

для всякого человеческого общежития» [2]. Такой путь, разрушающий государство и мораль, расшатывающий все основы человеческой жизни, вырывающий на поверхность низменные стремления людей, несущий хаос неустроенности, в котором уже не видно дороги в царство обещанного Добра, – такой путь русские мыслители не могли признать плодотворным. В отрицании революционного насилия, рационалистического утопизма и безответственного потрясения духовных основ общественной жизни особенно ярко выразилась либеральная направленность русской мысли.

### Выводы

Сегодня актуальность проблемы преодоления зла определяется тем духовным кризисом, в который оказалось ввергнуто человечество – смена моральных приоритетов, разрушение личности. Поэтому многие проблемы духовной культуры и философии, особенно те, которые имеют непосредственное отношение к идеалам добра и зла, наполняются новым содержанием, получают новое значение и требуют предметного пересмотра. Однако необходимо отметить, что в настоящее время, в соответствии с изменившимися жизненными реалиями, включающими в себя угрозу глобальной катастрофы, вне ненасильственной перспективы невозможна гуманизация человеческих отношений и развитие цивилизации.

### Литература

1. Бердяев Н.А. Духи русской революции. // Из глубины: Сборник статей о русской революции. М., 1990.
2. Изгоев А.С. Социализм, культура и большевизм. // Из глубины: Сборник статей о русской революции. М., 1990.
3. Ильин И. О сопротивлении злу силой. // «Век XX и мир». № 8, 1991.
4. Новгородцев П.И. О путях и задачах русской интеллигенции. // Из глубины. М. 1990.
5. Сочинения графа Л.Н.Толстого. Изд. XII. М., 1911. Ч XIX. «О смысле жизни».
6. Сочинения графа Л.Н.Толстого. Изд. XII. М., 1911. Ч XVI. «К рабочему народу».
7. Сочинения графа Л.Н.Толстого. Изд. XII. М., 1911. Ч XX. «Для чего мы живём».
8. Сочинения графа Л.Н.Толстого. Изд. XII. М., 1911. Ч XX. «Славянскому съезду в Софии».
9. Франк С.Л. Духовные основы общества: Введение в социальную философию. // Русское зарубежье. Из истории социальной и правовой мысли, 1991.

### **Автомобильные общества России и Первая мировая война**

к.и.н. доц. Грико Т.И.

Университет машиностроения  
[kogri12@mail.ru](mailto:kogri12@mail.ru)

*Аннотация.* В статье рассмотрена деятельность таких общественных организаций дореволюционной России, как автомобильные общества и клубы в специфическое время Первой мировой войны, проанализировано их участие в деле обороны страны.

*Ключевые слова:* автомобиль, автомобильные общества, автомобильная промышленность, Первая мировая война

В 1914 г. человечество будет вспоминать печальную годовщину – столетие начала Первой мировой войны, которая, как и всякая война, потребовала напряжения всех сил воюющих держав, привлечения к работе на оборону многочисленных государственных и общественных структур. Данная статья посвящена частному вопросу: участию в деле обороны таких общественных организаций, как Российские автомобильные общества и клубы.

Автомобиль появился в России в конце XIX в., быстро получил распространение и завоевал популярность. К 1914 г. в Петербурге насчитывалось 2,6 тыс. автомобилей, в Москве – 2,2 тыс., в Киеве – 1 тыс., в Харькове – 800, в Риге – 500. Владельцы автомобилей, любители автомобильного спорта, стали создавать общественные организации – автомобильные общества и автомобильные клубы.

Первый русский автомобильный клуб был учрежден в 1903 г. в Москве. В 1903 г. по инициативе графа В.В. Гудовича, А.П. Демидова, графа С.А. Стенбок-Фермора и других создано крупнейшее Российское автомобильное общество (РАО) в Петербурге. С 1910 г. оно стало именоваться Императорским российским автомобильным обществом (ИРАО), так как пользовалось покровительством Николая II, перечислявшего ежегодно на его деятельность пять тысяч рублей. Президентами общества в разные годы были высокопоставленные особы, приближенные к императору и императорскому двору: генерал-лейтенант В.М. Безобразов (1903–1905), граф Гудович (1905–1908), флигель-адъютант В.В. Свечин, с 1910 г. – барон В.Б. Фридерикс. Почетным президентом состоял брат императора великий князь Михаил Александрович.

