

**Федеральное агентство научных организаций России  
Российская академия наук  
Уфимский федеральный исследовательский центр  
*Институт истории, языка и литературы*  
отдел истории и истории культуры Башкортостана**

**М.И. Роднов**

## **Первые уфимские авто**

Уфа – 2018

УДК 629 (09) : 94 (470.57) «1906/1917»

ББК 39.8 : 63.3 (2 Рос. Баш)

Р 60

**Исследование выполнено при финансовой поддержке  
Российского фонда фундаментальных исследований  
«Автомобильный транспорт Уфимской губернии  
(начало XX века)»  
проект № 16-01-00017**

*Рецензент:*

*кандидат исторических наук*

*Рамиль Насибуллович Рахимов*

*(Российский институт стратегических исследований)*

**Роднов М.И.**

Р60 Первые уфимские авто /М. И. Роднов. — Уфа, Альфа-Реклама,  
2018. — 200 с.  
ISBN978-5-906165-99-2

В монографии показана история принципиально нового вида транспорта – автомобильного, появившегося в Уфе и Уфимской губернии в 1906 году. Приводятся уникальные данные о первых автовладельцах, динамика распространения машин, история ДТП, складывание инфраструктуры, выработка первых правил регулирования дорожного движения в Уфе, история спортивных авторалли. Проанализирована мобилизация автотранспорта на нужды обороны в сентябре 1914 года.

Книга предназначена для профессиональных историков, преподавателей гуманитарных и технических дисциплин, студентов, краеведов, любителей автомобилизма и, особенно, ретро-автомобилей, всех интересующихся историей Уфы, России, Башкирии, Южного Урала и сопредельных территорий.

УДК 629 (09) : 94 (470.57) «1906/1917»

ББК 39.8 : 63.3 (2 Рос. Баш)

---

*Научно-популярное издание*

**Роднов Михаил Игоревич**

**Первые уфимские авто**

Подписано в печать 14.05.2018. Формат 60x84 1/16. Усл. печ. 11,70.

Тираж 300 экз. Зак. 111.

Отпечатано в ООО «Альфа-Реклама» в полном соответствии  
с предоставленными оригинал-макетами.

г. Уфа, ул. К. Маркса, 37, корп. 3, оф. 205. Тел. 291-13-60.

ISBN978-5-906165-99-2

© Роднов М.И., 2018.

## Содержание

<b>Введение</b> .....	4
<b>Глава I. Первые шаги уфимского автомобиля</b>	
§ 1. «Смутное» начало (1906 – 1911 годы).....	10
§ 2. Гонки, гонки, гонки.....	49
§ 3. Сколько скотины на дорогах.....	74
§ 4. Начало регулирования движения.....	92
<b>Глава II. Автомобильный бум в Уфе (1912 – 1914 годы), война</b>	
§ 1. Бурный двенадцатый год.....	107
§ 2. Последние мирные времена.....	127
§ 3. Мобилизация уфимского автотранспорта, социальный состав автомобилистов .....	148
§ 4. Военные годы (1915 – 1917).....	191
<b>Заключение</b> .....	197

## Введение

История автомобильного транспорта в Уфе и Башкирии, его появление в начале XX столетия имеют свою литературу, хотя и небольшую. В советский период в трудах по истории края о наличии автомобильного транспорта почти не упоминалось. Кроме проблемы с источниками, решающим фактором являлся сугубо негативный образ, якобы, отсталой, «полуфеодальной» царской России. Надо также учитывать, что даже в позднюю советскую эпоху личный автомобиль оставался дефицитом, недоступной мечтой большинства населения, поэтому легковой автотранспорт, который составлял автопарк Уфы в начале XX века, не считался серьёзной темой исследования. Лишь в истории Уфы краеведом Ю.П. Кизиным использованы данные списка городского автопарка, составленного летом 1914 года, с началом Первой мировой войны машины подлежали мобилизации для нужд армии. «В начале XX в. в Уфе появились первые автомобили и мотоциклы. В 1914 г. в личном пользовании наиболее богатых дворян и буржуа имелось 15 легковых автомобилей и 8 мотоциклов. Грузовых автомашин не было»<sup>1</sup>.

С 1990-х годов в рамках краеведческого движения появляются более подробные публикации по истории уфимского автомобильного транспорта в дореволюционную эпоху. В 1999 году выходит статья М.И. Роднова «Первые уфимские авто»<sup>2</sup>, основанная на том же списке машин за 1914 год из местного архива. Затем краеведы и журналисты Уфы обращаются к данной теме, которая, в условиях массовой автомобилизации населения, становится востребованной. Печатается ряд статей в газетах<sup>3</sup>, где привлечена и иная информация. Одновремен-

---

<sup>1</sup> История Уфы. Краткий очерк / отв. ред. Р.Г. Ганеев. Уфа, 1981. С. 139 (авторы – Р.Г. Ганеев в соавторстве с Ю.П. Кизиным) (1-е изд. 1976 г.).

