



РАБОТА

военныхъ автомобилей въ Персїи, между
Джувльфой и Тавризомъ.

30-го декабря 1911 года отрядъ автомобилей учебной автомобильной роты, командированный въ Персїю для обслуживанія русскихъ войскъ, прибылъ въ русскую Джувльфу.

Въ составъ этого отряда входили: грузовые автомобили Зауреръ—3-хъ тон., Зауреръ—1½ тон., Даймлеръ—3-хъ тон., Граммъ—3-хъ тон., два легкихъ автомобиля Опель и санитарный Лауринъ и Клементъ.

Этотъ эшелонъ автомобилей, подъ начальствомъ штабсъ-капитана Вредена, являлся половиной автомобильнаго отряда, командированнаго изъ С.-Петербурга и раздѣленнаго въ Баладжарахъ на два взвода. Второй взводъ, подъ начальствомъ поручика Мгеброва, былъ отправленъ въ Энзели для обслуживанія Казвинскаго отряда.

Прибывшій въ Джувльфу отрядъ автомобилей расположился въ старой русской тамождѣ. Для нижнихъ чиновъ (въ составѣ 18 человекъ) въ этой тамождѣ былъ отведенъ старый пакгаузъ № 3. Пришлось приспособить его подъ жилое помѣщеніе: прорубить окна, чтобы освѣтить помѣщеніе, сдѣлать нары, устранить течь въ крышѣ, поставить печи, послѣ чего помѣщеніе стало довольно сноснымъ для жилья. Помѣщеніе старой русской таможди слѣ-

дуетъ признать лучшимъ во всей Джульффѣ и, помимо него, трудно было бы найти другое подходящее мѣсто для жилья нижнихъ чиновъ и размѣщенія автомобилей. Приходилось, конечно, мириться съ нѣкоторыми неудобствами; такъ, на примѣръ, автомобили были расположены во дворѣ этой таможни подь открытымъ небомъ, въ рядъ, и, къ сожалѣнію, за недостаткомъ мѣста, на недостаточно большомъ разстояніи другъ отъ друга. Пассажирскіе автомобили Опель были расположены на другомъ дворѣ подь навѣсомъ. Расположить всѣ автомобили (грузовые и санитарный) подь навѣсомъ не удалось, вслѣдствіе сравнительно большой ширины ихъ хода. Всѣ грузовики на ночь и по окончаніи работъ покрывались особыми, для этой цѣли предназначенными, брезентами, чтобы предохранить ихъ отъ снѣга, пыли и дождя. Въѣздъ во дворъ, гдѣ стояли автомобили, былъ всего одинъ, да и тотъ довольно узкій. Все помѣщеніе было далеко небезопаснымъ въ пожарномъ отношеніи. Бензинъ, въ количествѣ двухсотъ пудовъ, хранился въ желѣзныхъ бочкахъ на другомъ дворѣ, гдѣ не было автомобилей. Для окарауливанія бензина былъ приставленъ часовой отъ 1-й роты 8-го стрѣлковаго полка.

Выдача бензина производилась исключительно днемъ, въ присутствіи штабсъ-капитана Вредена или же командированнаго ему въ помощь поручика 2-го Кавказскаго желѣзнодорожнаго баталіона Мельдау. Ремонтная мастерская помѣщалась въ томъ же пакгаузѣ, отдѣленная отъ жилой части деревянной перегородкой. Помѣщеніе это очень невелико: въ немъ съ трудомъ располагались одновременно 4 мастеровыхъ. Походная кухня была расположена снаружи, подь открытымъ небомъ.

Весь малый ремонтъ, чистка и снаряженіе автомобилей къ поѣздкѣ совершались подь открытымъ небомъ, что являлось крайне неудобнымъ въ дождливую или ненастную погоду. Для большого ремонта грузовыхъ автомобилей, со стороны пакгауза былъ выстроенъ навѣсъ, гдѣ могъ помѣститься грузовой автомобиль. Тутъ же находились: слесарный верстакъ съ двумя тисками и кубъ для кипяченія и отстаиванія воды, наливаемой въ радиаторъ автомобилей, такъ какъ мѣстная вода очень грязная и содержитъ много солей.

Персоналъ автомобильнаго эшелона, прибывшаго въ Джульфу, состоялъ: изъ начальника автомобильнаго отряда, командированнаго изъ С.-Петербурга штабсъ-капитана Вредена, его помощника, поручика 2-го Кавказскаго желѣзнодорожнаго баталіона Мельдау, и 18 нижнихъ чиновъ.

Рис. № 1.



Рис. № 2.



Въ числѣ 18 человекъ были: 7 шофферовъ, 7 помощниковъ шофферовъ и 4 мастеровыхъ. Съ такимъ небольшимъ запасомъ людей справиться съ той большой работой, которую потребовали отъ автомобилей, было чрезвычайно трудно. Люди буквально не знали отдыха: или сидѣли за рулемъ, или работали около машинъ.

