

Первые автомобили
появились
на городских улицах более
ста лет назад

Старинные
автомобили

Старинный
мотоцикл



Симбирские иномарки

В более чем столетней давности «Справочной книжке и Адрес-календаре Симбирской губернии» на 1904 год был напечатан не длинный список промышленных предприятий губернского города.

Среди заведений для выделки мыла и кирпича значится: «Автомобильный завод почётного потомственного гражданина Михаила Андреевича Андреева»!..

Что это, исторический прорыв или историческая ошибка? Ведь давно и твёрдо прописано, что первые в Российской империи автомобили, под маркой «Руссо-Балт», начал выпускать в 1908 году Русско-Балтийский вагоноремонтный (именно так!) завод в теперь уже даже не российском городе Рига. Неужели центр аграрного края Симбирск, не блиставший промышленными достижениями, и есть родина отечественного автомобилестроения?

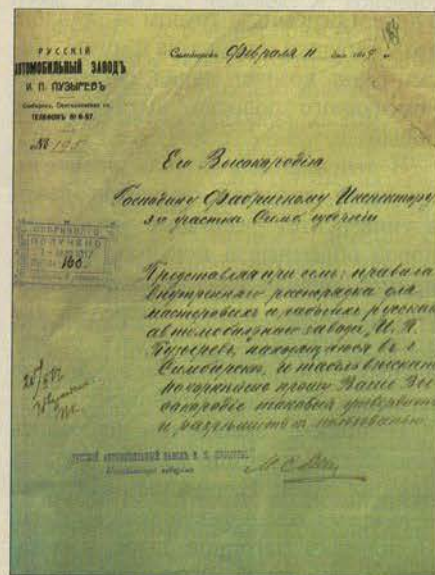
Нет, скорее, это природная сметка, удачный рекламный ход предприимчивого симбирянина! Уж если название это так «цепляет» сто с лишним лет спустя, то как действовало оно в современную почётному симбирскому гражданину эпоху! Назвать «автомобильным» завод, который раньше значился механическим, а то и попросту «чугунолитейным», в общем, почти то же, что начать по-настоящему выпускать на нём автомобили!..

А как действительно обстояло дело с автомобилизацией в Симбирске на заре XX столетия?

Симбирск автомобильный

Летом 1896 года на Всероссийской выставке в Нижнем Новгороде широкая публика впервые дивилась самодвижущемуся механическому экипажу со странным названием «автомобиль». Но скоро к слову привыкли – как начали привыкать к самим автомобилям.

«Необходимым условием для развития автомобилизма нужно считать наличие хороших шоссе-сеиных дорог. Это обстоятельство служит главнейшим препятствием для распространения автомобильного передвижения в России, и поэтому у нас механические экипажи встречаются исключительно в столицах и изредка в провинции». Так писал Энциклопедический сло-



варь Брокгауза и Ефрона в далеком 1905 году.

Тогда, (как и сейчас) Россия колесила исключительно на иномарках. Предпочтения отдавались французским фирмам «Пакар-Лэвассер», «Рено», «Пежо». Даже цены на машины считали во франках. Так, машина с двигателем в 10–12 сил в среднем обходилась в 10000 тогдашних «у. е.», около 3000 рублей –



удовольствие, прямо скажем, не из дешёвых. Вслед «французам» шли немецкие фирмы «Даймлер-Бенц», «Мерседес», «Опель» и «итальянцы»: «Фиат», «Мангия». Английские и американские машины встречались гораздо реже – но именно на «американце» стал кататься по симбирским просторам накануне первой мировой войны известный фабрикант и меценат Михаил Фёдорович Степанов.

Неуклюжий вид, ужасный шум и треск, огромный расход горючего, тряскость, отсутствие автоматического стартера... Тем не менее старинные механические экипажи уже в 1905 году достигали рекордной скорости в 180 км/час, а 50–70 км/час стали вполне средним показателем.

Кстати, наш край по-своему приобщался к мировым спортивным достижениям. Через север Симбирской губернии проследовали в 1907 году четыре машины марок «Де-Дион», «Конталь» и «Спикер», участвовавшие в автопробеге Пекин–Париж, устроенном редакцией французской газеты «Matin». В разосланном по этому случаю полицейском циркуляре категорически указывалось, чтобы хитрые французы «не производили никаких разведок и фотографирований в местах, имеющих стратегическое значение».

