

УДК 623.438.3  
ББК 68.513  
К61

**Коломиец, Максим Викторович.**

К61 Русский Гарфорд: «Дракон», «Громобой», «Чудовище» и другие / Максим Коломиец. — Москва : Эксмо : Яуза, 2019. — 216 с. — (Война и мы. Танковая коллекция).

ISBN 978-5-04-103838-0

Броневые автомобили, первые образцы которых появились в начале XX века, массово стали использоваться в годы Первой мировой войны. Броневики различных типов и конструкций воевали в армиях Англии, Франции, Италии, Австро-Венгрии и Германии. Активно использовала бронемашину и Россия, причем как закупленные за рубежом, так и изготовленные на отечественных заводах.

Броневые автомобили «Гарфорд», изготовленные Путиловским заводом в 1915—1916 годах, без сомнения являлись самыми мощными по вооружению броневиками Первой мировой войны. Ни одна армия мира в то время не имела бронемашин с 76-мм пушками. Имея, помимо орудия, еще и три пулемета, «Гарфорд» мог выполнять на поле боя самые разные задачи — от поддержки своей пехоты до борьбы с артиллерией и огневыми точками противника. Впоследствии, уже во время Гражданской войны в России, эти машины с успехом освоили и новую «специальность» — они успешно использовались в борьбе не только с броневиками, но и танками противника.

В предлагаемой читателям книге впервые изложена история разработки, изготовления и боевого использования броневых автомобилей «Гарфорд» в годы Первой мировой и Гражданской войн.

УДК 623.438.3  
ББК 68.513

ISBN 978-5-04-103838-0

© Коломиец М.В., 2019  
© ООО «Стратегия КМ», 2019  
© ООО «Издательство «Яуза», 2019  
© ООО «Издательство «Эксмо», 2019



Все права защищены. Книга или любая ее часть не может быть скопирована, воспроизведена в электронной или механической форме, в виде фотокопии, записи в память ЭВМ, репродукции или каким-либо иным способом, а также использована в любой информационной системе без получения разрешения от издателя. Копирование, воспроизведение и иное использование книги или ее части без согласия издателя является незаконным и влечет уголовную, административную и гражданскую ответственность.

Научно-популярное издание

ВОЙНА И МЫ. ТАНКОВАЯ КОЛЛЕКЦИЯ

**Коломиец Максим Викторович**

**РУССКИЙ ГАРФОРД:**

**«Дракон», «Громобой», «Чудовище» и другие**

Ответственный редактор *Н. Аничкин*

Редактор *Н. Соболюкова*

Художественный редактор *П. Волков*

Компьютерная верстка *Е. Ермакова*

ООО «Издательство «Яуза»  
109507, Москва, Самаркандский б-р, 15.  
Home page: [www.yauza.moscow](http://www.yauza.moscow)

Для корреспонденции:  
123308, Москва, ул. Зорге, д. 1.  
Тел.: +7(495) 411-68-86.  
E-mail: [editor@yauza.moscow](mailto:editor@yauza.moscow)

**ООО «Издательство «Эксмо»**

123308, Москва, ул. Зорге, д. 1. Тел.: 8 (495) 411-68-86.

Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

Өндіруші: «ЭКСМО» АҚБ Баспасы, 123308, Мәскеу, Зорге көшесі, 1 үй.

Тел.: 8 (495) 411-68-86.

Home page: [www.eksmo.ru](http://www.eksmo.ru) E-mail: [info@eksmo.ru](mailto:info@eksmo.ru)

Тауар белгісі: «Эксмо»

**Интернет-магазин:** [www.book24.ru](http://www.book24.ru)

**Интернет-магазин:** [www.book24.kz](http://www.book24.kz)

**Интернет-дүкен:** [www.book24.kz](http://www.book24.kz)

Импортёр в Республику Казахстан ТОО «РДЦ-Алматы».

Қазақстан Республикасындағы импорттаушы «РДЦ-Алматы» ЖШС.

Дистрибьютор и представитель по приему претензий на продукцию,

в Республике Казахстан: ТОО «РДЦ-Алматы»

Қазақстан Республикасында дистрибьютор және өнім бойынша арыз-талаптарды

қабылдаушының өкілі «РДЦ-Алматы» ЖШС,

Алматы қ., Домбровский көш., 3-а, литер Б, офис 1.

Тел.: 8 (727) 251-59-90/91/92; E-mail: [RDC-Almaty@eksmo.kz](mailto:RDC-Almaty@eksmo.kz)

Өнімнің жарамдылық мерзімі шектелмеген.

Сертификация туралы ақпарат сайтта: [www.eksmo.ru/certification](http://www.eksmo.ru/certification)

Сведения о подтверждении соответствия издания согласно законодательству РФ

о техническом регулировании можно получить на сайте Издательства «Эксмо»

[www.eksmo.ru/certification](http://www.eksmo.ru/certification)

Өндірген мемлекет: Ресей. Сертификация қарастырылмаған

Подписано в печать 29.05.2019. Формат 84x108<sup>1</sup>/<sub>16</sub>.

Печать офсетная. Усл. печ. л. 22,68.