<sup>2</sup> Роднов М.И. Первые уфимские авто // Экономика в законах и знаниях (Уфа). 1999. Май. № 16 (51), 17 (52).

<sup>3</sup> Буравцов В. Автомобиль – не роскошь? // Уфимская жизнь. 2004. № 2 (1019) апрель–июнь; Мударисова Г. Карету мне ... и без лошадей! // Вечер-

но, более объёмные публикации появляются в историко-краеведческих сборниках. В 2004 году журналист Р.Г. Краснова издаёт альбом по истории Уфы, где приводит информацию В.Н. Буравцова в небольшом разделе «Карета без лошадей»<sup>1</sup>. Здесь впервые в историко-краеведческой литературе высказывается предположение о появлении автомобилей в Уфе в 1906 году, приводятся сведения о такси, регулировании движения, одном из первых ДТП. В разделе «о транспорте» в работе краеведа И.В. Нигматуллиной в трёх строчках сообщены итоговые цифры всё того же списка автомобилей 1914 года: «Так печально обстояли в городе Уфе дела с транспортом до революции 1917 года»<sup>2</sup>.

Своеобразный итог найденным источникам по истории уфимского автомобильного транспорта подвёл краевед В.Н. Буравцов в сборнике 2007 года. В своей статье он выделил подраздел «Первые автомобили». Датировку появления нового вида транспорта в Уфе уже сделал более осторожно – «в начале XX в.» Краткие данные по дореволюционному периоду автор дополнил сведениями по советской эпохе<sup>3</sup>.

Таким образом, несмотря на естественный в условиях современной сплошной автомобилизации интерес к истории возникновения этого нового вида транспорта в Уфе, издания ограничиваются единичными газетными статьями и материалами В.Н. Буравцова в краеведческих сборниках. В этих небольших, в одну – три странички работах встречаются неточности<sup>4</sup>, неверная да-

---

няя Уфа. 2005. 29 октября; Григоренко Г., Кузнецова Г. А я сяду в кабриолет... // *Вечерняя Уфа*. 2006. 4 февраля. Благодарю В.Н. Буравцова за предоставленный список публикаций.

<sup>1</sup> Краснова Р. Филокартист // *Родословная Уфы. Книга первая* / автор-составитель Рашида Краснова. Уфа, 2004. С. 33–35.

<sup>2</sup> Нигматуллина И.В. *Старая Уфа. Историко-краеведческий очерк*. 2-е изд. Уфа, 2007. С. 153 (1-е изд.: 2004).

<sup>3</sup> Буравцов Владимир. *На воде, по суше и в воздухе // Судебная связующая нить. Краеведческий альманах. Вып. 4* / Гл. ред. и сост. Г.А. Иксанова. Уфа, 2007. С. 126–127.

<sup>4</sup> Неведомо почему, например, утверждалось, что «первый в Уфе автомобиль принадлежал лесопромышленнику Лаптеву [...] это был австрийский "Лаурин и Клемент"» (см.: *Климович Екатерина. Глядя в зеркало прошлого*

тировка, отсутствует почти всегда указание на источник информации. Тем не менее, значение первых работ велико. В массовом гуманитарном сознании стал очевидным факт наличия автомобилей в Уфе и губернии, принципиально нового вида транспорта.

Одновременно, первые краткие упоминания об автомобилизации Уфы в начале XX века появляются в научной литературе. В параграфе «Рыночная экономика (транспорт, финансы, промышленность)» М.И. Роднов снова привёл сведения об автопарке Уфы и Уфимской губернии на 1914 год<sup>1</sup>. Неожиданный интерес к теме проявила историк из Казани Л.Р. Габдрафикова, собравшая сведения о татарах-автовладельцах, в том числе и в нашем крае. Она согласилась с датировкой появления машин в Уфе в 1906 году, обобщила немногочисленную литературу, обратилась к архивным фондам<sup>2</sup>. Единичные факты владения татарами автомобилями показаны как проявление модернизации российских мусульман. Общие сведения по механизации в Уфимской губернии в начале XX в. изложены в моих статьях<sup>3</sup>.

---

// Уфа. 2014. № 6).

<sup>1</sup> История Башкортостана во второй половине XIX – начале XX века. Т. II. Уфа, 2007. С. 103.

<sup>2</sup> *Габдрафикова Л.Р.* Повседневная жизнь городских татар в условиях буржуазных преобразований второй половины XIX – начала XX века. Казань, 2013. С. 164–168. Наличие автомобиля у помещика С.С. Джантюрина показано Г.Б. Азаматовой (см.: *Азаматова Г.Б.* Интеграция национального дворянства в российское общество: на примере рода Тевкелевых. Уфа, 2008. С. 109).

