

УДК 94(47)“1915/1917”
doi: 10.21685/2072-3024-2024-3-2

Эволюция системы управления автомобильным делом Земгора с 1915 по 1917 г.

А. А. Майоров

Орловский государственный аграрный университет имени Н. В. Парахина,
Орел, Россия
aamajorov@rambler.ru

Аннотация. *Актуальность и цели.* За последнюю четверть века практически не появлялось специальных исследований, в которых рассматривались бы управленческие особенности организации работы Главного по снабжению армии комитета Земского и Городского союзов (Земгора) по созданию и руководству автомобильными подразделениями в условиях ведения государством боевых действий. В связи с этим, а также ввиду частичного игнорирования большинством исследователей существования прежде всего добровольческого подхода как основы деятельности союзов в этой сфере актуальность настоящего исследования представляется весьма высокой. Цель данной работы – рассмотрение эволюции системы управления новым для российских реалий начала XX в. технически сложным делом в рамках добровольческой организации, самоорганизованной для помощи воюющему государству. *Материалы и методы.* Использовались архивные материалы, отчеты Земгора, публикации прессы, результаты современных исследований. В качестве методологической основы использовались сравнительно-исторический, историко-генетический и статистический методы. *Результаты.* Рассмотрены и описаны процессы построения управленческой системы внутри самоорганизованной общественной организации в новой технологической отрасли. Разработана и обоснована периодизация процесса. *Выводы.* Работа Земгора в части создания механизма управления процессами автомобилизации и перевозками оказалась скорее успешной. Упреки в неэффективности созданной управленческой системы представляются необъективными. Земгору удалось организовать адекватную текущим запросам и относительно эффективную систему управления, обслуживания и координации автомобильного дела для удовлетворения внутренних потребностей собственной производственно-снабженческой системы и решения насущных логистико-технологических задач.

Ключевые слова: Первая мировая война, общественная самоорганизация, Земгор, автомобилизация, система управления

Для цитирования: Майоров А. А. Эволюция системы управления автомобильным делом Земгора с 1915 по 1917 г. // Известия высших учебных заведений. Поволжский регион. Гуманитарные науки. 2024. № 3. С. 14–25. doi: 10.21685/2072-3024-2024-3-2

The evolution of the Zemgor's automotive management system 1915–1917

A.A. Mayorov

Orel State Agrarian University named after N.V. Parakhin,
Orel, Russia
aamajorov@rambler.ru

© Майоров А. А., 2024. Контент доступен по лицензии Creative Commons Attribution 4.0 License / This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 License.

Abstract. *Background.* Over the last quarter of a century, there have been no special studies devoted to the managerial features of organizing the work of the Main Army Supply Committee of the Zemsky and City Unions (Zemgor) in the field of creating and managing automobile units in conditions of state warfare. This, as well as the previously little-considered volunteer approach as the basis for the activities of unions in this area, makes the relevance of this article very high. The purpose of this work is to consider the evolution of the management system, a new and technically complex matter for Russia at the beginning of the 20th century, within the framework of a volunteer organization, self-organized to help a warring state. *Materials and methods.* In preparing the article, archival materials, Zemgor's reports, press publications, as well as some results of other historical research were used. Comparative-historical, historical-genetic and statistical methods were used as a methodological basis. *Results.* The processes of building a management system within a self-organized public organization in a new technological industry are considered and described. A periodization of the process has been developed and justified. *Conclusions.* The work of the Chief Army Supply Committee of the All-Russian Zemstvo and City Unions (Zemgor) to create a mechanism for managing the processes of motorization and transportation turned out to be rather successful. Accusations of the ineffectiveness of the created management system seem biased. Zemgor managed to organize an adequate and relatively effective system of management, maintenance and coordination of the automotive industry to meet both the internal needs of its own production and supply system and to solve pressing logistics and technological problems.

Keywords: World War I, public self-organization, Zemgor, motorization, management system

For citation: Mayorov A.A. The evolution of the Zemgor's automotive management system 1915–1917. *Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedeniy. Povolzhskiy region. Gumanitarnye nauki* = *University proceedings. Volga region. Humanities*. 2024;(3):14–25. (In Russ.). doi: 10.21685/2072-3024-2024-3-2

Благодаря работе исследователей постепенно закрываются лакуны в историческом знании о развитии автомобильного дела в России в годы Первой мировой войны. В настоящее время имеются работы, посвященные возникновению, становлению и развитию автомобилизма в сфере транспортного обеспечения императорской армии, попыткам боевого применения автомобилей, отечественным опытам в автомобилестроении [1–4 и др.]. Но, обратившись к ним, автор статьи обнаружил фактическое отсутствие материалов, посвященных исследованиям организации транспортного аспекта деятельности не самой армии, а общественных организаций, которые имели прямое отношение к поддержке вооруженных сил воюющей страны. Речь идет о создании и развитии автомобильного дела в Главном по снабжению армии комитете Земского и Городского союзов (Земгоре). К сожалению, в отличие других направлений, освещенных в давней диссертации, тема эта дальнейшего развития в позднейших исследованиях практически не получила [5, с. 125–165].