Курсированіе автомобилей между Джульфой и Тавризомъ началось 1-го января. Черезъ мѣсяцъ начальникомъ военныхъ сообщеній Кавказскаго военнаго округа были командированы отъ 2-го Кавказскаго желѣзнодорожнаго баталіона одинъ кузнецъ, одинъ токарь по металлу и одинъ мѣдникъ; въ нихъ ощущался крайній недостатокъ. Кромѣ того, для усиленія личнаго состава отряда, генераломъ Карповымъ было еще командировано три нижнихъ чина изъ числа окончившихъ школу шофферовъ при 5-й ротѣ 2-го Кавказскаго желѣзнодорожнаго баталіона, такъ какъ шофферы не имѣли смѣны. Съ командированіемъ отъ 2-го Кавказскаго желѣзнодорожнаго баталіона 6-ти нижнихъ чиновъ и съ прибытіемъ изъ С.-Петербурга одного рядового, на смѣну заболѣвшаго унтеръ-офицера, личный составъ нижнихъ чиновъ увеличился до 25 человекъ, что безусловно понизило ту напряженную работу, которую вначалѣ пришлось нести нижнимъ чинамъ.

Въ началѣ работы автомобилей, число рейсовъ было неопредѣленное, вслѣдствіе чего автомобилямъ приходилось работать изо-дня въ день, съ утра до поздняго вечера; для осмотра машинъ и ихъ ремонта совершенно не оставалось времени. Подобная эксплуатація автомобилей привела бы какъ къ быстрому переутомленію личнаго состава, такъ и къ порчѣ машинъ, не говоря уже о вытекающихъ отсюда несчастяхъ какъ съ автомобилями, такъ и съ людьми. Для избѣжанія этого, генераломъ Карповымъ, по соглашенію съ начальникомъ Тавризскаго отряда генераломъ Воропановымъ, были установлены четыре рейса въ недѣлю. По вторникамъ и пятницамъ автомобили должны были выходить изъ Джульфы, а по средамъ и субботамъ изъ Тавриза. Переходъ 1-го полка изъ Тавриза въ Тифлисъ, перевозъ больныхъ Мингрельцевъ и перемѣщеніе другихъ полковъ часто нарушали это расписаніе и автомобилямъ приходилось дѣлать большее число рейсовъ, чѣмъ полагалось.

Лишь послѣднее время, съ переходомъ штаба отряда въ Хой, автомобили совершали рейсы по расписанію. Движеніе автомобилей всегда происходило въ колоннѣ. Впереди шель «Даймлеръ», какъ

развивающій максимальную скорость. На послѣднемъ автомобилѣ ѣхали мастерские съ инструментальнымъ ящикомъ и запасными частями. На этомъ же автомобилѣ находился и телефонъ, который могъ быть включенъ въ любой мѣстѣ линіи, что было большимъ удобствомъ, такъ какъ, въ случаѣ какой-нибудь порчи въ дорогѣ, остановившійся автомобиль всегда могъ потребовать по телефону изъ главной мастерской автомобильнаго отряда помощь, матеріаль, запасныя части и т. д. Остановка въ пути одного автомобиля влекла за собой остановку остальныхъ автомобилей, которые, до выясненія причинъ остановки и количества времени, необходимаго для ремонта остановившагося автомобиля, не трогались съ мѣста. Движеніе грузовыхъ автомобилей въ колоннѣ слѣдуетъ признать наиболѣе рациональнымъ, такъ какъ при немъ возможна взаимная выручка. Легковые автомобили выходили, обыкновенно, на нѣсколько часовъ позже, чтобы не обгонять колонны грузовыхъ автомобилей.

Дорога, по которой въ теченіе двухъ мѣсяцевъ пришлось работать автомобилямъ, соединяетъ (два тупика) Джульфу съ Тавризомъ. Она представляетъ собою не шоссе, а скорѣе слабо шоссированное полотно желѣзной дороги, отъ времени и постоянной ѣзды прошедшее въ неудовлетворительное состояніе. Само полотно этой дороги, въ особенности на насыпяхъ, чрезвычайно узко, такъ что не всегда можно разъѣхаться со встрѣчными экипажами, запряженными четверками лошадей (молоканскіе фургоны). Содержится это полотно неудовлетворительно, все въ выбоинахъ, съ слабыми обочинами. Грузовикъ, ставшій на такую обочину, рискуетъ сползти внизъ и очутиться подъ откосомъ, что нерѣдко случалось въ первое время съ грузовиками частной компаніи, работавшими между Джульфой и Тавризомъ. Ремонтъ полотна заключается въ томъ, что рабочими разсыпается по дорогѣ толстый слой щебня, а затѣмъ укатка этого щебня предоставляется фургонамъ и автомобилямъ. Грузовики частной компаніи, работающіе между Тавризомъ и Джульфой, имѣютъ желѣзныя шины, такъ что для нихъ разсыпанный щебень не имѣетъ значенія; военнымъ же автомобилямъ на резиновыхъ шпнахъ (плоскихъ и пневматическихъ) пришлось довольно трудно. Кромѣ того, сама дорога, пролегающая въ горной мѣстности, чрезвычайно трудна для движенія автомобилей. Подъемъ дороги мѣстами доходитъ до 0,08—0,1. Во время дождей и гололедицы дорога эта дѣлается еще затруднительнѣе.