<sup>3</sup> *Роднов М.И.* Автомобиль на Южном Урале – к вопросу об уровне модернизации российского общества в начале XX в. // История, университет, историк / Отв. ред. В.Л. Пянкевич, В.В. Морозан. СПб., 2014 (Труды исторического факультета СПбГУ. Том 19). С. 79–86; *Он же.* Структура рынка сельскохозяйственной техники Уфимской губернии в конце XIX – начале XX века // Северо-запад в аграрной истории России. Вып. 21 / Под ред. В.Н. Никулина. Калининград, 2015. С. 91–99; *Он же.* Начало автомобилизации Стерлитамака // Региональная история: методология, источники, историография: сборник научных трудов третьих международных усмановских чтений / Науч. ред. Д.П. Самородов; М.Н. Фархшатов. Стерлитамак, 2016. С. 132–134; *Он же.* Мобилизация автотранспорта в Уфимской губернии в 1914 году // Война и оружие. Новые исследования и материалы. Труды Восьмой Международной научно-практической конференции. 17–19 мая 2017 года. Ч. IV / науч. ред. С.В. Ефимов. СПб., 2017. С. 107–112.

Появлению предшественника автомобиля – велосипеду посвящена моя небольшая книжечка<sup>1</sup>.

Скромные достижения историко-краеведческих исследований о судьбах уфимского автотранспорта начала XX века объясняются в первую очередь недоступностью источников, отсутствием в уфимских библиотеках полных комплектов подшивок местных газет, где содержались основные сведения об уфимских автомобилистах. А специфика темы требует отдельного специального изыскания, поиска разрозненных материалов, разбросанных в самых разнообразных источниках.

Тем более, что схожая ситуация сложилась с изучением истории автомобильного транспорта Российской империи в целом по стране, как и с показом уровня механизации в сельском хозяйстве<sup>2</sup>. Хотя первые издания появлялись ещё в дореволюционную эпоху<sup>3</sup>, новейшая литература по истории отечественного автомобилizма не очень многочисленна<sup>4</sup> и носит чаще научно-

---

<sup>1</sup> Роднов М.И. История уфимского велосипеда. Начало (1890–1917 годы). Уфа, 2017. 60 с.

<sup>2</sup> Сравни: *Олмстед Алэн, Роуд Пол*. Механизация сельского хозяйства в Калифорнии в 1870–1930 годах // *Аграрная эволюция России и США в XIX – начале XX века*. М., 1991; *Тюкавкин В.Г., Скрябин В.И.* Применение машин в сельском хозяйстве России в конце XIX – начале XX века // Там же.

<sup>3</sup> См., напр.: *Песоцкий И.А.* Самодвижущиеся экипажи с паровыми, бензиновыми и электрическими двигателями, экипажи с педалями. Описание их устройства и действия. СПб., 1898; др.

<sup>4</sup> История автомобильного транспорта в России до 1917 г. / Под ред. А.А. Шевчука и др. М., 1994; *Шугуров Л.М.* Автомобили в России и СССР. Ч. 1. М., 1993; *Он же.* Автомобильная Москва. Столетие 1902–2001 (Фотоальбом). М., 2004; *Он же.* Погоня за руссо-балтом. М., 2004; *Шляхтинский К.В.* Автомобиль в России: История автомобиля. М., 1993; *Шпотов Б.М.* Автомобили Форда в России, русские рабочие у Форда (1909–1919 гг.) // *Экономическая история*. Ежегодник. 2000. М., 2001. С. 326–348; *Мелентьев Ю.А.* Автомотогастропромышленности Российской империи. Исторические очерки. СПб., 2005; *Прокофьева Е.Ю. и др.* История отечественного автомобилестроения: учебное пособие для студентов, обучающихся по специальности «Автомобиле- и тракторостроение» / под ред. Л.В. Храмова, Н.Н. Щербакова. Тольятти, 2007; *Рубец А.Д.* История автомобильного транспорта России. М., 2008; *Иванкин Ф.Ф.* Автомобиль. Акции, паи и облигации акционерных обществ России. Конец XIX – начало XX вв. Каталог. М., 2009; *Алилов А.Н.* Социально-экономические последствия развития автомобильного транспорта в Дагестане (1901–1965 гг.). Автореферат дисс. ... докт. ист. наук. Махачкала, 2010; *Прокофьева Е.Ю.* История отечественной автомобильной промышлен-

популярный характер. Вышли также работы по автомобилям в армии во время Первой мировой войны<sup>1</sup>.

В историографии Западной Европы и Северной Америки существует обширная литература по истории автомобилизма, как важнейшей части истории промышленной революции<sup>2</sup>. Изучением истории автомобилизации также занимаются ассоциации любителей старинных машин (Античный Автомобильный Клуб Америки, основанный в 1935 году<sup>3</sup>, др.). Ряд работ по истории мирового автомобилизма вышел в России<sup>4</sup>.