Создание и работа автомобильных подразделений, отдельные детали которых рассмотрены в настоящей статье, являются одним из редко упоминаемых аспектов работы Главного комитета. Может показаться, что значимость исследования малопродуктивного «копования» многократно обруганных «земгусаров» невелика: работа шла не столь масштабная, как зачастую хотелось, решающей и определяющей поддержки в данном вопросе армия от Земгора, по мнению ряда исследователей, не получала, политическая структура

общества в ходе революционных потрясений полностью переменялась и, по всей видимости, значительных следов в дальнейшей отечественной истории не оставила [6–10]. Дурную службу сыграло также бытующее иногда и в настоящее время применение термина «Земгор» в отношении любой совместной деятельности Земского и Городского союзов вместо сепарирования работы настоящего Земгора (Главного по снабжению армии комитета) от активности прочих негосударственных общественных организаций [11]. К счастью, на фоне накопления исторического материала о развертывании многочисленных видов и форм добровольческой активности общественности в целом и отдельных лиц в частности подобная негативная эмоционально-классовая аргументация уже не выглядит полностью обоснованной.

Возникновение автомобильных подразделений Земгора было вызвано прямой и безусловной потребностью в обеспечении доставки различных грузов военного обеспечения Российской императорской армии, в числе которого, помимо вооружения и военной техники, входил огромный список разнообразного имущества – продовольствия, топлива, военно-технического, вещевого, инженерного, медицинского, ветеринарного и множество иных его видов. Сам Земгор, который начал организовываться как следствие галицийского отступления, возник в середине 1915 г. (признанная дата формирования – 10 июля) [12, с. 5; 13, с. 290; 14, с. 107].

Предлагаемая периодизация деятельности управленческих автомобильных подразделений Земгора позволяет выделить не менее трех этапов: с середины лета 1915 г. по ноябрь-декабрь 1915 г., с декабря 1915 г. по конец осени 1916 г., с ноября 1916 г. до начала революционных событий 1917 г.

Первым самостоятельным шагом на пути создания Главного по снабжению армии комитета стало формирование в Москве в начале июля 1915 г. объединенного земско-городского Военно-технического отдела [15, л. 39 об.]. Затем последовало объединение разноплановых усилий союзов Земского и Городского союзов «в деле снабжения армии» [16, с. 3]. Решение вопросов транспорта в целом началось для Земгора с учреждения в двух важных местах – Архангельском и Владивостокском морских портах – транспортных бюро для упорядочения транспортной работы [5, с. 125]. Впоследствии на этой основе сложилась (помимо организаций прямого подчинения) целая система специализированных бюро, представительств и агентов – в Архангельске, Владивостоке, Петрограде, Харькове, Ростове-на-Дону, Одессе, Киеве, Тифлисе, Новороссийске, Николаеве, станции Полевой, Виннице и Вязьме [16, с. 60].

Вопрос об автомобилизации, а тем более о создании собственных подразделений такого рода изначально на повестке дня не стоял – запросы Главного комитета полностью удовлетворялись силами автоотдела Всероссийского Земского союза. В то же время эта проблематика не была исключена из текущей сферы внимания, а потребность в создании собственного мобильного транспортного подразделения буквально с каждой неделей становилась все более очевидной. Внутри Военно-технического отдела Всероссийских Земского и Городского союзов вскоре была организована Автомобильная секция, среди задач которой были определены следующие: «...образование автомобильных отрядов для обслуживания военных частей в смысле перевозки снарядов, амуниции, припасов и т.д., а также и автомобильного обслуживания

Военных комитетов» [15, л. 54 об.]. Информации о результативности работы секции не имеется, но логика развития ситуации привела к учреждению в составе отдела связи и транспорта особого автомобильного делопроизводства, которое должно было «ведать эксплуатацией автомобильных транспортов и легковых автомобилей для нужд местных и центральных организаций» [17, с. 49].

14 сентября 1915 г. по результатам заслушивания специального доклада был учрежден особый автомобильный подотдел уже в составе Главного комитета по снабжению [5, с. 126; 12, с. 11]. Во главе автомобильной секции Военно-технического отдела (ВТО) стоял выдающийся российский инженер, будущий член Академии наук и Академии артиллерийских наук СССР Н. Р. Брилинг, который после ликвидации упомянутого выше ВТО перешел во вновь образованный подотдел [18, с. 3]. Любопытно, что должность эту он совмещал с постом уполномоченного автомобильным отделом Всероссийского Земского союза [19, л. 69; 20, с. 16–17]. Многочисленность формальных должностей может запутать исследователя, но искупается, судя по всему, во многом волонтерским характером деятельности технических специалистов в их профессиональной сфере.