Действовали также другие автомобильные организации: Киевский клуб автомобилистов, Балтийский клуб автомобилистов в Риге, Общество автомобилистов Царства Польского, Южно-русский автомобильный клуб в Харькове, Екатеринославский автомобильный клуб, Одесское автомобильное общество, Московское автомобильное общество. В 1909 г. они объединились в Союз русских автомобильных организаций во главе с РАО, к 1917 г. там состояло 12 автомобильных организаций. С 1910 г. российские автомобильные общества вошли в состав Международного союза главных автомобильных клубов и обществ.

Деятельность общественных организаций автомобилистов была многоплановой. Автомобильные общества участвовали в проведении международных автомобильных выставок (1907 г., 1910 г., 1913 г. – в Петербурге, в 1908 г. – в Москве). На выставке 1907 г. демонстрировались автомобили акционерного общества машиностроительного, чугунолитейного и котельного завода «Г.А. Лесснер» и акционерного общества для постройки и эксплуатации экипажей и автомобилей «Фрезе и К» (награждены золотой медалью за развитие и распространение автомобилей в России), были представлены шасси и двигатели для грузовиков производства общества «Г.А. Лесснер», двигатели внутреннего сгорания Сестрорецкого завода. В 1910 г. выставлялась машина автомобильного отдела акционерного общества Русско-Балтийского вагонного завода, в 1913 г. экспонаты 160 иностранных и российских фирм.

Члены автомобильных обществ и клубов участвовали в многочисленных гонках, организованных обществами. Известным гонщиком был член правления ИРАО и Петербургского автомобильного клуба, журналист Андрей Платонович Нагель (1879–1939?), участник многих пробегов по России, Европе и Африке. В 1910 г. Нагель выиграл гонку по маршруту Петербург – Киев – Москва – Петербург. В 1912 г. на машине «Руссо-Балт» с помощником В. Михайловым Нагель первым финишировал в звездном ралли Монако, опередив ближайшего соперника на шесть часов.

Российские автомобильные общества вели широкую издательскую деятельность: Первый русский автомобильный клуб в Москве издавал журнал «Автомобилист» (1908–1918), ИРАО – журнал «Автомобиль» (1902–1917), его московское отделение – «Автомобильная жизнь и спорт» (1908–1909).

Некоторые вопросы, поднимаемые на страницах периодических изданий автомобильных обществ в начале XX века, могут быть признаны вечными. Несмотря на то, что автомобилестроение находилось в начале своего пути, а в русском языке еще не установилась соответствующая терминология (например, двигатель внутреннего сгорания назывался самодвигателем, такси – извозщицким авто, слово шофер писалось через два «ф»), обсуждаемые проблемы выглядели весьма современно.

Практически сразу же возникло недовольство поведением автомобилистов на дорогах: «Кричат на дам. Кричат на простых старух, ругают всякого, кто им помешал рваться вперед» [1]. Предложения по борьбе с этим злом были также обнародованы на страницах журнала автомобильного общества: опубликована картинка под заголовком «Аппараты для укрощения автомобилистов», где были изображены плаха с топором, виселица, тюрьма и могила [1]. Автомобильные общества пытались разрешить эту проблему, разрабатывая и предлагая правила движения. Такой же вечно проблемой, как поведение автомобилистов, был вопрос о состоянии российских дорог. Автомобильные общества понимали, что развитие автомобилестроения

строения теснейшим образом связано с состоянием российских дорог и неоднократно поднимали этот вопрос на страницах своих печатных органов.

На заседаниях обществ обсуждали условия перевозки автомобилей по железной дороге, автомобильный налог, велась статистика автомобильных происшествий, решались вопросы организации школ водителей, контролировалось качество их подготовки.

Первая мировая война заставила автомобильные общества изменить характер и направления своей деятельности. Императорское русское автомобильное общество, как наиболее мощная и авторитетная организация, брала на себя инициативу в деле решения многих возникавших вопросов.

Члены автомобильных обществ пользовались главным образом иностранными автомобилями, но имелись в их распоряжении и отечественные модели. В 1901–1913 гг. в Россию было импортировано свыше 11 тысяч автомобилей, главным образом, французских и немецких фирм. Первый русский автомобиль был построен в мае 1896 г. в Петербурге совместно обществами «Фрезе и Неллис» и «Первый русский завод газовых и керосиновых двигателей Е.А. Яковлева», но наладить полностью самостоятельное российское производство не удалось.

Мировая война обострила все проблемы России, в том числе проблему создания собственной автомобильной промышленности. В марте 1916 г. состоялось совместное обсуждение вопроса представителями Центрального военно-промышленного комитета (ЦВПК) и ИРАО. Создание отечественного автомобилестроения поставило в повестку дня финансовый (источники финансирования) и технический (стандартизация, наличие смежных производств) вопросы. В ИРАО отлично понимали, что создание промышленности потребует и создании ряда смежных производств, которых в России либо не было (подшипниковая промышленность), либо отрасль не производила материалов необходимого качества (сталелитейное производство) [2].