В целом история распространения автомобилей в российской провинции показывается фрагментарно, лишь начинается изучение культурологического влияния механизации<sup>5</sup>. Зато весьма много материалов размещено в интернете, включая энциклопедию автомобилей<sup>6</sup>, интересные сведения содержит сайт Царскосельского автомобильно-спортивного клуба<sup>7</sup> и др.

---

ленности: от единичного к массовому типу организации производства (1896–1991 гг.). Автореферат дисс. ... докт. ист. наук. Саратов, 2011; *Карташев М.О.* Императорский электромобиль Columbia в Политехническом музее // Гатчинский дворец в истории России. СПб., 2016; др.

<sup>1</sup> *Кирилец Станислав, Канинский Геннадий.* Автомобили Русской Императорской Армии: «Автомобильная академия» генерала Секретева. М., 2010. См., также: *Канинский Г., Кирилец С.* Тракторы в русской императорской армии // Техника и вооружение: вчера, сегодня, завтра. 2010. № 5–6.

<sup>2</sup> См., напр.: *Cowan R.S.* A Social History of American Technology. New York, 1997; а также труды: Mowery D.C., Rosenberg N., Deitch J.W. и др. (в США).

<sup>3</sup> См.: [www.aaca.org](http://www.aaca.org).

<sup>4</sup> *Шишка В.Г.* Автомобили Франции 1889–1900. Леон Болле. Новочеркасск, 2014; *Шишка В.Г., Бережной Ю.М., Шишка Н.В.* Историографический обзор истории французских автомобилей конца XIX века // Международный журнал социальных и гуманитарных наук. 2016. Т. 7. № 1; др.

<sup>5</sup> См., напр.: *Шурыгина О.С.* В усадьбу на автомобиле: новый способ передвижения в воспоминаниях современников начала XX века // Русская усадьба в художественной литературе, дневниках и воспоминаниях. Программа конференции, 18–20 ноября 2015 г. М., 2015; *Она же.* Русско-французские связи и становление российского автомобилизма в начале XX в.: от «Дома А. Кегресса» в Царском Селе до парижских проектов С. Мельникова // Россия – Франция. Alliance культур. Ч. 2. СПб., 2016.

<sup>6</sup> См.: <http://www.2-capital.ru/russo-balt.html>; Первые автомобили в Богородском уезде. Нач. XX в. (<http://pechexod.livejournal.com/23950.html>); др.

<sup>7</sup> Царскосельский автомобильно-спортивный клуб // <http://www.tsar-auto-club.spb.ru>.



В данной книге впервые подробно изучается история автомобилизации Уфы и Южного Урала в начале XX века<sup>1</sup>. Исследование доведено до весны 1917 года, с началом Первой мировой войны происходят глобальные перемены, затронувшие судьбу первых уфимских авто. Часть машин была мобилизована на нужды обороны, а затем происходит обновление автопарка, связанное в том числе с последовавшей Гражданской войной.

Изучение такой достаточно сложной проблемы как история провинциального автомобилизма связано с большими сложностями в поиске информации. Сначала в Уфе насчитывались единицы автотранспорта и сведения о них часто зависели от степени любопытства местных журналистов. Поэтому пришлось провести сплошной просмотр всех уфимских газет начала XX столетия, вплоть до 1917 года. Особенностью уфимской периодики той поры было наличие конкурирующих изданий консервативного и либерального направлений, которые по разному, но всё-таки достаточно подробно освещали первые шаги автомобильного транспорта в Уфе и крае. Заметки о дорожных происшествиях, реклама, редкие статистические данные, статьи об автопробегах позволяют в основном раскрыть начало уфимского автомобилизма. Важное значение имел также сплошной просмотр всех издававшихся в Москве и Санкт-Петербурге первых автомобильных журналов.

Помимо периодической печати привлечена документация из Национального архива Республики Башкортостан (НА РБ), среди которой особое значение имеют данные об автопарке на лето 1914 года, собранные полицией для реквизиции машин в армию. Использованы материалы РГИА, где сохранилось немало документов о выработке законодательных актов по организации автомобильных перевозок, прошения предпринимателей о разрешении открытия автомобильного сообщения.

---

<sup>1</sup> Отдельные сюжеты о появлении автомобилей в Уфе (в популярной форме) выложены на сайте «Уфимский журнал», в разделе «Исторические картинки» за 2015 и 2016 годы.

## Глава I. Первые шаги уфимского автомобиля

### § 1. «Смутное» начало (1906 – 1911 годы)

Далёкие предшественники современных автомобилей – машины с паровыми двигателями появились ещё в XVIII веке. С 1870-х годов паровые колёсные тягачи применялись на заводах, во Франции ходили двухэтажные паровые омнибусы, в конце столетия в Европе выпускались различные паровые автомобили. Одновременно, с середины XIX века изобретались электромобили, в том числе в России.