Период с осени 1915 г. по весну 1916 г. включительно можно выделить в качестве первого этапа работы по автомобилизации Земгора – этапа организационного оформления и начала материально-технического комплектования ответственных за нее управленческих структур Главного по снабжению армии комитета. Крайняя близость дат создания ВТО и собственно Главного по снабжению армии комитета, а также практически полные персональные совпадения личного состава указывают на необходимость рассмотрения их деятельности в качестве деталей единого процесса. Произошедшее позднее объединение этих структур под единым руководством и единым наименованием «Земгор» это подтверждает.

Подготовительная часть первого этапа длилась в некоторых аспектах практически до начала декабря 1915 г. и включала в себя организацию нескольких ремонтных мастерских, аренду гаража в Москве, размещение заказа на покупку автомобилей и создание отделения в Петрограде. Любопытно, что проделана эта весьма немалая работа была еще до формального утверждения подотдела Главным комитетом и начала финансирования в 100 тыс. рублей, последовавшего только 29 ноября [21, л. 19–19 об.]. Это весьма много говорит о деловых качествах и, по всей видимости, выраженной патриотической позиции исполнителей поручения, сумевших организовать отнюдь не малую работу без официального начала финансирования. Целью деятельности подотдела было указано обслуживание нужд создаваемых инженерно-строительных дружин, а также московской и петроградской организаций Земгора. Особенности деятельности, структура, состав и результаты работы прифронтовых автомобильных подразделений (автоколонн) Главного комитета по снабжению преднамеренно не рассматриваются в настоящем тексте из опасений чрезмерного расширения объема. Здесь же анализируются и рассматриваются те аспекты, которые могут быть без сомнения отнесены к работе в первую очередь центрального аппарата организации.

Довольно скоро к обязанностям автомобильного подотдела была отнесена транспортная поддержка запросов материнских в отношении Главного комитета по снабжению армии структур Земского и Городского союзов

[21, л. 21 об.]. Вероятно, вследствие того что эффективность работы структурного подразделения Земгора оказалась выше, нежели у коллег-земцев, и в целях отделения санитарной активности союзов от снабженческой (чтобы их можно было полагать структурами санитарно-благотворительными), на новую структуру была возложена значительная доля ответственности за реализацию сложного и нового дела. Сам автомобильный подотдел разместился по адресу Черкасский переулок, дом 17, где фактически располагался автомобильный подотдел Всероссийского Земского союза.

Одной из актуальных задач, решаемой автомобилистами Земгора, стало определение видов и марок автомобильной техники, необходимой для решения поставленных задач. Известно, что масштабного и массового производства автомобилей внутри Российской империи в тот момент фактически не существовало и закупка иностранной техники выглядела единственным реальным решением. Для удовлетворения нужд Земгора еще 23 августа 1915 г. коммерческим отделом Главного комитета Земского союза в адрес Земгора был выставлен счет на 2,048 млн руб. за уже приобретенные в Америке автомобили. Согласно имеющимся данным у «Гастон, Уильямз и Уигмор компани» было закуплено 205 грузовиков [5, с. 130–131; 22]. Для наших целей важным является сопоставление даты закупок автомобилей и даты создания специализированного подотдела – они (закупки) *предшествовали* организации, что говорит о явной поспешности и импровизации в ходе решения стоявших вопросов. Особенности формирования автопарка и поставленным перед ним задачам, по всей видимости, будет в дальнейшем посвящена отдельная статья. В настоящем же тексте рассматриваются в первую очередь организационные моменты деятельности центрального аппарата.

В конце ноября 1915 г. в составе автомобильного подотдела отдела связи и транспорта Главного комитета числилось уже 5 подразделений: управление, делопроизводство, гаражи в количестве двух и автоколонна. В управлении трудилось 3 человека, в делопроизводстве – 9 человек, в гаражах – всего 64 человека, в отдельной автоколонне – 13 человек. Итого – 89. Наиболее многочисленными были водители (называвшиеся в то время шоферами) – 49 человек (55 %), далее шли слесари и помощники слесаря – 11 человек (12,4 %), 6 сторожей, 3 механика, 3 счетовода, 4 заведующих гаражами и их помощники, 2 машинистки, 2 регистратора, 2 делопроизводителя, 1 помощник бухгалтера и по одному представителю высшего руководства в лице уполномоченного, его помощника, инженера, заведующего эксплуатацией, начальника автоколонны и взводного [23, л. 44]. Нетрудно заметить значительное превышение доли лиц, непосредственно занятых в организации осуществления перевозок и обслуживания автотранспорта над руководящими и контролирующими работниками, что прямо опровергает представление о Земгоре (по крайней мере о его автомобильном подразделении) как месте-убежище для уклонистов от воинской службы.