Тираж экз. Заказ

ISBN 978-5-04-103838-0



В электронном виде книги издательства вы можете  
купить на [www.litres.ru](http://www.litres.ru)

**ЛитРес:**  
БУДУЩЕЕ КНИЖКИ ДАЖЕ СЕЙЧАС



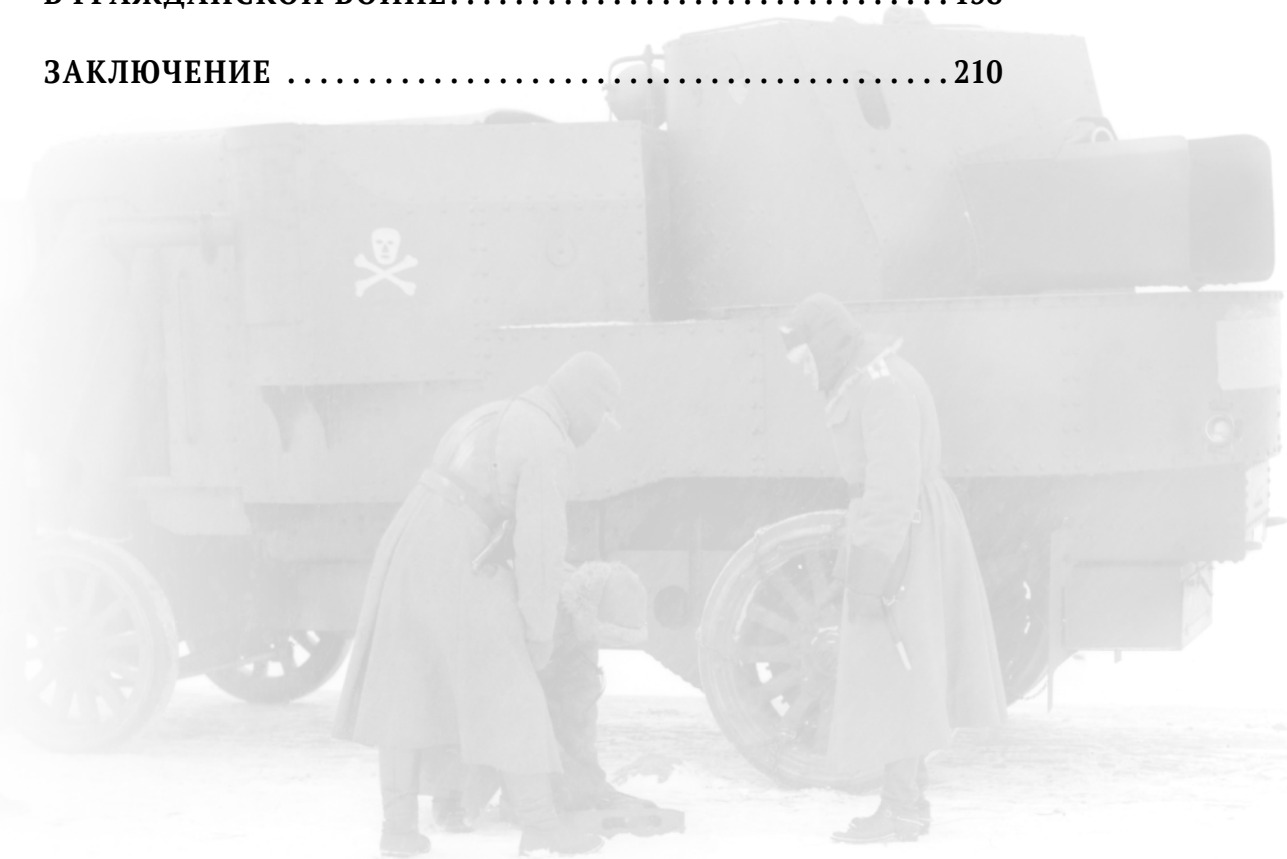
EKS MO.RU  
новинки издательства



# СОДЕРЖАНИЕ

---

ВВЕДЕНИЕ .....	5
ИСТОРИЯ ФИРМЫ «ГАРФОРД».....	6
КАК СОЗДАВАЛИ «ГАРФОРД».....	31
«ГАРФОРД» – ВЗГЛЯД СНАРУЖИ И ИЗНУТРИ.....	67
В БОЯХ ПЕРВОЙ МИРОВОЙ.....	82
«ГАРФОРДЫ» ДЛЯ КРЕПОСТИ ПЕТРА ВЕЛИКОГО .....	134
В ГРАЖДАНСКОЙ ВОЙНЕ.....	158
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	210





*Празднование Дня всеобща в Москве, май 1918 года. На фото броневик «Гарфорд» с названием «Замоскворечье», принадлежавший красногвардейскому отряду этого района. Судя по усиленным колесам с дополнительными болтами и звуковому сигналу на крыше, машина из числа броневиков, изготовленных по заказу Морского ведомства для крепости Императора Петра Великого (РГАКФД).*

# ВВЕДЕНИЕ

Броневые автомобили, появившиеся на полях сражений Первой мировой войны, первоначально имели пулеметное вооружение. Однако вскоре их стали оснащать и орудиями, но калибр последних был не большой – 37-мм. Эти пушки позволяли бороться с пулеметными гнездами противника, но против полевых укреплений оказывались бессильными. Установка орудий более крупного калибра на броневиках в годы Первой мировой войны и после ее окончания практиковалась достаточно редко, при этом калибр орудий не превышал 47-мм (не считая автомобилей с зенитными пушками, которые хотя иногда и имели частичное бронирование кабины или орудийный щит, не являлись полноценными броневиками, хотя иногда и использовались для ведения огня по наземным целям). Единственным броневым автомобилем периода Первой мировой войны, имевшим мощное вооружение – пушку калибра 76-мм – был броневик «Гарфорд», который выпускался Путиловским заводом в 1915–1916 годах. Кстати сказать, часто употребляемое его название «Гарфорд-путиловец» является плодом творчества авторов, которые писали свои работы уже после Второй мировой войны: в документах периода Первой мировой и гражданской войн, а также послевоенного периода такое наименование не встречается.

В предлагаемой читателям книге изложена история разработки, изготовления и боевого использования броневых автомобилей «Гарфорд». Ряд приведенных документов и материалов публикуются впервые. Основное внимание уделено периоду Первой мировой войны – именно в то время эти бронемашины создавались и впервые пошли в бой.