Первые автомобили с двигателями внутреннего сгорания начали появляться уже в начале XIX столетия, шло усовершенствование конструкции, особых успехов добились Готлиб Даймлер, Карл Бенц, Арман Пежо и другие инженеры. К концу века по улицам городов Западной Европы ездили тысячи разнообразных автоматических экипажей, возникло крупное производство<sup>1</sup>. Передовые страны Западной Европы и США превратились в основных поставщиков автомашин для всего мира. Если в 1900 году из Франции было вывезено автомобилей на 9 417 000 франков, то в 1905 году – уже на 100 000 000 франков<sup>2</sup>. На 31 декабря 1904 года во Франции было зарегистрировано 1,5 млн велосипедов, 27 435 мотоциклеток и 25 017 автомобилей<sup>3</sup>.

Стремительный рост парка машин менял ситуацию на транспорте. В 1906 году журналисты отмечали, что в Париже началось сокращение числа лошадей, вытесняемых автомобилем. Современники точно прогнозировали: «не пройдёт и пятидесяти лет, как с улиц Парижа лошади почти совсем исчезнут»<sup>4</sup>.

Сначала как модная новинка, а потом как необходимое средство передвижения автомобили во всё воз-

---

<sup>1</sup> См.: Рубец А.Д. История автомобильного транспорта России. М., 2008. С. 25, 27, 31–38.

<sup>2</sup> Автомобиль (СПб.). 1906. № 6. С. 1253.

<sup>3</sup> Там же. 1905. № 22. С. 1129.

<sup>4</sup> Уфимский край. 1906. 8 августа (перепечатка).

растающих масштабах поставлялись в Российскую империю. По сведениям таможни в 1902 году было ввезено в Россию 35 машин, в 1903 году – 60, в 1904 году – 180, в 1905 году – 111, в 1906 году – 241 и в первой половине 1907 года – 257 различных автомобилей<sup>1</sup>. По другим данным, если в 1902 году в Россию ввезли 37 автомобилей и мотоциклеток на сумму 84 000 руб., то в 1905 году – 195 на 1 104 400 руб., в 1910 году – уже 2236 на 7 411 100 руб., а в 1911 году из-за границы поступила 3851 машина на 10 825 400 руб.<sup>2</sup> После некоторого спада вызванного революцией, импорт из-за рубежа стремительно нарастал. По некоторым данным, около 50% привезённых машин были американского выпуска, 35% – французские, примерно 10% – германские, английские, бельгийские, итальянские<sup>3</sup>.

Основное количество техники концентрировалось в Санкт-Петербурге и Москве<sup>4</sup>, где к 1905–1906 годам сложилась практически полноценная инфраструктура, от специализированных журналов и обществ<sup>5</sup> до сети магазинов, гаражей, авторемонтных мастерских, проводились выставки и первые авторалли. В обеих столицах и многих регионах Европейской части страны возникают различные автомобильные компании<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Автомобилист (М.). 1908. № 18. С. 25.

<sup>2</sup> Автомобиль. 1912. № 20. Автомобильная жизнь.

<sup>3</sup> *Фирлей-Канарский Н.* К современному состоянию автомобильной промышленности в России // Автомобиль. 1906. № 14. С. 1385.

<sup>4</sup> В 1905 году в Московской городской управе получили право езды на автомобилях (и мотоциклах) по улицам Москвы 114 человек (Самокат и мотор (СПб.). 1905. № 582. С. 193–194). В 1909 году, «по данным московской городской управы, на 1 июня в Москве состояло 264 автомобиля, которые подразделяются следующим образом: Лимузины – 50, Ландолэ – 32, Дубль-Фаэтоны – 1000 [ошибка, должно быть 10], таксомоторы – 4, грузовики – 26, омнибусы – 3, 2-местные автомобили – 15, автомобиль для починки трамвайных проводов – 1, санитарный автомобиль – 1, гоночный – 1, тонно – 1, купэ – 3, цистерны для нефти – 1, мотоциклетки – 26. После 1 июня поступило ещё таксомоторов – 3 и тюремных автомобилей – 3» (Раннее утро (М.). 1909. 12 июля). На 1 августа 1911 года в Москве было уже 826 машин (Автомобилист. 1911. № 13. С. 45).

<sup>5</sup> Российское Автомобильное Общество (СПб.) и С.-Петербургский Автомобиль-Клуб, Московский Клуб Автомобилистов и Московский клуб мотористов (см.: Автомобиль. 1907. № 1, 2).

<sup>6</sup> См.: РГИА. Ф. 23. Оп. 12. Д. 172, 259, 314, 561, 590, 596, 614 и мн. др.