Период с начала 1916 г. по осень-зиму 1916 г. можно рассматривать двояко – и как один этап, состоявший из двух значимых частей, и как два самостоятельных этапа. Подобное положение явилось следствием гигантских масштабов Российской империи и, соответственно, явных различий в ситуациях, складывавшихся на разных фронтах Первой мировой войны. Очевидным началом этапа стало организационное развитие автомобильного подотдела

путем формирования в январе 1916 г. автомобильных мастерских в Москве, а также создания двух его территориальных отделений – в Петрограде осенью 1915 г. и на Кавказе в июле 1916 г. [21, л. 21–21 об.]. В результате доля сотрудников подотдела, занятых выполнением своих обязанностей в прифронтовой полосе, в течение лета 1916 г. повысилась с 57,6 до более 61 % [21, л. 34–35]. В своей работе 1997 г. автор настоящего текста полагал необходимым выделить отдельно весенний этап в качестве периода формирования централизованной базы в центральных регионах империи. В качестве второго рассматривались лето и осень 1916 г. – время географического расширения фронта и увеличения объема выполнявшихся автоколоннами Земгора работ, начала их специализации по сферам деятельности и специфике «клиентуры», оптимизации внутреннего устройства [5, с. 134–141]. Поскольку основные события в данной сфере были сосредоточены преимущественно в дальней и ближней прифронтовой полосе, при рассмотрении особенностей устройства и функционирования центральной управленческой структуры их можно полагать не столь значимыми и считать единым этапом.

В это время ощущались большие затруднения в формировании кадрового костяка автомобильных структур – количество имеющихся свободных технических специалистов, готовых заниматься работой с автотехникой (водителей, техников, механиков и т.д.), внутри Российской империи было, даже несмотря на привлечение людей по линии распространенных в тот исторический период технических союзов, крайне мало. Главному комитету приходилось прибегать к услугам массовой печати: в «Русском слове», «Русских ведомостях» и ряде иных изданий размещались объявления о наборе шоферов (водителей), инженеров, техников, автомехаников [19, л. 113–114]. Помимо того, Земгором на базе Императорского технического училища (его преемником в настоящее время считается Московский государственный технический университет имени Н. Э. Баумана) производилась собственная подготовка и переподготовка водительских кадров [24, л. 131].

К октябрю 1916 г. подотдел осуществлял непосредственное руководство и координацию деятельности уже 14 учреждений с общей численностью персонала в 752 человека. Выполнявшие административно-управленческие функции петроградское и кавказское отделения насчитывали соответственно 4 и 9 служащих. В пяти прямо подведомственных гаражах – центральном, мотоциклетном и трех номерных – трудился 151 работник, в московских и кавказских авторемонтных мастерских – 127 и 48 соответственно. Не следует забывать и о пяти автоколоннах, работавших для решения задач на западе, севере и Кавказе, координируемых и обслуживавшихся подотделом и насчитывавших в совокупности 413 человек [21, л. 22].

Данные о динамике численности работников центрального аппарата (к которому можно отнести также небольшое петроградское отделение) в течение 1916 г. в сопоставлении с линейными сотрудниками в зоне ответственности императорской армии приведены в табл. 1 [5, с. 149–150].

Полученные результаты демонстрируют, что большую часть сотрудников автомобильных структур Земгора составлял линейный персонал, занятый своей непосредственной технической деятельностью, а отнюдь не фрондерствующие уклонисты от призыва, как зачастую представлялось их недоброжелателями. Важным для понимания особенностей функционирования

представляется сопоставление количества транспортной техники в центральном тыловом аппарате, задействованной для грузовых перевозок предприятий снабжения, с численностью техники в прифронтовой полосе (табл. 2). Имеющиеся данные (иногда прямо противоречащие друг другу) позволяют частично консолидировать информацию о наличии автотехники в структурах Земгора в 1916 г. (данные по автомобилям/мотоциклам) [12, с. 26; 16, с. 65; 21, л. 22 об.; 25, л. 285–285 об.; 26, л. 105–106; 27, л. 75; 28, л. 31–32].