К середине 1910 года в самом Симбирске насчитывалось 157 велосипедов и существовали правила езды на них в городе. В частности, запрещалось ездить без номерных знаков. Такой знак, сделанный масляной краской, должен был прикрепляться. Разрешалось ездить только по тротуарам, чтобы не пугать лошадей. Совместная езда велосипедистов по городу большими группами воспрещалась. С велосипедов и механических экипажей взималась пошлина в пользу города

в размере 50 коп. Велосипед можно было не только купить, но и взять на прокат.

Кроме этих машин, по улицам ездили одна мотоциклетка, три автомобиля. Владели машинами сын суконного фабриканта, домовладелец А.В. Арацков, купец 1-й гильдии, «водочный король» А.А. Сачков и владелец чугунолитейного завода Н.В. Голубков. Осенью 1910 года двое первых любезно предоставили свои машины для обеспечения визита прибывшего в Симбирск председателя Совета министров П.А. Столыпина. Двухместное, с мотором «на четыре силы» авто 66-летнего Н.В. Голубкова уже тогда казалось «вчерашним днём» и для катания высоких особ явно не годилось.

Осенью 1913 года кронштадтский мещанин И.П. Котляров и крестьянин с. Анненково Карсунского уезда И.И. Кабанов открыли в Симбирске гараж на два лёгких пассажирских автомобиля, назначенных развозить пассажиров по городу с «проездной платой по соглашению» – первое такси.

Наконец, в 1915 году город приобрёл грузовой автомобиль-цистерну для полива улиц и противопожарных мероприятий. Грузовик ломал и портил покрытие единственной асфальтированной – Гончаровской улицы (дело в том, что асфальт раньше не раскатывали, а выкладывали наподобие плитки), в связи с чем последовало полное запрещение на автомобильное движение по главной городской магистрали.

К августу 1914 года в Симбирске насчитывалось уже 413 велосипедов. А ещё по улицам города раскатывали 21 мотоцикл и 15 автомобилей. С началом войны 11 автомашин и 2 мотоцикла «призвали» в действующую армию. Велосипедов «мобилизация» не коснулась, и они продолжали колесить по Симбирску. Эти данные приведены в книге Ю.Д. Ефимова «Симбирск в годы первой мировой войны».

В сентябре 1918 года «красные» на грузовиках осуществили массивную переброску войск к занятому «белыми» Симбирску. Механизация немало способствовала конечному успеху – и симбирский случай даже попал в военные учебники. К слову сказать, уже при советской власти,

в 1922 году, на территории губернии было зарегистрировано «целых» 19 автомобилей разного назначения.

Первые жертвы и первые правила

Самое первое дорожное происшествие с участием автомобиля в Симбирске имело место 30 июля 1907 года. Симбирский купец, 56-летний Василий Петрович Нагашев не спеша катил в коляске по Александровской площади, мимо арестантских рот (в районе современной улицы 12 сентября, невдалеке от СИЗО) в сторону Свяги. Тут разбежавшего по старинке В.П. Нагашева и настиг рычащий «механический экипаж». Испуганная лошадь понесла. На ухабе купца выбросило из коляски, и при падении Василий Петрович сломал ногу. В городе было всего два автомобиля, но виновника происшествия полиция так и не обнаружила.

Итак, автомобиль становился не просто фактом городской жизни, – он становился новым фактором опасности. С этим приходилось считаться, надо было что-то делать. Замечательно, что сия необходимость была осознана раньше всего на местах, что она стала общественным делом. Не дожидаясь реакций блистательного Санкт-Петербурга, местные власти реагировали на возникшую и набирающую обороты проблему.

Весной 1909 года симбирский губернатор Дмитрий Николаевич Дубасов вошёл со специальным представлением в Симбирскую городскую думу.

«Ввиду значительного увеличения в последнее время в городе Симбирске числа велосипедистов, а также распространения мотоциклов и автомобилей, – значилось в документе, – является необходимость издания обязательного постановления Думы, коим ограждалась бы безопасность пешеходов, и вообще был бы урегулирован весь этот вопрос». Более зажиточные и «продвинутые» соседи по Поволжью, вроде Самары, Саратова, Нижнего Новгорода, уже давно успели обзавестись своими дорожными правилами, а посему у наших депутатов-гласных была возможность учесть и использовать соседский опыт.