Обильная реклама предлагала разнообразные модели западноевропейских и американских авто, существовал вторичный рынок машин<sup>1</sup>. Например, в 1905 году в Петербурге без труда можно было купить за 500 руб. двухместную коляску «Ришар» в 3,5 л. с. с двумя скоростями, охлаждение вентилятором (без воды). Или: «Омнибус восьми местный, кроме того 3 места на площадке и 2 спереди на пневматиках, прямо с фабрики», всего за 5500 руб. Или взять за 290 руб. новую мотоциклетку Бельгийской национальной фабрики в 2 л. с.<sup>2</sup>

Естественно, цены на импортную технику были весьма... «приличные». Так, в 1906 году в Питере новые модели «Ольдсмобиль» американского завода OLDS MOTOR WORKS, Detroit продавались: трёхместная машина в 4,5 с. за 1800 руб., четырёхместная 7-сильная – за 2300 руб., трёхместная 7-сильная – за 2500 руб., четырёхместный 10-сильный Ольдсмобиль-Тонно шёл за 3500 руб., а пятиместный 20-сильный – уже за 4600 руб. Однако бэушный четырёхместный Ольдсмобиль выпуска всего-навсего 1905 года в 7,5 сил продавался за 1200 руб.<sup>3</sup> Быстрый технический прогресс и жёсткая конкуренция на рынке приводили к такому же быстрому обновлению автопарка и модели стремительно устаревали. Тем более, что, пусть и небольшую, конкуренцию импорту создавали российские производители<sup>4</sup>.

Уже в 1880–1890-е годы началось отечественное производство автомобилей на предприятиях Е.А. Яковлева, П.А. Фрезе («АО Фрезе и К°»), Б.Г. Луцкого. В Москве в 1893 году инженер Ю.А. Меллер основал АО «Дукс», выпускавшее велосипеды, паромобили, автомобили, мотоциклы, омнибусы, автодрезины, аэросани, моторные лодки, а затем дирижабли и аэропланы. В Петербурге

---

<sup>1</sup> См.: Автомобильные старьёвщики // Автомобильное дело (СПб.). 1910. № 634 (советы как покупать авто, «продаваемых по случаю»).

<sup>2</sup> См.: Самокат и мотор. 1905. № 561, 563.

<sup>3</sup> Там же. 1906. № 608 и 609.

<sup>4</sup> См.: Русская автомобильная торговля и промышленность // Автомобильное дело. 1909. № 620–622; 1910. № 623–628 (сведения по Москве, Санкт-Петербургу и Варшаве).

действовали АО «Г.А. Лесснер» и завод И.П. Пузырёва, в Москве – Экипажно-автомобильная фабрика П.П. Ильина. С 1882 года в Риге (потом в Москве) разнообразную продукцию выпускал Русско-Балтийский вагонный завод (знаменитый «Руссобалт»): легковые и грузовые авто, омнибусы, пожарные машины<sup>1</sup>.

Многие предприятия занимались сборкой машин или установкой кузовов на импортные шасси и двигатели. К примеру, акционерное общество постройки и эксплуатации экипажей и автомобилей Фрезе и К° (Санкт-Петербург, Эртелев пер., 10) предлагало автомобили с двигателями систем Стандарт, Феникс, Жермен, Клеман и Дион-Бутон, а также мотоциклетки. Основанное ещё в 1852 году «акционерное общество машиностроительного, чугуно-литейного и котельного завода Г.А. Лесснер» (Санкт-Петербург, Выборгская сторона, Сампсониевская наб., 3) рекламировало себя как «единственное представительство и производство изделий заводов Даймлер». Оно выпускало катера, автомобили пассажирские, грузовые, омнибусы, фургоны, локомотивы, вагоны, вагонетки, дрезины, пожарные насосы, передвижные лесопилки, с бензиновыми, керосиновыми и спиртовыми моторами системы «Даймлер». Производились свои бензиновые, керосиновые и спиртовые моторы от 2 до 50 сил для динамо-машин, катеров и пр. В продаже имелись автомобили «Мерседес» модели 1905 года<sup>2</sup>.

Но в целом доля отечественной промышленности была невелика. Современник отмечал, что на рынке лишь «5 проц. русской постройки и сборки, причём только 2 проц. сделаны из русского материала на самом месте производства, а 3 проц. собраны из заграничных частей (моторы, рамы и т. п.), причём части преимущественно французские, германские и английские»<sup>3</sup>.

Из обеих столиц автомобиль начал победное шествие по провинции. Хотя выпускавшиеся в начале XX

---

<sup>1</sup> См.: Рубец А.Д. Указ. соч. С. 40, 45, 47, 52, 77 и др.

<sup>2</sup> Самокат и мотор. 1905. № 559.

<sup>3</sup> Фирлей-Канарский Н. Указ. соч.