Еще в 1913 г. в ИРАО была образована Техническая комиссия под руководством генерала-от-кавалерии А.Р. Эйхгольца. В связи с обсуждением проблемы отечественной автомобильной промышленности возник вопрос стандартизации производства [3]. В рамках Технической комиссии ИРАО была сформирована подкомиссия по стандартизации [4]. Постановка вопроса была настолько новой для России, что в журнале пришлось разъяснять значение самого термина «стандартизация» [3].

Техническая комиссия высказалась в пользу того, чтобы российская автомобильная промышленность с самых первых шагов «представляла из себя одно стройное целое», что подразумевало унификацию производства. Для начала было решено ограничиться стандартизацией диаметров отверстий, валов, осей, нарезок. На следующем этапе предполагалось установить величины допусков. Реализацию этого начинания должно было облегчить наличие стандартов у зарубежных производителей [5].

Техническая комиссия ИРАО рассматривала вопросы, направленные на помощь фронту, например, экспертизы закупаемых автомобилей, величины ввозных пошлин на них, организацию подготовки шоферов.

Автомобильные общества приняли участие в обсуждении вопроса источников финансирования автомобильной промышленности. Нездоровая атмосфера грюндерства, воцарившееся в это время, категорически не устраивала ИРАО. Было признано, что при большой конкуренции со стороны западных производителей, огромным стимулом для развития отечественной автомобильной промышленности могли стать казенные заказы на автомобили [6, С. 6581]. Подобный путь связи бизнеса и власти был для России традиционным и апробированным. К сожалению, решить вопрос создания отечественного автомобилестроения на тот период не удалось. Проблема досталась в наследство следующему поколению политиков и организаторов производства.

Понимание современной войны как «войны моторов» в российских военных кругах утвердилось сравнительно поздно – в 1909 г. [6, С. 124]. В 1912 г. Германия имела автомобильный батальон; была введена военно-автомобильную повинность, на государственном

уровне стимулировались и субсидировались покупки частными лицами грузовиков. В России же в довоенное время имелась одна учебная автомобильная рота [7]. Расчеты, сделанные еще в довоенный период, показывали, что автомобиль будет остро необходим при широкомасштабных военных действиях. Так, для снабжения армии, состоящей из 4 корпусов, продовольствием, требовалось либо 28 тыс. лошадей, 14 тыс. повозок и 14 тыс. обозников, либо 780 трехтонных автомобилей при 2340 военнослужащих [6, С.169]. Но провести какие-либо существенные изменения к началу Первой мировой войны политическое и армейское руководство не успело и не смогло.

Практика ведения боевых действий показала, какое огромное значение имеют автомобили. В годы Первой мировой войны они использовались для снабжения армии, поддерживали связи между частями, вели разведку, использовались как артиллерийская тяга и боевая единица («панцирные автомобили» или броневики), эвакуировали раненых.

Журналы ИРАО анализировали и пропагандировали опыт (к сожалению, в основном зарубежный) использования автомобилей на фронте [8]. С откровенной завистью журналы описывали опыт союзной Франции, которая имела в своем распоряжении 68 тыс. автомобилей (из них – 18 тыс. грузовиков). В битве на Марне французы одержали победу, в том числе и потому, что сумели в решающий момент обеспечить пополнение в 20 тыс. солдат, которые были доставлены на фронт на реквизированных такси (!) [9].

Журнал ИРАО «Автомобиль» пропагандировал боевой опыт использования бронеавтомобилей. В 1915 г. на его страницах под псевдонимом «Участник боя» был опубликован очерк «В бою на бронированных автомобилях», описывающий конкретную боевую операцию. Бронемашины имели на вооружении пулеметы и легкие артиллерийские орудия. Перейдя линию окопов и сблизившись на 100 метров с противником, начали его обстрел. Артиллерия противника не могла обстрелять бронемашин, т.к. рисковала попасть по своим. Операция была весьма успешной [10].

Российские автомобильные общества с первых дней войны постарались подчинить свою работу нуждам обороны. Самым главным направлением их деятельности стала организация эвакуации и перевозки раненых. Наиболее широко (в силу материальных возможностей) дело было поставлено в ИРАО. 23 июля 1914 г. общество приняло решение о формировании санитарных колонн для транспортировки раненых с содержанием этих колонн за свой счет [11]. Машины, имеющиеся в распоряжении ИРАО, сводились в колонны, каждая из которых имела своего высоко покровителя и носила его имя, например, колонна имени наследника цесаревича Алексея Николаевича, колонна имени императрицы Александры Федоровны. Первоначально в распоряжении ИРАО было всего 15 автомобилей, но число машин постоянно росло, в том числе, и за счет императорских пожертвований.