Таблица 1

Изменение численности персонала автомобильных подразделений Земгора

Подразделение	1916 г.				
	май	июнь	июль	август	октябрь
Центральный аппарат (с гаражами и мастерскими)	211	192	298	328	376
Автоколонны и ремонтные мастерские при фронтах	287	454	451	537	474
Доля сотрудников центрального аппарата в общей численности	42 %	29,8 %	39,8 %	38,9 %	44,2 %

Таблица 2

Изменение количества автотехники в автомобильных подразделениях Земгора

Подразделение, за которым закреплена техника	1916 г.				
	февраль	май	август	октябрь	декабрь
Центральный аппарат (с гаражами и мастерскими)	н/д (косвенно, вместе с предприятиями – 46)	н/д	70/26	83/22	89 / н/д
Отделения	н/д	н/д	15/7	15/7	16 / н/д
Пушечные мастерские и телефонная фабрика	н/д	н/д	20/3	20/3	19 / н/д
Подразделения и структуры при фронтах	н/д	н/д	231/15	299/52	319 / н/д
Всего единиц	Не менее 80 (косвенно – 264)	Не менее 262	354/85	417/84	433/84

Результаты работы автомобилей центрального подчинения в 1915–1916 гг. по перевозке «грузов со станций и на станции московского узла различным учреждениям и предприятиям главного комитета и его контрагентам» в сопоставлении с прочими актуальными способами доставки (в первую очередь гужевым) приведены в табл. 3. Удобство и эффективность (с учетом скорости и грузоподъемности) автоперевозок оказались столь высоки, что быстро

сложилось мнение о том, что «настоятельно необходимо усилить автомобильный обоз вдвое» [16, с. 57–58].

Таблица 3

Объем и доля перевозок силами автомобильных подразделений Земгора

Месяцы	Общее количество перевозок, пудов	Перевезено на автомобилях, пудов	Отношение, %
Октябрь, ноябрь, декабрь	105 381	59 939	56,9
Январь, февраль, март	252 590	27 260	10,8
Апрель, май, июнь	257 329	137 552	53,5
Июль, август, сентябрь	583 423	221 800	38,0
Октябрь, ноябрь, декабрь	733 812	357 484	48,7
Всего	1 932 535	804 035	41,6

Приведенные сведения дают информацию о результатах, связанных только с московским транспортным узлом, но активная работа шла во всех зонах расположения автомобильных структур Земгора. В частности, в течение 1916 г. значительно выросло количество видов работ и активность петроградского отделения подотдела, что было связано с активной его работой Северных и Западных автоколонн.

Осенью 1916 г. начался третий этап деятельности подотдела, связанный с началом процедуры сокращения числа непосредственно контролируемого им транспорта и переподчинением автоколонн Земгора тем структурам, которые они непосредственно обслуживали, – свою роль сыграла их жесткая и постоянная привязка к «клиентуре». В октябре и ноябре 1916 г. действовавшие автоколонны стали выводиться из прямой управленческой вертикали автомобильного подотдела и переподчиняться по месту работы: первая Северная грузовая колонна – фронтовому комитету Земского союза, вторая Северная – фронтовому комитету Союза городов, обе Западные – фронтовому комитету Земского союза. С Кавказской автоколонной произошло иное – прямое подчинение автомобильному подотделу сменилось административным контролем комитета инженерно-строительных дружин Главного комитета по снабжению, т.е. она сохранилась внутри Главного комитета по снабжению.

В связи с реорганизацией встал вопрос о ликвидации ранее быстро расширявшегося петроградского отделения автомобильного подотдела, часть функций которого передавалась Петроградскому исполнительному комитету Земгора. «Наследство» отделения к тому моменту было вполне весомым и состояло из двух гаражей (легкового и грузового), мастерских и бухгалтерии [21, л. 24]. Первым шагом к ликвидации Петроградского автомобильного отделения стало создание ликвидационного управления, сокращение и передача Петроградскому исполнительному отделу бухгалтерии и грузовых гаражей [29, л. 492]. Собственно ликвидация должна была начаться с 1 ноября 1916 г.,

но в связи с поздним рассмотрением вопроса на заседании «большого» Земгора действия эти затянулись и ушли в зиму [29, л. 484–485].

Дальнейшее осложнение внутривойсковой ситуации в стране ощутимо повлияло на ход намеченных процессов в автомобильных подразделениях Главного по снабжению армии комитета: многое не было доведено до конца, многое затянулось, некоторые вопросы так и остались нерешенными. В частности, вторая Северная автоколонна, несмотря на принятое еще в 1916 г. решение, окончательно вышла из структур Земгора только в середине июня 1917 г. [21].

Более того, последовавшее 30 января 1917 г. решение императора об изъятии у Земского и Городского союзов не менее четверти имевшихся автомобилей в пользу действующей армии, принятое при всей его внешней заботе о нуждах обороны, явно могло привести к расстройству в работе транспорта [30, л. 24]. Однако дальнейшие революционные события полностью смешали все имевшиеся планы и намерения, кардинально изменили действующие порядки и настолько изменили сложившуюся к тому моменту систему, что описание их последствий заслуживает отдельных самостоятельных исследований.