века автомобильные журналы слабо освещали ситуацию в регионах, по опубликованным в них письмам и иной информации с мест можно проследить автомобилизацию областей и губерний Российской империи. По данным журнала «Автомобиль» в 1905 году корреспонденции (не обязательно от автовладельцев, могли быть просто интересующиеся) поступали из Каменец-Подольского, Гомеля, Нарвы, Киева<sup>1</sup>, Риги, Могилёв-Подольского, Харькова, Одессы, Тулы, Маньчжурии (из действующей армии), Херсонской губернии, Брест-Литовска, Варшавы, Ревеля, Благовещенска, Витебской губернии, Новороссийска и Сухума, Сум, Николаева, Костромы, Саратова, из городка Белый Смоленской губернии и со станции Розалино, Казани, Тамбова, Нижнего Новгорода, в 1906 году к ним добавились Севастополь, Кронштадт, Самара, Ялта и Симферополь, Псковская губерния, Калуга, Воронеж, Вильно, а житель городка Алатырь Симбирской губернии Н. Решетников изготовил самодельную моторную двухколёску.

Только с декабря 1906 по 1909 год в Управление внутренних водных путей и шоссейных дорог Министерства путей сообщения (МПС) было «подано свыше 60 ходатайств о разрешении открытия автомобильного сообщения между разными населёнными пунктами»<sup>2</sup>. Новый вид транспорта распространялся по всем регионам страны.

Всероссийский размах автомобилизации подал редакции журнала «Автомобиль» и её знаменитому редактору Андрею Платоновичу Нагелю<sup>3</sup>, одному из первых российских гонщиков и выдающемуся популяризатору автомобилизма в России, идею провести в 1907 году «Всероссийскую автомобильную анкету», то есть «подробный опрос всех русских автомобилистов относительно имеющих у них машин»<sup>4</sup>. К концу 1908 года получено было 220 ответов, из них 59 от столичных и 161 от

---

<sup>1</sup> В Киеве с 1904 года существовал Киевский клуб автомобилистов.

<sup>2</sup> РГИА. Ф. 23. Оп. 12. Д. 250. Л. 157 об.

<sup>3</sup> В Уфе проживал Густав Карлович Нагель, скорее всего, однофамилец.

<sup>4</sup> Автомобиль. 1907. № 24. С. 1547.

провинциальных корреспондентов (у 213 были машины). Но главное внимание уделялось техническим параметрам (самая распространённая марка «Бразье<sup>1</sup>»), данных по географии нет<sup>2</sup>.

Автомобилизация затронула и соседние с Уфой губернии<sup>3</sup>. Так, в феврале 1905 года редакция отвечала некоему Н.А. См-ну из Оренбурга: «Не откажите уведомить: получаете ли вы выписанный нами для вас американский журнал»<sup>4</sup>. В Екатеринбурге в 1908 году «с зимы нынешнего года группа столичных капиталистов намерена открыть грузовое правильное автомобильное движение»<sup>5</sup>. В 1909 году в Перми обсуждался вопрос о введении автобусных перевозок<sup>6</sup>. Тогда же в министерстве путей сообщения решали судьбу заявки инженера К.Ф. Самборского «об открытии автомобильного движения между г.г. Челябинском и Троицком». Местная полиция потребовала от предпринимателя расписки, «что последний отвечает за порчу дороги и мостов на пути следования автомобилей. Эта расписка г. Самборским была выдана», но ответа на ходатайство из министерства не поступило<sup>7</sup>. Затем в 1910 году в Челябинске «два предпринимателя из Риги изъявили желание открыть в Оренбургской губ. между Троицком и Челябинском и др. местах губернии автомобильные сообщения для перевозки срочных не тяжеловесных товаров, почтовой корреспонденции и проч.»<sup>8</sup>

---

<sup>1</sup> «Brasier», французская фирма. Именно на этой модели ездил А.П. Нагель.

<sup>2</sup> Автомобиль. 1908. № 20. С. 2338.

<sup>3</sup> См.: *Михитюк В.П., Яхно О.Н.* Повседневная жизнь Екатеринбурга на рубеже XIX–XX веков: очерки городского быта. Екатеринбург, 2014; *Казакова-Апкаримова Е.Ю.* Новые средства передвижения и эволюция городской повседневности на Урале в условиях урбанизации конца XIX – начала XX в.: восприятие современников // Человек в условиях модернизации XVIII–XX вв. Екатеринбург, 2015; *Абдрахманов К.А., Бурлуцкая Е.В.* Панкратовы. Европейский лоск в азиатских степях // Купечество оренбургское / науч. ред. Е.В. Бурлуцкая. Оренбург, 2016; др.

<sup>4</sup> См.: Автомобиль. 1905. № 4.

<sup>5</sup> Оренбургская газета. 1908. 10 сентября.

<sup>6</sup> Автомобиль. 1909. № 17. С. 2757.

<sup>7</sup> Там же. № 24. Хроника Аэро и Автомобильной жизни.

<sup>8</sup> Там же. 1910. № 9. Хроника Аэро и Автомобильной жизни.

