030 опись 2 д. 13 л.л. 233 – 235 об., 236–238.

⁵³ ДВИА фонд 20 опись 1 д. 177 л. 76 об.

⁵⁴ РГВИА фонд 409 опись 1 д. 100 763 послужной список 48 382 (1917).

ню и назначен в резерв чинов при штабе Петроградского военного округа. Сергей Леонидович был холост, дальнейшая его судьба – неизвестна.

ЛЯМИН Николай Николаевич 9-го (21-го) октября 1894 г., сын коллежского ассессора Санкт-Петербургской губернии. Окончил реальное петербургское училище Г.Ю. Штюмберга в 1912 г. и Константиновское артиллерийское училище 24-го августа (5-го сентября) 1914 г. со старшинством 6-го (19-го) августа 1913 г. с назначением в 1-ю батарею 2-го Туркестанского стрелкового артиллерийского дивизиона. Отличился в боях под г.г. Августовым 19-го – 21-го сентября (2-го – 4-го октября) 1914 г. и Ловичем 10-го (13-го) ноября 1914 г., где был ранен и эвакуирован для излечения. По выздоровлении от ран 4-го (17-го) июля 1915 г. прибыл в дивизион и в бою под Бельском 5-го (18-го) августа 1915 г. был вторично ранен. 16-го (29-го) октября 1915 г. был командирован в Офицерскую стрелковую школу для формирования автомобильных пулеметных взводов. 31-го октября (12-го ноября) 1915 г. был назначен младшим офицером 33-го пулеметного автомобильного взвода и убыл на фронт. 14-го (29-го) декабря 1915 г. был переведен младшим офицером в 24-й пулеметный автомобильный взвод. Был назначен старшим офицером взвода. С конца ноября 1916 г. вр. командовал 24-м броневым автомобильным отделением, а летом 1917 г. был утвержден в этой должности, в которой состоял на начало 1918 г. Высочайшим приказом 9-го (22-го) февраля 1917 г. произведен в штабс-капитаны со старшинством с 14-го (27-го) октября 1916 г. Из характеристики, данной на него командиром дивизиона: «Отличный офицер, прекрасно знает свое дело, хороший товарищ, пользуется любовью и авторитетом среди подчиненных. В бою находчив, смел, быстро ориентируется и принимает решения. Будучи старшим офицером 24-го броневомобильного отделения прекрасно вел хозяйство, отлично знает все относящееся до имущества отделения и по состоянию. Отличные служебные и нравственные качества Штабс-капитана ЛЯМИНА вполне соответствуют назначению его командиром 24-го броневомобильного отделения».⁵⁵ Николай Николаевич был награжден пятью боевыми орденами. Дальнейшая его судьба – неизвестна.

ГОНЦА Павел Георгиевич родился в 1885 г., состоял в запасе железнодорожных войск в чине унтер-офицера по Одесскому уезду. Был призван по мобилизации и направлен в 3-ю автомобильную роту. Был назначен в 20-й пулеметный автомобильный взвод шофером на броневой автомобиль «Остин» 1-й серии «Гроза». За боевые отличия в июле и ноябре 1915 г. был награжден тремя Георгиевскими крестами и приказом Главнокомандующего армиями Юго-Западного фронта № 255 от 18-го февраля (3-го марта) 1916 г. произведен в прапорщики запаса железнодорожных войск. После прохождения обучения при Офицерской стрелковой школе и Запасной броневой автомобильной роте, 5-го (18-го) августа 1916 г. был назначен младшим офицером 39-го пулеметного автомобильного взвода. Командовал броневым автомобилем «Остин» 2-й серии под названием «Кондор». Произведен в подпоручики со старшинством 7-го (20-го) декабря 1916 г. – 12-го (25-го) февраля 1917 г. Участник белого движения на юге России, в чине поручика состоял в запасном броневом автомобильном дивизионе и исполнял должность инструктора автомобилей при авто-тракторно-броневой школе. Дальнейшая судьба его неизвестна.

⁵⁵ РГВИА фонд 6030 опись 2 д. 12 л. л. 94, 94 об.

Valentin Jusko

„...NAGY SEGÍTSÉGET NYÚJTVA HŐSIES GYALOGSÁGUNKNAK...”

Rezümé

Az első világháború során használt orosz páncélozott járművekről nem sok tanulmány íródott. Az akkori időkre jellemző cenzúra, az elhallgatás, titkolózás miatt nincsenek konkrét adatok. A mostani írás segíthet az orosz történelem eme hősies korszakának megértésében az első világháború során használt páncélozott járművek kapcsán.