Всю дорогу отъ Джульфы до Тавриза можно разбить на три участка:

Первый участокъ — отъ Джульфы до поста Аляки идетъ все время съ подъемомъ, причемъ отъ Джульфы до поста Дарадиза (въ Дарадизскомъ ущельѣ), на протяженіи 24 верстѣ, мѣстность поднимается на 400 метровъ. Средній подъемъ—0,015. За Дарадизскимъ ущельемъ, вплоть до казачьяго поста Аляки, подъемъ не превышаетъ 0,005. За Аляками, до ст. Марандъ, уклонъ не болѣе 0,005—0,007.

Второй участокъ—отъ Маранда до Ямского перевала. Одиннадцать верстѣ идетъ подъемъ, мѣстами достигающій 0,08—0,1. Этотъ участокъ не шоссированъ; движеніе по немъ особенно тяжело въ дождливое время года и во время гололедицы. Трудность преодоленія крутыхъ подъемовъ этого участка увеличивается отсутствіемъ площадокъ, па которыхъ машинамъ можно было бы дать разгонъ. Даже въ сухую погоду всѣ автомобили дѣлаютъ этотъ перевалъ на второй, чаще на первой скорости. Въ гололедицу перевалъ, помимо всѣхъ указанныхъ трудностей, прямо опасенъ для движенія: автомобили даже съ шинами, обмотанными цѣпами, ежеминутно забрасываетъ, а узкое (до 1,5 метр.) полотно даетъ возможность лишь съ большимъ рискомъ выравнять грузовикъ, если его забросить.

Третій участокъ—отъ Ямского перевала до Тавриза, вѣрнѣе до станціи Аджичай, идетъ съ уклономъ около 0,005.

Въ заключеніе можно сказать, что 130 верстѣ Тавризь-Джульфской дороги въ настоящее время находится въ весьма неудовлетворительномъ состояніи, что весьма тяжело отозвалось на грузовикахъ и резиновыхъ шинахъ. Разсыпанный, мѣстами на протяженіи нѣсколькихъ верстѣ, щебень, смоченный водой, буквально изрѣзывалъ резину и кожу пневматиковъ, а постоянные ухабы и выбоины сильно расшатывали грузовики, весьма затрудняя управленіе ими. Несмотря, однако, на столь тяжелыя условія работы автомобилей и на то, что грузовики часто везли бѣдшій грузъ, чѣмъ полагалось, въ продолженіе 2-хъ съ половиною мѣсяцевъ ни одинъ автомобиль не былъ выведенъ изъ строя и не было пропущено ни одного очередного рейса. А вѣдь эти грузовики, передъ приходомъ въ Персію, сдѣлали пробѣгъ съ полнымъ грузомъ на протяженіи 2500 верстѣ и участвовали на маневрахъ Петербургскаго и Кіевскаго военныхъ округовъ!