Материал для книги собирался в пяти различных архивах: Российском государственном военно-историческом архиве (РГВИА), Российском государственном архиве военно-морского флота (РГАВМФ), Российском государственном военном архиве (РГВА), Российском государственном архиве кинофотодокументов (РГАКФД) и Центральном государственном

историческом архиве Санкт-Петербурга (ЦГИА СПб).

Кроме того, при подготовке книги использовались опубликованные сборники документов, специальная литература, а также материалы периодической печати.

Все даты до января 1918 года приведены по старому стилю, рядом в скобках дан перевод на современное летоисчисление. Кроме того, старый календарь использовали в оперативных документах белых армий, действующих на юге (Вооруженные Силы на Юге России и Русская армия). При использовании документах этих объединений даты также указываются и по новому стилю. Орфография приводимых документов сохранена, кроме отдельных моментов, которые содержат ошибки и выглядят неграмотно.

Автор хочет поблагодарить всех, кто оказал помощь в ходе работы над данной книгой. В первую очередь, хочется сказать огромное спасибо Станиславу Кирильцу (Германия), за предоставленные им сведения, материалы и полезные комментарии. Также хочется поблагодарить Валентина Юшко (Россия) за помощь документами по Первой мировой войне и Сергея Егорова (Россия) за предоставленную информацию и консультации по грузовым автомобилям фирмы «Гарфорд». Отдельная благодарность Томашу Яклу (Чехия) за материалы по броневикам чехословацкого корпуса.

Кроме того, хочется сказать спасибо за предоставленные документы и материалы Александру Бондарю (Украина), Дмитрию Мартинелли (Россия), Сергею Меркулову (Россия), Ларисе Семенко (Украина), Валерию Сорокину (Россия), Максиму Трутсу (Эстония) и Руслану Чумаку (Россия).

Отдельная благодарность сотрудникам Центрального музея Вооруженных Сил, Государственного центрального музея современной истории России, Белгородского государственного историко-краеведческого музея и Государственного музея политической истории России за помощь в подборе иллюстраций.

Свои замечания и дополнения вы можете прислать на адрес: 1945maks@mail.ru

# ИСТОРИЯ ФИРМЫ «ГАРФОРД»

## АРТУР ГАРФОРД – БИЗНЕСМЕН И ПОЛИТИК

Появление автомобильной марки «Гарфорд» связано с именем Артура Ловетта Гарфорда, американского предпринимателя британского происхождения. Его родители – Джордж Гарфорд и Ханна Ловетт – были уроженцами центральных английских графств Нортгемптоншир и Лестершир. В 1852 году они переехали в США, и обосновались в штате Огайо недалеко от местечка Элирия. Здесь 4 августа 1858 года у них родился сын Артур. Закончив в 1875 году среднюю школу, он сначала помогал отцу по хозяйству, так как долго не мог найти работу. Лишь в 1877 году ему удалось устроиться клерком в крупный торговый дом Rice and Burnett, который занимался импортом и продажей товаров из Китая. Три года спустя он вернулся в Элирию, чтобы оправиться от болезни, приступы которой повторялись на протяжении всей его жизни.

Как только ему стало лучше, он начал искать работу, и вскоре устроился клерком в местный Сберегательный депозитный банк Элирии. На новом месте Гарфорд

показал себя с самой лучшей стороны, и в 1881 году президент банка Т. Нильсон повысил Артура до кассира – самой высокой должности, которую мог занимать человек, не являвшийся акционером банка. Если говорить современным языком, должность Гарфорда соответствовала главному менеджеру Сберегательного депозитного банка Элирии. Вскоре Артур женился на дочери президента банка Мэри, и в 1885 году у них родились две дочери-двойняшки.

К этому времени Гарфорд сильно увлекся велосипедами. Во время велопоездки ему пришла в голову идея нового седла для велосипеда. Дело в том, что используемые в то время седла были довольно жесткими – они изготавливались из металла или дерева – и неудобными, что во время поездки по дорогам (которые имели в лучшем случае покрытие из щебня), мягко сказать, не доставляло удовольствий тогдашним велосипедистам. Гарфорд спроектировал «мягкое» седло с кожаным покрытием и пружинами, установленными в задней части. Такая конструкция позволяла значительно «гасить» удары, которые велогонщики получали при движении по неровным дорогам и местности. Гарфорд изготовил такое седло и лично испытал его на своем велосипеде, оставшись весьма довольным. 19 сентября 1887 года он запатентовал свое изобретение, и в течение нескольких лет безуспешно пытался продать патент фирмам, изготавливающим велосипеды. Например, он предложил одной компании в Чикаго свою идею за 100 долларов, но получил отказ. Не отчаиваясь, Гарфорд решил сохранить свой патент и заняться седельным бизнесом самостоятельно.

В 1889 году Гарфорд вместе со своими товарищами Гербертом Фоллансби и Фредом Смитом основал в Элирии Garford Manufacturing Company, которая должна была заниматься выпуском велосипедных седел. Однако поначалу дело у компаньонов не пошло. Поэтому в 1891 году Гарфорд уходит из банка, и полностью переключается на организацию выпуска седел. Видимо не без помощи своего друга Фоллансби, работавшего в Fay Manufacturing Company, Гарфорд приобретает эту компанию. Последняя располагалась в Элирии,



*Артур Ловетт  
Гарфорд  
в молодости –  
фотография  
сделана во время  
его работы  
в Сберегательном  
депозитном  
банке Элирии.  
1880-е годы.  
Обращают на себя  
внимание очень  
колоритные усы.*

в здании старой мельницы, и занималась изготовлением довольно популярных в то время трициклов (трехколесных велосипедов). Причем помимо машин с ножным приводом, фирма выпускала и трициклы с ручным приводом специально для инвалидов гражданской войны в США, которые лишились ног.