В заключение следует отметить, что управленческой системе Главного по снабжению армии комитета Всероссийских Земского и Городского союзов весьма оперативно удалось создать адекватную, гибкую и относительно эффективную систему управления, обслуживания и координации автомобильного дела не только для удовлетворения внутренних потребностей собственной системы, но и в первую очередь для решения важных экономикологических задач отраслевого масштаба. Анализ деятельности и эволюции системы управления автомобильным делом Земгора позволяет предполагать, что она обладала достаточным адаптационным потенциалом для дальнейшего развития и могла бы и в дальнейшем, при благоприятном политическом развитии, оказаться полезной в деле автомобилизации военной экономики России.

Список литературы

1. Коломиец М. В. Броня русской армии. Бронеавтомобили и бронепоезда в Первой мировой войне. М. : Яуза : Стратегия КМ : Эксмо, 2008. 448 с.
2. Щерба А. Н. Скорое разрешение вопроса о применении самодвигателей в армии является для нас чрезвычайно важным // Военно-исторический журнал. 2024. № 3 (767). С. 28–37.
3. Новиков М. С. Автотранспортные и автоброневые части Российской императорской армии. 1896–1917 гг. // Омский научный вестник. Серия «Общество. История. Современность». 2019. № 1. С. 21–30.
4. Грико Т. И. Автомобильные общества России и Первая мировая война // Известия МГТУ «МАМИ». 2013. Т. 6, № 1 (15). С. 54–58.
5. Майоров А. А. Деятельность Земгора по оказанию помощи русской армии в годы Первой мировой войны (организация инженерно-строительных дружин и автомобильных колонн) : дис. ... канд. ист. наук : 07.00.02. Орел, 1997. 182 с.
6. Акимов Г. С. Российская буржуазия в годы Первой мировой войны (Деятельность Земгора) // Вопросы истории. 1974. № 10. С. 67–80.
7. Евдокимов А. В. Привлечение общественности к снабжению армии и отставка военного министра Сухомлинова в 1915 году // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. 2014. № 1-2. С. 274–277.

8. Синиченко В. В. Недостатки механизма управления частным сектором промышленности Российской империи в годы Первой мировой войны // Труды Академии управления МВД России. 2022. № 3 (63). С. 171–180.
9. Черняев В. Ю. V головинские чтения: Париж, 25–28 января 2014 г. // Петербургский исторический журнал. 2014. № 1. С. 291.
10. Маляров В. Н. Российские инженерные рабочие войска в эпоху великих потрясений. Ч. 1. От Первой мировой войны до Октября 17-го // Альманах Пространство и Время. 2014. Т. 7, № 1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiyskie-inzhenernye-rabochie-voyska-v-epohu-velikih-potryaseniy-chast-1-ot-pervoy-mirovoy-voyny-do-oktyabrya-17-go-1/viewer>
11. Холяев С. В. В союзе с Государственной Думой: Земгор на острие политического конфликта (сентябрь 1915 – июнь 1916 гг.) // Первая мировая война и Государственная Дума : материалы Междунар. науч. конф. (г. Казань, 17–18 октября 2014 г.) / сост. и отв. ред. Р. А. Циунчук. М. : Издание Государственной Думы, 2015. С. 203–210.
12. Главный по снабжению армии комитет. Очерк деятельности. 10 июля 1915 г. – 1 февраля 1916 г. М. : Торг. дом «И. Ефимов, Н. Желудкова и Ко», 1916. 70 с.
13. Букшпан Я. М. Военно-хозяйственная политика. Формы и органы регулирования народного хозяйства за время мировой войны 1914–1918 гг. М. ; Л. : Государственное издательство, 1929. 540 с.
14. Деникин А. И. Очерки русской смуты: Крушение власти и армии. Февраль – сентябрь 1917 г. М. : Наука, 1991. 520 с.
15. Российский государственный военно-исторический архив (РГВИА). Ф. 12 642. Оп. 1. Д. 8.
16. Земгор. Полтора года работы Главного по снабжению армии Комитета Всероссийских земского и городского союзов: июль 1915 г. – февраль 1917 г. М. : Т-во Скоропечатня А. А. Левенсон, 1917. 78 с.
17. Деятельность Главного комитета // Известия Главного комитета по снабжению армии. 1915. № 1.
18. Деятельность Главного комитета // Известия Главного комитета по снабжению армии. 1915. № 4-5.
19. РГВИА. Ф. 12 642. Оп. 1. Д. 662.
20. Учреждения Всероссийского земского союза. Октябрь 1916 г. Всероссийский земский союз. Главный комитет. М. : Товарищество типографии А. И. Мамонтова, 1917. 66 с.
21. РГВИА. Ф. 12 642. Оп. 1. Д. 690.
22. Gaston, Williams and Wigmore. Grace's Guide To British Industrial History. Registered UK Charity (No. 115 342) // Grace's Guide To British Industrial History. URL: https://www.gracesguide.co.uk/Gaston,_Williams_and_Wigmore (дата обращения: 30.05.2024).
23. РГВИА. Ф. 12 642. Оп. 1. Д. 33.
24. РГВИА. Ф. 12 642. Оп. 1. Д. 31.
25. РГВИА. Ф. 12 642. Оп. 1. Д. 34.
26. РГВИА. Ф. 12 642. Оп. 1. Д. 683.
27. РГВИА. Ф. 12 642. Оп. 1. Д. 688.
28. РГВИА. Ф. 12 642. Оп. 1. Д. 933.
29. РГВИА. Ф. 12 642. Оп. 1. Д. 44.
30. РГВИА. Ф. 12 642. Оп. 1. Д. 703.