Az első világháború kitörésekor spontán módon kezdtek megjelenni és elterjedni a katonai páncélozott gépjárművek (személy- és tehergépkocsik). Az első páncélozott gépjármű, az Orosz Császári Hadsereg által használt Nakasidze-páncélos volt. Emellett vasúti sínen közlekedő úgynevezett páncélozott busz is létezett, tetején forgó tűzérési géppuskatoronnyal. A rendszeres páncélozott gépjárműgyártás beindítása az Orosz Hadügyminisztérium parancsára történt. A páncélozott járművek kialakítása, gyártása, konstrukciójának fejlesztése kiváló orosz mérnökök, orosz tervezők és francia, német, olasz, orosz és angol gyártó-vállalatok munkája volt. A külföldről, elsősorban az Egyesült Királyságból és Franciaországból behozott gépkocsi alvázra felépített, majd később páncélozott járműveket orosz mérnökök tökéletesítették.

A továbbiakban részletes leírást olvashatunk a Zseljabuzsszkij alezredes harci parancsnoksága alatt álló hadosztály 1916 november 17., 18. és 19. harcáról a Topalul-Baltachesti faluba vezető út mentén, ahol a bolgár ellenfél ötször támadta pozícióikat, ám a hadosztály, különösen a 34. szibériai lövészezred megmutatta bátorságát és hősiességét. Mindebben óriási segítséget nyújtottak a 24. és a 39. hadosztály páncélozott járművei és a Brit Admirális páncélos csapata (melynek Grabovoj vezérkari százados volt a parancsnoka). A 4. páncélautó hadosztály feloszlata pontos időpontjának adatai még nem ismertek, annyi azonban tudható, hogy 1918. január 6-án az ukránok lefoglalták a páncélozott autókat, és később átadták szövetségeseiknek – a megszálló Osztrák–Magyar Monarchiának és a páncélozott autókról a további kutatható nyomok ezek után elvesztek. Így ért véget a 4. hősi páncélautós hadosztály küldetése. Végezetül a 4. páncélos hadosztály tisztjeinek életrajzi adatairól olvashatunk röviden.

Valentin Jusko

“...BEING OF GRET HELP TO OUR HEROIC INFANTRY...”

Abstract

There are not many papers written on the Russian armoured vehicles used during World War I. Concrete data are missing because of the censorship, concealment and secrecy characteristics of the time. This paper can help in understanding this heroic period of Russian history with respect to the armoured vehicles used during World War I.

At the outbreak of the world war military armoured vehicles (cars and trucks) appeared and spread spontaneously. The Nakasidze tank was the first armoured vehicle, used by the Russian Imperial Army. In addition, there existed a so-called armoured bus which moved

on rails and had a revolving machine gun tower on its top. Regular production of armoured vehicles started upon the order of the Russian Ministry of Defence. The design, production and construction of the armoured vehicles were put together by excellent Russian engineers and designers, by French, German, Italian, Russian and English production companies. The vehicles were built on a chassis imported from abroad, mainly from the United Kingdom and France, then later they were improved by Russian engineers.

Further on, the paper gives a detailed description of the fighting of the division commanded by Lieutenant Colonel Zhelyabuzhsky along the road leading to the village Topalul-Baltachesti on 17–18–19 November 1916. Here the Bulgarian enemy attacked their positions five times, but the division, mainly the Siberian 34th Artillery Regiment, proved its courage and heroism. Their fight was given a huge support by the armoured vehicles of the 24th and 39th Divisions as well as the armoured troop of the British Admiralty (the latter commanded by Staff Captain Grabovoy).

The exact date of the dissolution of the Fourth Armoured Car Division is not yet known, the details so far explored prove that the Ukrainians confiscated the armoured vehicles on 6 January 1918 and later handed them over to their allies, the invading Austro–Hungarian Monarchy. From this point on, further traces on the armoured cars have been lost. This is how the mission of the heroic Fourth Armoured Car Division ended. Finally, the paper gives a short overview of the biographies of the officers in the Fourth Armoured Division.

Valentin Jusko

„...EINE GROBE HILFE LEISTEND FÜR UNSERE HELDENHAFTHE INFANTERIE...“

Resümee

Über die russischen Panzerfahrzeuge, die im Ersten Weltkrieg verwendet wurden, gibt es nur wenige Studien. Aufgrund der Zensur, des Verschweigens und der Geheimniskrämerei, die für die damalige Zeit typisch waren, stehen keine konkreten Daten zur Verfügung. Die vorliegende Studie kann dabei behilflich sein, diese heldenhafte Zeit der russischen Geschichte in Bezug auf die Panzerfahrzeuge, die im Ersten Weltkrieg Verwendung fanden, zu verstehen.