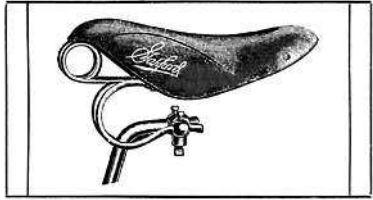
Начиная с 1892 года, используя доставшееся оборудование и рабочих с Fay Manufacturing Company, фирма Garford Manufacturing Company начала выпуск велосипедных седел своей конструкции. Однако в конце года здание мельницы, в котором находилось производство, сгорело. Однако заручившись помощью своего тестя-банкира, Гарфорд сумел в кратчайшие сроки организовать строительство нового, трехэтажного и большего по площади, здания фабрики. И начиная с 1893 года производство велосипедных седел начало увеличиваться. В результате, как говорится, компания Гарфорда оказалась «в нужное время в нужном месте» – в эти годы Америку поразил своеобразный «велосипедный бум», двухколесные транспортные средства пользовались огромной популярностью у самых различных слоев населения.

Удачная конструкция «седла Гарфорда», как его стали называть, принесла популярность самому изделию и значительные финансовые выгоды фирме. Через два года Garford Manufacturing Company производила более тысячи седел в день, а через несколько лет – до миллиона в год, став монополистом в этом деле и вытеснив с рынка большинство других производителей этой продукции в Америке.

К концу 1898 года помимо Garford Manufacturing Company, Гарфорд владел еще двумя компаниями, расположенными в районе Элирии: Hunt Manufacturing Company и Brown Saddle Company. Кроме того, он активно и достаточно плотно сотрудничал с крупной велосипедной фирмой Keating Wheel Company, основанной в 1890 году Робертом Китингом и являвшейся одной из крупнейших компаний по выпуску велосипедов в США в то время (кстати, эта фирма существует и по сей день). Вскоре Garford Manufacturing Company и Keating Wheel Company объединились в концерн по выпуску велосипедов, запасных частей и принадлежностей к ним. Артур Гарфорд был назначен на должность казначея концерна. К началу нового, XX века, он немало заработал на «велосипедной» индустрии, и имел возможность

# Garford

# Saddles



▲ ▲ ▲ 1894 ▲ ▲ ▲

NOW READY FOR DELIVERY. Our line is the largest made and we can suit every rider.

**GARFORD MFG. CO.,** ELYRIA, OHIO.

SELLING AGENTS,  
**R. B. McMULLEN & CO.,**  
CHICAGO, ILL.

вкладывать деньги в другие предприятия. Поэтому он продает Garford Manufacturing Company Джорджу Уорthingтону, который переименовывает ее в Worthington Manufacturing Company. После этого, в 1902 году совместно с еще одним производителем велосипедов в США Джорджем Поупом Гарфорд основал фирму Federal Manufacturing Company, которая сначала выпускала комплектующие для велосипедных, а затем и для автомобильных фирм. В 1904 году Гарфорд выкупает долю Поупа в компании, и становится ее единственным владельцем. В следующем году он переименовывает ее в Garford Company. Сначала фирма занималась изготовлением передних и задних мостов, рулевых механизмов и ряда других деталей для легковых автомобилей, а также вела сборку легковых машин других фирм, причем частично из поступающих с других заводов деталей. Вскоре Гарфорд наладил плотное сотрудничество с автомобильной фирмой Studebaker, результатом чего стало появление легковых автомобилей Studebaker-Garford. Выпуск таких машин компания Garford Company начала в 1905 году, и прекратила в начале 1911-го, когда сотрудничество с заводами Studebaker было прекращено. За это время удалось собрать 2481 машин Studebaker-Garford.

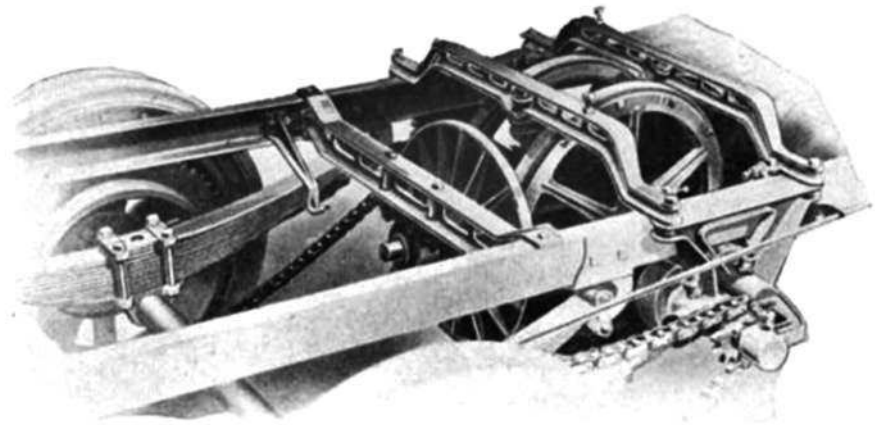
Однако Артур Гарфорд не прекратил выпуск автомобилей. Его фирма начала

*Реклама разработанного Артуром Гарфордом подпружиненного кожаного велосипедного седла, размещенная в одной из американских газет в 1894 году. Именно с продажи таких седел началась карьера Гарфорда как бизнесмена, что впоследствии принесло ему хорошие деньги и известность.*