References

1. Kolomiets M.V. *Bronya russkoy armii. Broneavtomobili i bronepoezda v Pervoy mirovoy voyne = Armor of the Russian army. Armored cars and armored trains in the First World War*. Moscow: Yauza: Strategiia KM: Eksmo, 2008:448. (In Russ.)

2. Shcherba A.N. A quick resolution of the issue of using self-propelled engines in the army is extremely important for us. *Voenno-istoricheskiy zhurnal = Military History Journal*. 2024;(3):28–37. (In Russ.)
3. Novikov M.S. Motor transport and armored vehicle units of the Russian Imperial Army. 1896–1917. *Omskiy nauchnyy vestnik. Seriya «Obshchestvo. Istoriya. Sovremennost'» = Omsk scientific bulletin. Series “Society. History. Contemporaneity”*. 2019;(1):21–30. (In Russ.)
4. Griko T.I. Automobile Societies of Russia and the First World War. *Izvestiya MGTU «MAMI» = Proceedings of MAMI Moscow State Technical University*. 2013;6(1):54–58. (In Russ.)
5. Mayorov A.A. *Zemgor's activities in providing assistance to the Russian army during the First World War (organization of engineering and construction squads and automobile columns): PhD dissertation*. Orel, 1997:182. (In Russ.)
6. Akimova G.S. The Russian bourgeoisie during the First World War (Zemgor's activities). *Voprosy istorii = Issues of history*. 1974;(10):67–80. (In Russ.)
7. Evdokimov A.V. Involvement of the public in the supply of the army and the resignation of the Minister of War Sukhomlinov in 1915. *Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N.I. Lobachevskogo = Bulletin of Nizhny Novgorod University named after N.I. Lobhevsky*. 2014;(1-2):274–277. (In Russ.)
8. Sinichenko V.V. Disadvantages of the mechanism for managing the private sector of industry in the Russian Empire during the First World War. *Trudy Akademii upravleniya MVD Rossii = Proceedings of Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia*. 2022;(3):171–180. (In Russ.)
9. Chernyaev V.Yu. Golovin Readings: Paris, January 25–28, 2014. *Peterburgskiy istoricheskiy zhurnal = Historical journal of Saint-Petersburg*. 2014;(1):291. (In Russ.)
10. Malyarov V.N. Russian engineering labor troops in the era of great shock. Part 1. From the First World War to October 17. *Al'manakh Prostranstvo i Vremya = Almanac Space and Time*. 2014;7(1). (In Russ.). Available at: <https://cyberleninka.ru/article/n/rossiyskie-inzhenernye-rabochie-voyska-v-epohu-velikih-potryaseniy-chast-1-ot-pervoy-mirovoy-voiny-do-oktyabrya-17-go-1/viewer>
11. Kholyaev S.V. In alliance with the State Duma: Zemgor at the forefront of political conflict (September 1915 – June 1916). *Pervaya mirovaya vojna i Gosudarstvennaya Duma: materialy Mezhdunar. nauch. konf. (g. Kazan', 17–18 oktyabrya 2014 g.) = The First World War and the State Duma: proceedings of International scientific conference (Kazan, October 17–18, 2014)*. Moscow: Izdanie Gosudarstvennoy Dumy, 2015: 203–210. (In Russ.)
12. *Glavnyy po snabzheniyu armii komitet. Ocherk deyatelnosti. 10 iyulya 1915 g. – 1 fevralya 1916 g. = Main Committee for Army Supply. Outline of Activities. July 10, 1915 – February 1, 1916*. Moscow: Torg. dom «I. Efimov, N. Zheludkova i Ko», 1916:70. (In Russ.)
13. Bukshpan Ya.M. *Voenno-khozyaystvennaya politika. Formy i organy regulirovaniya narodnogo khozyaystva za vremya mirovoy voyny 1914–1918 gg. = Military-economic policy. Forms and bodies of regulation of the national economy during the World War of 1914–1918*. Moscow; Leningrad: Gosudarstvennoe izdatel'stvo, 1929:540. (In Russ.)
14. Denikin A.I. *Ocherki russkoy smuty: Krushenie vlasti i armii. Fevral' – sentyabr' 1917 g. = Essays on the Russian Time of Troubles: The Collapse of Power and the Army. February – September 1917*. Moscow: Nauka, 1991:520. (In Russ.)
15. Rossiyskiy gosudarstvennyy voenno-istoricheskiy arkhiv (RGVIA). F. 12 642. Op. 1. D. 8 = Russian State Military Historical Archive. Fund 12 642. Item 1. File 8. (In Russ.)
16. *Zemgor. Poltora goda raboty Glavnogo po snabzheniyu armii Komiteta Vserossiyskikh zemskogo i gorodskogo soyuzov: iyul' 1915 g. – fevral' 1917 g. = Zemgor. One and a half years of work of the Chief of the Army Supply Committee of the All-Russian Zemstvo and City Unions: July 1915 – February 1917*. Moscow: T-vo Skoropechatnya A.A. Levenson, 1917:78. (In Russ.)