Beim Ausbruch des Ersten Weltkriegs begannen die militärischen Panzerfahrzeuge (Personen- und Lastkraftwagen) auf spontane Weise zu erscheinen und sich zu verbreiten. Das erste Panzerfahrzeug war der von der Kaiserlichen Russischen Armee verwendete Panzer Nakashidze. Zudem existierte auch ein auf Eisenbahnschienen verkehrender sog. Panzerbus mit einem drehbaren Artillerie-Maschinengewehrturm auf dem Dach. Die Einführung der regelmäßigen Produktion von Panzerfahrzeugen erfolgte auf den Befehl des Russischen Kriegsministeriums. Der Entwurf, die Produktion und die Entwicklung der Konstruktion der Panzerfahrzeuge war der Arbeit hervorragender russischer Ingenieure, russischer Designer sowie französischer, deutscher, italienischer, russischer und britischer Produktionsunternehmen zu verdanken. Die auf dem Fahrgestell von Panzerfahrzeugen, die aus dem Ausland, vor allem aus dem Vereinigten Königreich und Frankreich importiert wurden, aufgebauten, später gepanzerten Fahrzeuge wurden von russischen Ingenieuren perfektioniert.

Im Weiteren können wir eine detaillierte Beschreibung über die Kämpfe der unter dem Kommando von Oberstleutnant Scheljabuschski stehenden Division am 17., 18. und 19. November 1916 entlang der ins Dorf Topalul-Baltachesti führenden Straße lesen. Hier griff der bulgarische Gegner ihre Positionen fünfmal an, aber die Division, vor allem das sibirische Artillerie-Regiment 34 zeigte seinen Mut und seine Heldenhaftigkeit. Eine große Hilfe dabei leisteten die Panzerfahrzeuge der 24. und 39. Division sowie die Panzertruppe der Britischen Admiralität (deren Kommandant Grabovoi, Hauptmann des Generalstabs, war). Der genaue Zeitpunkt der Auflösung der 4. Panzerfahrzeug-Division ist noch nicht bekannt, wir wissen jedoch, dass die Ukrainer die Panzerfahrzeuge am 6. Januar 1918 beschlagnahmten und später ihren Verbündeten, der belagernden Monarchie Österreich-Ungarn, übergaben. Die weiteren erforschbaren Spuren der Panzerfahrzeuge verlieren sich danach. Auf diese Weise endete die Mission der heldenhaften 4. Panzerfahrzeug-Division. Zum Abschluss können wir kurz über die biografischen Daten der Offiziere der 4. Panzerfahrzeug-Division lesen.

Valentin Youchko

« ...APPORTANT UNE AIDE CONSIDÉRABLE À NOTRE INFANTERIE HÉROÏQUE... »

Résumé

Les engins blindés russes utilisés lors de la Première Guerre mondiale n'ont été traités que dans peu d'études. L'absence de données concrètes s'explique par les secrets, la censure et le non-dit qui sont caractéristiques de l'époque. Cette publication peut aider à comprendre cette période héroïque de l'histoire russe à travers les blindés utilisés.

Les engins blindés (voitures et autres) ont commencé à se généraliser « de manière spontanée » au moment du déclenchement de la Première Guerre mondiale. Le premier véhicule blindé fut le Nakaschidze utilisé par l'armée impériale russe qui employait également des « bus » blindés sur rail armés d'une mitrailleuse montée sur le toit dans une tourelle pouvant tourner sur 360°. La fabrication régulière d'engins blindés a été ordonnée par le Ministère russe de la Défense. La conception, la fabrication et le développement de ces blindés ont été réalisés par des concepteurs et ingénieurs russes éminents et des usines françaises, allemandes, italiennes, russes et anglaises. Les engins importés du Royaume Uni et de France ont été perfectionnés par des ingénieurs russes.

Par la suite, nous pouvons lire une description détaillée sur les combats du 17 au 19 novembre 1916 de la division commandée par le lieutenant-colonel Geiliabougski qui se sont déroulés près de la route menant vers Topalu et Baltagesti : l'adversaire bulgare a attaqué les positions de la division à cinq reprises, mais celle-ci, en particulier le 34^{ème} régiment d'artillerie sibérien, a fait preuve de bravoure et d'héroïsme. Les engins blindés des 24^{ème} et 39^{ème} divisions et la troupe blindée de l'amirauté britannique (commandée par le capitaine d'état-major Grabovoi) ont beaucoup contribué à la performance russe.

Bien que la date exacte de la dissolution de la 4^{ème} division blindée ne soit pas encore établie, nous savons que le 6 janvier 1918, les Ukrainiens ont saisi les blindés avant de les remettre à leurs alliés, à savoir la Monarchie austro-hongroise, ce qui a fait perdre la trace de ces véhicules. Ainsi se termina la mission de la brave 4^{ème} division blindée. Enfin, l'auteur présente brièvement les données biographiques des officiers de cette division.