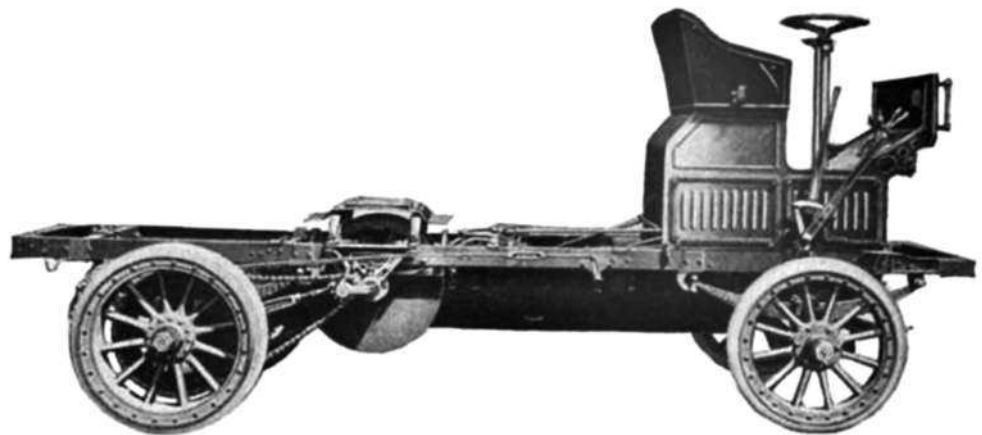
изготовление легковых машин под собственным наименованием Garford. Продажа продукции производилась через магазины компании Willys-Overland Company, для чего Гарфорд заключил соглашение с ее владельцем Джоном Виллисом. Но уже 1 августа 1912 года компания Garford полностью перешла в собственность Виллису, который купил все акции фирмы, принадлежавшие Studebaker и Артуру Гарфорду. Последний к этому времени сосредоточился на политической деятельности. Дело в том, что уже дважды, в 1896 и 1908 годах, его избирали делегатом от штата Огайо на Национальный съезд республиканской партии. В 1912 году Гарфорд баллотировался на пост губернатора штата Огайо, но проиграл выборы. Впоследствии он удачно сочетал карьеру бизнесмена и политика:

как республиканец от Огайо он активно участвовал в работе партии, а также являлся президентом компании Dean Electric, казначеем Garford engineering company, владел долей в Colombian metallurgical Co. и Worthington Co., занимал должность директора Perry-Fay Manufacturing Co., был директором Savings Deposit Bank, вице-президентом страховой компании Fore Co., Cleveland. Всего Артур Гарфорд «приложил руку» к более чем 30 различным фирмам и компаниям, большинство из которых успешно работали и развивались. Не забывал он и родной город Элирию. Купив землю на берегу озера Эри (оно находилось в 11 км от города), Гарфорд построил там насосную станцию, решив таким образом проблему питьевой воды в Элирии. Он стал первым президентом

**Иллюстрации из журнала «The power wagon» за январь 1911 года, в котором была помещена рекламная статья о грузовиках компании «Гарфорд». На фото изображено 2-тонное грузовое шасси фирмы, а также видно устройство трансмиссии.**



**Garford friction drive.**



**Chassis of Garford 2-ton friction driven truck.**



*Грузовой автомобиль «Гарфорд» перед стартом пробега Филадельфия – Атлантик-Сити. 1910 год. Название фирмы написано на переднем листе кабины. Пробег проводился с целью определения наилучшего грузового автомобиля американского производства (DPB).*

Торговой палаты Элирии, а также являлся попечителем Мемориального госпиталя и публичной библиотеки города, оказывая этим учреждениям различную помощь. По воспоминаниям современников, Артур Гарфорд был общительным и неконфликтным человеком, хотя и достаточно жестким в вопросах бизнеса. Он умер 23 января 1933 года.

Что касается фирмы Garford Company, то она продолжала производство автомобилей, но уже под контролем компании Willys-Overland. При этом изготовление легковых машин было прекращено в 1913 году, и с этого времени выпускались только грузовики. В начале 1915 года Geiger-Jones Company выкупила у Джона Виллиса права на изготовление грузовых машин марки «Гарфорд». При этом для изготовления последних была создана новая фирма Garford Motor Truck Company, а производство грузовиков постепенно перевели из Элирии в город Лима (примерно 180 км юго-западнее Элирии), на площадях бывшего автозавода фирмы Gramm.

В августе 1927 года фирму Garford, вместе с двумя другими, также выпускавшими грузовики – Commerce Co. и Service Co. – купила автомобилестроительная корпорация Relay Motors. Изготовление грузовиков уже четырех фирм, по-прежнему велось на заводе в Лиме. Однако объемы производства были весьма незначительными, и постоянно снижались – например, в 1929 году было продано всего чуть более 100 машин (для сравнения – в 1926 году фирма «Гарфорд» продала около 700 штук). Несмотря на выпуск грузовых машин четырех марок, объемы производства компании Relay Motors составляли всего несколько сотен машин в год. При этом выпуск машин Garford постоянно снижался. Если в 1926 г. было продано около 700 грузовиков, то в 1929 г. – чуть более 100. В декабре 1932 года компания Relay Motors обанкротилась, и была поглощена корпорацией Consolidated Motors. В следующем году сборка грузовиков «Гарфорд» была окончательно прекращена, и эти машины окончательно стали историей.

## О ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЯХ ИЗ ЭЛИРИИ

Так как данная книга посвящена броневым автомобилям, изготовленным на шасси грузовых автомобилей «Гарфорд», расскажем о последних немного подробнее.

Свои первые грузовики фирма «Гарфорд» изготовила в 1908 году, еще во время своего сотрудничества с компанией «Студебеккер». Это были машины грузоподъемностью 2 т, с местом водителя, размещенным над двигателем. Вращение задних колес осуществлялось при помощи цепного привода – в то время такое решение использовалось в большинстве как грузовых, так и легковых машин. Годом позже началась сборка грузовиков грузоподъемностью в одну и три тонны. Машины имели раму из металлического профиля и выполнялись по так называемой бескапотной схеме – места водителя и пассажира находились над двигателем. Сверху для защиты от осадков сиденья прикрывались жесткой крышей. Грузовики оснащались 4-цилиндровым рядным 25-сильным двигателем фирмы «Гарфорд» и колесами так называемого «артиллерийского» типа – деревянными с резиновыми шинами из литой резины. Машины имели довольно оригинальную фрикционную трансмиссию. Передача крутящего момента двигателя на ведущие шестерни осуществлялась двумя дисками, установленными на продольном валу, которые проворачивали два

маховика довольно значительных размеров. Маховики, в свою очередь, приводили в движение ведущие шестерни, которые вращали колеса заднего моста при помощи цепей – цепной привод был весьма распространен в то время.