Машины поддерживались въ порядкѣ и хорошемъ состояніи. Весь переѣздъ отъ Джульфы до Тавриза въ хорошую погоду совершался легкими автомобилями въ 3—4 часа, а грузовыми въ 6—8 час. Обратный путь отъ Тавриза до Джульфы, благодаря общему склону, совершался быстрѣе. Кромѣ поддержанія сообщенія между Тавризомъ и Джульфой, по распоряженію начальника военныхъ сообщеній Кавказскаго военнаго округа, въ первыхъ числахъ марта была предпринята автомобильная рекогносцировка на Хой. Расстояние отъ Джульфы до Хоя—90 вер. Дорога горная, грунтовая; въ сухое время года, при условіи медленнаго движенія, она не представляетъ особыхъ трудностей, хотя, какъ и всякая грунтовая, ухабистая дорога, идущая мѣстами русломъ горныхъ рѣкъ, можетъ вести къ преждевременному изнашиванію машинъ. Въ дождливое время года и весной, въ періодъ таянія снѣговъ, эта дорога для движенія автомобилей совершенно негодна. Особенныя и почти непреодолимая затрудненія представляетъ въ этомъ случаѣ грунтъ дороги то глинистый, то солончаковый, до и послѣ селенія Сейдаваръ превращающійся въ липкую грязь, въ которой колеса грузовыхъ и даже легкихъ автомобилей увязаютъ до самыхъ платформъ. Въ 15-ти верстахъ отъ Джульфы дорога на Хой вступаетъ въ ущелье и идетъ русломъ горной рѣчки, движеніе по которому въ лѣтнее время конечно возможно, но весной и во время дождей прекращается. Кромѣ всего сказаннаго, двѣ горныя рѣчки Котуръ-Чай и Зунусъ-Чай въ сухой періодъ еще проходимы и грузовыми и легкими автомобилями; въ другое же время сообщеніе или крайне затрудняется или вовсе прекращается. Надо замѣтить, что здѣсь, какъ во всякой горной странѣ, совершенно нельзя предугадать времени разлыва. Достаточно пройти небольшому дождю въ верховьяхъ и рѣка вздувается. Такимъ образомъ, выѣхавъ изъ Джульфы, совершенно нельзя быть увѣреннымъ въ свободномъ проѣздѣ. При переправѣ въ бродъ чрезъ эти рѣчки, необходима особая осторожность, такъ какъ песчаное вязкое дно ихъ быстро засасываетъ колеса автомобилей, и малѣйшая остановка можетъ повлечь за собой серьезныя послѣдствія. Подъемы на Хойской дорогѣ доходятъ мѣстами до 0,1—0,12 и въ дождливую погоду едва ли могутъ быть доступны автомобилямъ. Пробѣгъ отъ Джульфы до Хоя (90 вер.), за вычетомъ остановокъ передъ бродами, былъ совершенъ въ 4¹/₂ часа. Машины прошли въ Хой и вернулись обратно безъ поврежденій.

Въ общемъ можно сказать, что дорога Джульфа-Хой въ настоящемъ ея состояніи совершенно негодна для правильного и регулярнаго автомобильнаго движенія. Единственный сдѣланный на этомъ протяженіи пробѣгъ еще ничего не доказываетъ.

За 2¹/₂ мѣсяца 4-мя грузовыми автомобилями было пройдено 22719 километровъ и перевезено 22447 пудовъ груза и 1505 пассажировъ. Стоимость провоза каждаго пудо-километра обходится въ 0,13 коп. Тремя легковыми автомобилями пройдено 21783 километровъ и перевезено 927 пассажировъ и 944 пуда груза. Стоимость провоза каждаго пассажира обошлась въ 5 рублей 57 коп.

На эксплуатацію автомобилей за это же время израсходовано:

Четырьмя грузовыми автомобилями:

Бензина 492 пуд. на сумму	2076 руб.
Смазочныхъ и освѣтительн. матеріаловъ	700 "
Ремонтъ машинъ	1241 "
Итого	<u>4017 руб.</u>

Тремя легкими автомобилями:

Бензина 450 пуд. на сумму	1800 руб.
Смазочн. и освѣтительн. матеріаловъ	236 "
Ремонтъ машинъ	212 "
Пневматиковъ	2921 "
Итого	<u>5169 руб.</u>

Сверхъ указанныхъ выше расходовъ по эксплуатаціи автомобилей, истрачено около 900 руб. на оборудованіе мастерской и помещенія для нижнихъ чиновъ—шофферовъ въ русской Джульфѣ. Такимъ образомъ весь расходъ на эксплуатацію автомобилей выразится цифрой 10086 руб.

Если расходъ на указанную эксплуатацію исчислить по цѣнамъ частнаго автомобильнаго общества, работающаго между Тавризомъ и Джулфой, то стоимость провоза 22447 пудовъ груза обойдется въ 15712 руб., считая по 70 коп. съ пуда, а стоимость перевозки 1505 пассажировъ въ 6020 р.; всего же вмѣстѣ въ 21723 р., т. е. въ пять съ половиною разъ дороже, чѣмъ на военныхъ автомобиляхъ. Перевозка 927 пассажировъ съ ихъ багажемъ въ 944 пуда, по цѣнамъ частнаго общества, обошлась бы, считая по 8 руб. съ пассажира, въ 7416 руб. Вся эксплуатація какъ легкихъ, такъ и грузовыхъ, автомобилей при цѣнахъ частнаго общества выразится цифрой

въ 29148 руб., т. е. приблизительно въ три раза дороже, чѣмъ на военныхъ автомобиляхъ.

Цифры эти нагляднымъ образомъ доказываютъ какъ велики заслуги отряда военныхъ автомобилей, оказанныя ими за эти 2¹/₂ мѣсяца русскимъ войскамъ въ Персіи.

Это былъ первый серьезный опытъ примѣненія грузовыхъ автомобилей для нуждъ арміи и этотъ опытъ доказалъ, что грузовой автомобиль обладаетъ достаточной прочностью, выносливостью и экономиченъ въ эксплуатаціи.

П. Секретевъ.