Другие автомобильные общества и клубы также принимали участие в эвакуации раненых. Москвичи организовали 7 августа 1914 г. комиссию по перевозке раненых при Первом русском автомобильном клубе. В основном они действовали в городе, перевозя раненых из прибывших санитарных поездов в московские госпитали. За 1914 г. было перевезено более 18 тыс. раненых [12]. В этом направлении активно работало и Московское автомобильное общество, Южно-русский автомобильный клуб в Харькове. Обслуживали колонны как члены общества, так и вольнонаемные шоферы.

Деятельность санитарных колонн была сопряжена с определенными трудностями, так как машины не были приспособлены для перевозки раненых. Пришлось искать оптимальную конструкцию кузова и носилок. Первый тип санитарного кузова построила фабрика Ивана Брейтигама: на платформу, покрытую брезентовым тентом, прикреплялись клеенчатые тюфяки так, чтобы обеспечить максимальное количество лежащих мест (8–9). Было признано нерациональным применять подвесные койки в несколько ярусов – это замедляло погрузку-выгрузку раненых [13].

Эвакуация происходила в непростых условиях прифронтового бездорожья, скорость движения часто не превышала трех верст в час [14]. Иногда колонны попадали в зону артиллерийского обстрела. Особенно тяжело пришлось санитарным колоннам в 1915 г. во время



«великого отступления» русской армии. И хотя число раненых, эвакуированных таким образом, составляло лишь небольшую часть пострадавших, но само присутствие санитарных автомобилей в прифронтовой полосе оказывало положительный моральный эффект на солдат действующей армии.

Кроме организации автомобильных колонн, автомобильные общества и клубы создавали военные лазареты (Московский автомобильный клуб – четыре), фонды помощи (ИРАО – фонд помощи шоферам, пострадавшим на театре военных действий) [15].

### **Выводы**

Деятельность российских автомобильных обществ в годы Первой мировой войны – своеобразный индикатор важных проблем страны. Общества пытались их формулировать и предлагать пути решения, но реализовать эти глобальные для экономики и обороны вопросы были, конечно же, не в силах. История деятельности Российских автомобильных обществ – лишь небольшая страничка в летописи работы общественных организаций, направленных на дело обороны, помощи раненым. Но и эта страничка не должна быть потеряна для истории.

### **Литература**

1. Автомобиль. 1916, № 23. С. 6843.
2. Автомобиль. 1916, № 11. С. 6584, 6581.
3. Автомобиль. 1916, № 5. С. 6459.
4. Автомобиль. 1916, № 3. С. 6399.
5. Автомобиль. 1916, № 6. С. 6460.
6. Златолинский В.А. Автомобиль и прочие виды механической тяги в применении к военным целям. Спб., 1911.
7. Болдырев В. Автомобиль и его тактическое применение. Спб., 1912. С. 65 и др.
8. Автомобиль. 1915, № 21–22.
9. Автомобиль. 1915, № 11. С. 6148.
10. Автомобилист. 1915. № 13.
11. Автомобиль. 1915, № 12. С. 6150.
12. Автомобилист. 1915, № 4. С. 10.
13. Автомобиль. 1915, № 2. С. 5976.
14. Автомобиль. 1916, № 12. С. 6603.
15. Автомобиль. 1914, № 18. С. 5819.
16. Харламова Т.И. Автомобилизация страны в 1920–1930-е годы: дискуссионный опыт // Известия МГТУ «МАМИ», 2012. № 2 (14). Т. 3.

### ***Новые слова с приставкой нано- в машиностроительном терминологическом словаре***

к.ф.н. доц. Змазнева О.А.  
Университет машиностроения  
8(495) 223-05-23 доб.1505

*Аннотация.* Статья посвящена работе над составлением нового словаря терминов машиностроения. В качестве примеров приведены неологизмы с приставкой “нано”.

*Ключевые слова:* Термин, термины машиностроения, терминосистема, нано-, неологизмы

Работа выполнена в рамках гранта РГНФ проект № 12-34-10428 «Составление “Машиностроительного терминологического словаря”».

Потребность в новых терминах соответствует тенденциям постоянного обновления лексики во всех сферах жизни [1] и отраслях производства, в том числе в машиностроении. Изменения в машиностроительной отрасли не могут не отражаться на изменении профессионального словаря.

В течение нескольких лет на кафедре русского языка Московского государственного