В 1910 году два грузовых «Гарфорда» участвовали в автопробеге по маршруту Филадельфия – Атлантик-Сити. Пробег протяженностью более 100 км проводился с целью определения наиболее надежных автомобилей из числа выпускавшихся в США. В следующем году эти грузовики были представлены на автомобильной выставке в Чикаго. Машины получили признание, и их стали закупать различные фирмы и организации, хотя цена была по тем временам немаленькой: 3-тонный «Гарфорд» стоил 3375 долларов.

Опыт эксплуатации машин позволил инженерам Garford Company собрать информацию о работе грузовиков и доработать конструкцию. В результате на автомобильной выставке в Нью-Йорке в январе 1912 года на стенде фирмы были, среди прочих, представлены четыре новых 5-тонных грузовика «Гарфорд», которые именовались «модель D».

В их конструкции, прежде всего, решили отказаться от фрикционной трансмиссии – она оказалась достаточно сложной в регулировке и эксплуатации. Если при движении в городе по дорогам с твердым покрытием она работала вполне сносно, то на грунтовых дорогах, особенно в дождь

*Грузовой автомобиль «Гарфорд» на улице Атлантик-Сити во время пробега. 1910 год. Хорошо видно, что места водителя и его помощника расположены над двигателем. Машина грузоподъемностью 2 тонны, колеса имеют довольно небольшие размеры (DPB).*





и грязь, появлялись проблемы. Поэтому спроектировали новый шестеренчатый раздаточный редуктор, который вращал ведущие шестерни цепного привода. Грузовики оснащались механической коробкой передач с цилиндрическими шестернями, обеспечивающей четыре скорости вперед и одну назад.

Модель D имела мощную раму, изготовленную из швеллеров, двутавра и уголков, соединенных между собой болтами и заклепками при помощи накладок и уголков. Как и на предыдущих грузовиках «Гарфорд», на новых машинах сиденье водителя и пассажира размещалось над двигателем. Последний по-прежнему оставался 4-цилиндровым рядным, но его мощность была увеличена до 29 л.с. (по рекламному буклету фирмы – до 28,9 л.с.). Грузовики модели D оснащались вертикальной передней стенкой кабины с загнутыми внутрь краями. В центре стенки размещался радиатор, в верхней части, справа и слева от него, устанавливались две электрические фары. Последние были «утоплены» в стенку, благодаря чему грузовики имели характерный «глазастый» внешний вид. Такое размеще-

ние фар стало своеобразной «визитной карточкой» грузовых машин «Гарфорд» в течение последующих лет. Для защиты от осадков сверху кабина защищалась жесткой крышей, а спереди при необходимости могло устанавливаться ветровое стекло. Последнее вместе с крышей, по желанию заказчика, могло вообще не устанавливаться.

Машины модели D получили, по сравнению с предыдущими образцами грузовиков «Гарфорд», «артиллерийские» колеса большего диаметра и с большей шириной обода. По желанию клиентов, машины могли оснащаться различными типами кузовов или фургонов. Любопытно, что за оригинальную конструкцию передней стенки кабины, представленную на выставке в Нью-Йорке, грузовики модели D прозвали «римскими колесницами»\*.

Новая продукция фирмы «Гарфорд» вызвала интерес. Летом 1912 года 31 грузовик «Гарфорд» закупило почтовое ведомство Соединенных Штатов. Также машины

**Стенд кампании «Гарфорд» на автомобильной выставке в Чикаго. 1911 год. На этой выставке было представлено два автомобиля грузоподъемностью 2 и 3 тонны (DPB).**

\* Кирилец С., Егоров С. Гарфорд. Запутанная биография // Грузовик пресс. – 2013. – № 9 – С. 83.

приобретали и частные фирмы. Например, 1 октября 1912 года одна из нью-йоркских газет опубликовала небольшую рекламную заметку о грузовых автомобилях «Гарфорд». В ней сообщалось, что фирма James Butler, которая являлась владельцем крупной сети бакалейных магазинов, «после двух лет дорогостоящих экспериментов с другими грузовиками», приобрела 16 «Гарфордов» – пять 5-тонных и одиннадцать 1-тонных – и осталась очень довольной этой покупкой. Далее читателя информировали о том, что машины эти «построены старейшим, самым консервативным и авторитетным заводом в стране», что их рама изготовлена из лучшей стали, аналогичной по прочности крупновской, что они расходуют на 30% меньше бензина и масла по сравнению с другим грузовиками и т. п. (далее шли выдержки из рекламного буклета Garford Company). Объемы производства и продажи грузовых автомобилей «Гарфорд» автору неизвестны, но по состоянию на август 1913 года только в Нью-Йорке их имелось 108 единиц.

К началу 1914 года компания помимо 5-тонных машин D предлагала покупателям 2-тонные грузовики модели L, 3-тонные J, 4-тонные K и 6-тонные F. Здесь следует сказать, что далеко не все машины из представленного модельного ряда

выпускались фирмой. Например, 4-тонные машины модели K, вероятно, были изготовлены всего в нескольких экземплярах. А возможно оставались только на бумаге.