В сентябре 1909 года городская управа представила на рассмотрение городской думе свой проект. После окончательного согласования дума, до революции полностью ограниченная в инициативах, передала документы на подпись губернатору. «Обязательное постановление о порядке езды по городу на велосипедах и автоматических экипажах», с дополнительными «Правилами о взимании в пользу города Симбирска сбора с велосипедов и автоматических экипажей» было опубликовано 2 марта 1910 года. Наши «дорожные правила» вышли, пожалуй, самыми прогрессивными в Поволжье.

Если в Самаре лошадь проезжавшего извозчика «пугалась велосипеда, мотора или автомобиля», владелец обязан был «быстро» остановить своё транспортное средство, выскочить наружу и заслонить оное собою. В Нижнем Новгороде езда на механических экипажах безусловно прекращалась «при ожидаемом проезде Особ Императорской фамилии». В Симбирске таких казусов не предусматривалось.

Скорость движения по городу ограничивалась «всего-то» 15 вёрст в час (около 16 км/час) – в Самаре ограничение было в десять, в Нижнем Новгороде – в 12 вёрст в час. Такие «драконовские» ограничения по скорости были, тем не менее, насущно необходимы – старинные автомобили оснащались исключительно ненадёжными ручными тормозами.

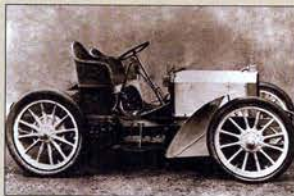
Правом езды по Симбирску пользовались «лишь те лица, которые взяли в управе установленные для этого билеты и нумерные знаки». Чтобы получить билет, надо было доказать своё умение в вождении перед комиссией из двух полицейских чиновников, под председательством члена городской управы.

Автоматический экипаж необходимо оснащался сигнальным рожком, исправным тормозом и «зажжённым фонарём» в ночное время. Садиться за руль симбирские жители имели право с семнадцати лет. Владельцы механических экипажей облагались ежегодным сбором в пользу города – по 1 руб. с велосипеда, и по 1 руб. 50 коп. с каждой «силы» автомобиля.

Иван Сивопляс

Фото автора

Мерседес-Бенц



1 октября 1883 года Карл Бенц основал компанию «Бенц и К^о. Райнише Газмоторен-Фабрик, Мангейм» в форме открытого торгового общества.

21 марта 1899 года Э. Еллинек выступает на соревнованиях в Ницце на автомобиле «Даймлер» под псевдонимом «Мерседес».

26 сентября 1902 года торговая марка «Мерседес» становится юридически защищённой.

mercedes-benz.nn.ru/company/history/

Рено

В 1898 году молодой французский инженер Луи Рено создал свою первую модель Voiturette мощностью 0,75 л. с. За 1904 год фирма выпустила более 1000 легковых автомобилей.

Перед первой мировой войной компанией был сделан лимузин-ландоле по заказу российского императора. Позднее эту машину будут использовать большевики, в том числе и Ленин.

auto.dmir.ru/renault/history/

Панхард-Левассор



Французы Э. Левассор и Р. Панар в 1891 году выпустили автомобиль на деревянной раме, резиновыми шинами на колёсах и с двухтактным двигателем мощностью 2,5 л. с., разгонявшим автомобиль до 30 км/ч. Серийное производство было запущено в 1892 году и продолжалось чуть более шести лет.

[/yandex.ru/yandsearch?text=Панхард-Левассор.&clid=40795&lr=1](http://yandex.ru/yandsearch?text=Панхард-Левассор.&clid=40795&lr=1)

Пежо



Братья Пежо в 1810 году превратили свою мельницу в фабрику по обработке металла.

В 1882 году появляются первые велосипеды, в которых используются колёса разного размера.

В 1889 году на Всемирной выставке в Париже фирма представила трёхколёсный автомобиль «Серполетт-Пежо». А в начале следующего года начинает производить четырёхколёсный автомобиль с мотором Даймлера.

psa-club.ru/peugeot/istoriya-peugeot.html

Руссо-Балт



Российский автомобиль, выпускавшийся на Русско-Балтийском вагонном заводе в Риге.

В 1908 году на предприятии был создан автомобильный отдел.

Первая модель автомобиля, выпущенная 26 мая 1909 года, имела расчётную мощность 24 лошадиных силы и 30 – максимальную. Завод выпустил около 500 автомобилей за 7 лет. Осенью 1915 года император Николай II принял решение эвакуировать завод в Москву в район Филя. Десять «Руссо-Балтов» были изготовлены на новом месте уже в советское время. Один из них был подарен М.И. Калинину.

ru.wikipedia.org/wiki/Руссо-Балт