17. Activities of the Main Committee. *Izvestiya Glavnogo komiteta po snabzheniyu armii* = *News of the Main Committee for Army Supply*. 1915;(1). (In Russ.)
18. Activities of the Main Committee. *Izvestiya Glavnogo komiteta po snabzheniyu armii* = *News of the Main Committee for Army Supply*. 1915;(4-5). (In Russ.)
19. RG VIA. F. 12 642. Op. 1. D. 662 = Russian State Military Historical Archive. Fund 12 642. Item 1. File 662. (In Russ.)
20. *Uchrezhdeniya Vserossiyskogo zemskogo soyuza. Oktyabr' 1916 g. Vserossiyskiy zemskiy soyuz. Glavnyy komitet* = *Institutions of the All-Russian Zemstvo Union. October 1916. All-Russian Zemstvo Union. Main Committee*. Moscow: Tovarishestvo tipografii A.I. Mamontova, 1917:66. (In Russ.)
21. RG VIA. F. 12 642. Op. 1. D. 690 = Russian State Military Historical Archive. Fund 12 642. Item 1. File 690. (In Russ.)
22. Gaston, Williams and Wigmore. *Grace's Guide To British Industrial History*. Registered UK Charity (No. 115 342). *Grace's Guide To British Industrial History*. Available at: https://www.gracesguide.co.uk/Gaston,_Williams_and_Wigmore (accessed 30.05.2024).
23. RG VIA. F. 12 642. Op. 1. D. 33 = Russian State Military Historical Archive. Fund 12 642. Item 1. File 33. (In Russ.)
24. RG VIA. F. 12 642. Op. 1. D. 31 = Russian State Military Historical Archive. Fund 12 642. Item 1. File 31. (In Russ.)
25. RG VIA. F. 12 642. Op. 1. D. 34 = Russian State Military Historical Archive. Fund 12 642. Item 1. File 34. (In Russ.)
26. RG VIA. F. 12 642. Op. 1. D. 683 = Russian State Military Historical Archive. Fund 12 642. Item 1. File 683. (In Russ.)
27. RG VIA. F. 12 642. Op. 1. D. 688 = Russian State Military Historical Archive. Fund 12 642. Item 1. File 688. (In Russ.)
28. RG VIA. F. 12 642. Op. 1. D. 933 = Russian State Military Historical Archive. Fund 12 642. Item 1. File 933. (In Russ.)
29. RG VIA. F. 12 642. Op. 1. D. 44 = Russian State Military Historical Archive. Fund 12 642. Item 1. File 44. (In Russ.)
30. RG VIA. F. 12 642. Op. 1. D. 703 = Russian State Military Historical Archive. Fund 12 642. Item 1. File 703. (In Russ.)

Информация об авторах / Information about the authors

Анатолий Александрович Майоров

доктор исторических наук,
исполняющий обязанности
заведующего кафедрой истории,
философии и русского языка,
Орловский государственный аграрный
университет имени Н. В. Парахина
(Россия, г. Орел, ул. Генерала Родина, 69)

Anatoliy A. Mayorov

Doctor of historical sciences,
acting head of the sub-department
of history, philosophy and the russian
language, Orel State Agrarian
University named after N.V. Parakhin
(69 Generala Rodina street, Orel, Russia)

E-mail: aamajorov@rambler.ru

Автор заявляет об отсутствии конфликта интересов / The author declares no conflicts of interests.

Поступила в редакцию / Received 24.06.2024

Поступила после рецензирования и доработки / Revised 11.07.2024

Принята к публикации / Accepted 15.08.2024