Конструктивно все грузовики «Гарфорд» были похожи, они различались между собой конструкцией и материалами рамы (использовались профили различного сечения, в зависимости от грузоподъемности), размерами колес (широкие или более узкие), а также базой. Журнал «Motor age» в январе 1914 года писал о грузовиках фирмы «Гарфорд» следующее:

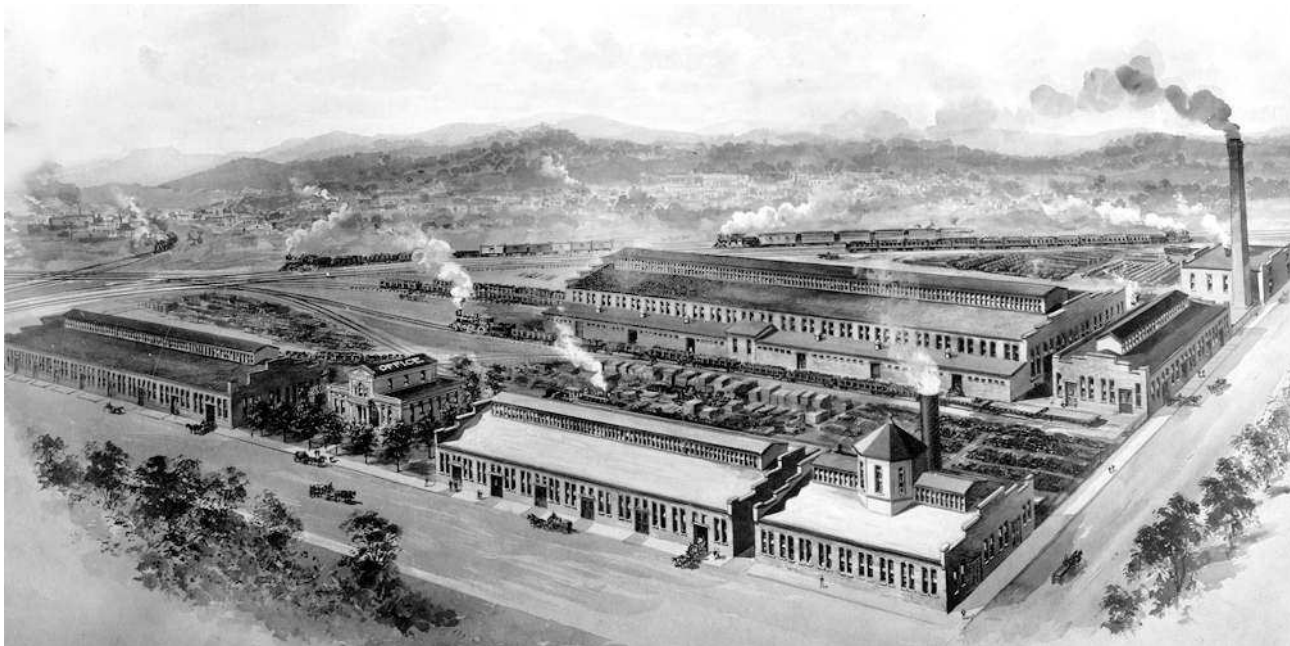
«Компания «Гарфорд», Элирия, предлагает линейку из пяти моделей грузоподъемностью от 2 тонн до 6 тонн. Двигатель расположен между сиденьями и закрыт капотом, радиатор установлен спереди. Двигатель через промежуточный вал соединен с коробкой перемены передач...

Все грузовики «Гарфорд» от 2 до 6-тонного имеют такое устройство, и идентичны между собой. На всех моделях используется одинаковый двигатель, который имеет четыре цилиндра, блоки литые, 4,25 на 5,25», клапана на одной стороне. Зажигание от двойного магнето «Бош»...

Коробка перемены передач имеет три скорости на 2, 3 и 4-тонных моделях и четыре скорости на двух большей грузоподъемности (речь идет 5 и 6-тонных. – *Прим. автора*).

**Грузовой автомобиль компании «Гарфорд» грузоподъемностью 1 тонна из рекламной статьи в журнале «The commercial vehicles» за 1910 год. Как и все грузовики этой фирмы того времени, эта машина имеет места шофера и пассажира над двигателем.**





Для каждой модели предлагаются два варианта колесной базы, и эти два размера применимы ко всем грузовикам, это 128 и 150 дюймов соответственно. Шины, конечно, различаются в зависимости от модели. Одной из особенностей грузовика Garford является то, что ведущая и ведомая звездочки расположены горизонтально, на одной линии.

Помимо своих обычных моделей грузовиков, компания «Гарфорд» разработала ряд 6-тонных тракторов с короткой колесной базой, предназначенных для использования в качестве тягачей для транспортировки двухколесных 10-тонных полуприцепов\*.

После приобретения фирмы «Гарфорд» компанией Geiger-Jones Company, выпуск моделей J, D и F был продолжен, а от машин L вскоре отказались. Это было связано с запуском в производство трех других вариантов «Гарфорда»: моделей 75, 66 и 70. Они имели грузоподъемность в 1, 1,5 и 2 т соответственно, выполнялись по капотной схеме и оснащались карданной передачей вместо цепной. Несмотря на наличие капота, эти машины унаследовали утопленные в переднюю стенку кабины характерные «гарфордовские» фары.

В середине 1915 года к грузовикам «Гарфорд» добавилась модель 64 капотной схемы грузоподъемностью 3/4 т, а грузовики J сняли с производства. Последние в следующем году заменили новой 3-тонной машиной 77-B. Она сохранила кабину

над двигателем, но получила карданный вал вместо цепной передачи. В том же 1916 году грузовики D и F стали оснащаться более мощными 4-цилиндровыми двигателями фирмы Buda мощностью 36 и 41 л.с. соответственно. В конце года автомобили «Гарфорд» полностью перешли на цифровое обозначение, при этом машины D и F стали именоваться модель 68 и модель 69 соответственно.

В 1917 году двигатели Buda стали устанавливать и на другие грузовики «Гарфорд», которые получили обозначения 75-B, 66-B и 70-B (B – Buda). После вступления США в Первую мировую войну фирма Garford Motor Truck Company получила от американской армии заказ на 2-тонные грузовики. 20 июля 1918 года был подписан контракт 1000 машин модели 70-B, а 23 октября – еще на 3000 таких же машин (правда, последний заказ был менее чем через месяц аннулирован). Кроме того, в том же году фирму привлекли к сборке стандартных американских военных грузовиков Liberty. Всего до весны 1919 года удалось собрать 1000 штук модели 70-B и 978 Liberty\*\*.

К началу 1920-х годов фирма «Гарфорд» предлагала не только грузовики от 1 до 7,5 т,

**Общий вид завода компании «Гарфорд» в городе Элирия, где производились грузовики. Иллюстрация из рекламного проспекта фирмы 1913 года.**

\* «Motor age». 22 January 1914. P. 29.

\*\* Кирилец С., Егоров С. Гарфорд. Запутанная биография // Грузовик пресс. – 2013. – № 10 – С. 85.

но и шасси для изготовления автобусов. Ее продукция эксплуатировалась, правда в небольшом количестве, не только в США, но и Европе, а также Австралии, Новой Зеландии и странах Латинской Америке. Объемы выпуска постепенно сокращались, и в 1933 году сборка грузовиков «Гарфорд» была окончательно прекращена. Однако эксплуатировались они еще много лет.

## РОССИЙСКИЙ СЛЕД

**Грузовик «Гарфорд» модели J грузоподъемностью в 3 тонны, приспособленный для перевозки пиломатериалов. 1920-е годы. Кабина имеет жесткий лобовым стеклом (АА).**

С началом Первой мировой войны производство на фирме «Гарфорд», как впрочем и на большинстве автомобильных заводов, заметно активизировалось. Руководство компании предлагало свою продукцию как американской армии, так и представителям правительств других государств. Однако объемы закупок грузовиков «Гарфорд» военными оказались не очень большими. Так, в 1915 году армия США закупила небольшое количество машин модель 66, а также несколько 5-тон-

ных машин D. В следующем году партия «Гарфордов» (3/4 и 1-тонные) была направлена в Великобританию. На эти машины установили цистерны, и использовали в британской армии в качестве подвозчиков воды. В 1917 году большую партию грузовиков приобрела американская армия. Однако ни в вооруженных силах у себя дома, ни у англичан, автомобили «Гарфорд» не оставили какого-то значительного следа. Однако они стали широко известными в мире благодаря их эксплуатации у нас в стране.

К началу Первой мировой войны продукция американского автопрома в России была практически неизвестна – на дорогах империи доминировали европейские автомобили. Что касается грузовиков, то они были представлены главным образом продукцией немецких фирм. Американских грузовых машин было мало, хотя в 1911–1912 году два таких автомобиля («Уайт» и «Грамм») даже эксплуатировались в учебной автомобильной роте. А вот о машинах фирмы «Гарфорд» в то время в России вообще не слышали.

С началом Первой мировой войны ситуация изменилась. К августу 1914 года





**Грузовой автомобиль «Гарфорд» модели D грузоподъемностью в 5 тонн в варианте самосвала. Внешне между собой машины грузоподъемностью в 3 и 5 тонн отличались главным образом шириной колес.**

в российской армии числилось 711 автомашин, Из них 418 грузовиков. Естественно, что такого количества явно не хватало для ведения боевых действий. Не особо помогла и мобилизация автотранспорта у населения и разных организаций по так называемой военно-автомобильной повинности: таким образом удалось получить 5837 автомобилей (из них 475 грузовиков) 180 различных марок. Многие машины требовали ремонта и не имели запасных частей. А доставить последние к автомобилям, в частности, германских производителей в условиях войны не представлялось возможным.

Для укомплектования новых автомобильных формирований русской армии, решением Военного Совета от 5 (18) августа 1914 года Главному военно-техническому управлению (ГВТУ)\* Главного управления Генерального Штаба (ГУГШ) было разрешено заключить договор с Британским инженерным комитетом о приобретении

в Великобритании 422 грузовых машин. Одним из условий этого договора являлась техническая приемка автомобилей на производящих заводах в Англии. Для этого предполагалось отправить в Великобританию специальную комиссию «уполномоченных Военного Ведомства». Кроме того, на эту же комиссию возлагалась задача приемки более крупной партии автомобилей, которую планировалось заказать вслед за первой.

Для определения потребности русской армии в автомобилях и обсуждения необходимых для их закупки денежных средств было проведено специальное междуведомственное совещание, на котором участвовали представители Главного управления Генерального Штаба, Главного военно-технического управления, министерства финансов и ряда других учреждений и организаций. Общее количество техники, подлежащей закупке в Англии, было определено в 1424 автомобиля (4-тонных грузовиков с прицепами – 42, 3,5-тонных с прицепами – 105, 3-тонных – 697, 1,5–2-тонных 365, грузовиков-депо – 104, автоцистерн – 81, автомастерских – 117, автокухонь – 30, санитарных автомобилей – 300, omnibusов на 15 человек каждый – 30, броневых пулеметных автомобилей – 48, тракторов – 74, тракторных повозок – 296, мотоциклов – 3000), а также запасных частей к ним. Помимо этого, требовалось приобрести различные приборы и инструмент, станки

\* Главное военно-техническое управление (ГВТУ) организовано в 1913 году при переименовании ранее существовавшего Главного инженерного управления. В начале 1914 года ГВТУ реорганизовали – теперь его составе имелось четыре отдела и два комитета. Четвертый отдел (технический) состоял из автомобильного, воздухоплавательного, железнодорожного и саперного отделений.