В Самаре первые автомобили появились к 1903–1904 гг.<sup>1</sup>, в 1909 году имелось уже около 35 авто («Даррак» – 7, «Дитрих» – 7 и др.)<sup>2</sup>. Торговля велась как со складов («на складе имеются автомобили фабрики Берлие», контора И.К. Жиркова и П.Н. Полякова), так и по каталогам («Принимается выписка автомобилей», Ф.А. Нейман)<sup>3</sup>. В 1910 г. в Самаре действовал «автомобильный гараж, шла торговля шинами «Континенталь»<sup>4</sup>.

В январе 1911 года состоялось открытие автобусного движения в Челябинске, в один из дней в 10 утра от здания биржи отошла первая машина<sup>5</sup>. А предприниматели снова обращаются с просьбой о разрешении начать автомобильное сообщение между Челябинском, Троицком и Верхнеуральском (маршруты в сотни вёрст). Хотя начальник Самарского почтово-телеграфного округа выступил против идеи междугородного сообщения, так как понесут убытки содержатели ямщицких станций, летом 1911 года разрешение было получено<sup>6</sup>.

Тогда же в Челябинске возникает новое автопредприятие. «А. Лаврухин подал прошение о выдаче ему разрешительного свидетельства на открытие в Челябинске торгового дома для эксплуатации автобусного движения, продажи бензина, минеральных масл, автомобильных принадлежностей и ремонта автомобилей под фирмою "уральское автомобильное т-во"<sup>7</sup>.

Краевед Н.М. Чернавский отмечал про Челябинск. «В 1911 г. вводилось Уральским автомобильным т-вом (во главе с Лаврухиным и Тройбом) автомобильное сообщение по городу и до станции, встреченные неприяз-

---

<sup>1</sup> См.: *Ерофеев В.* «Странный грохочущий экипаж двигался без помощи лошадей...» Первые автомобили Самары // Струковский сад (Самара). 2005. № 3; Самарское купечество: вехи истории / под ред. Е.П. Бариновой. Самара, 2006. С. 296; <http://kraeham.livejournal.com/25308.html>; др.

<sup>2</sup> Автомобилист. 1909. № 24.

<sup>3</sup> Голос Самары. 1909. 2 июня.

<sup>4</sup> Там же. 1910. 18 марта.

<sup>5</sup> Голос Приуралья (Челябинск). 1911. 21 января.

<sup>6</sup> Там же. 27 января, 22 февраля, 19 июня.

<sup>7</sup> Коммерсант (М.). 1911. 25 января.



ненно легковыми извозчиками. Но оно не привилось здесь из-за бездоходности и в том же году закрылось»<sup>1</sup>.

Пришла очередь Уфы, но автомобиль появился не на пустом месте. Во-первых, общий уровень технического прогресса в крае был весьма высоким, напомним, что Уфимская губерния с десятками горнозаводских предприятий входила в число самых индустриальных регионов Российской империи. Давно уже стали обыденностью пароходы и паровозы, в различных отраслях хозяйства применялись многочисленные двигатели<sup>2</sup>. Реклама информировала, что продаётся локомобиль с соломорезкой<sup>3</sup>, в 1901 году в Уфе на Пушкинской улице (дом Виноградова) принимались заказы на различные машины, паровые, мукомольные, локомобили, лесопилки<sup>4</sup>, реклама двигателей, всяких паровых котлов и пр. присутствовала все последующие годы. По сведениям «Вестника Уфы» в 1909 году (№ 221) в Уфе даже изготавливали керосиновые моторы, постоянно предлагалась подписка на различные технические издания. Уже полтора десятилетия по уфимским улицам гоняли сотни и сотни велосипедистов.

А книги, столичные газеты и журналы, затем фотография и синемаграф подробно информировали уфимцев о самодвижущихся экипажах. С 1902 года в Уфе демонстрировали кино, на экране зрители воочию видели мчавшиеся машины. Так, в сентябре 1906 года в театре «Одеон» шла лента «Похищение на автомобиле»<sup>5</sup>, в августе заезжий демонстратор Н. Кордые показывал картину «Автомобильные гонки» из 4-х отделений<sup>6</sup>, а в

---

<sup>1</sup> Чернавский Н.М. Челябинск в его прошлом. 1736–1920 (хроника) [авт. вступ. ст. И.И. Вишев, М.А. Базанов, отв. за вып. Е.П. Турова]. Челябинск, 2016. С. 81.

<sup>2</sup> Ещё в 1870 г. рекламировался паровой плуг Фоулера, который притягивался канатами, и, передвигаясь между локомобилями, вспахивал почву (Уфимские губернские ведомости. 1870. 5 октября).

<sup>3</sup> Там же. 1897. 16 марта.

<sup>4</sup> Там же. 1901. 9 января.

<sup>5</sup> Уфимский край. 1906. 12 сентября.

<sup>6</sup> Уфимский вестник. 1906. 29 августа.

1907 году в кинотеатре «Экспресс» зрители смотрели фильм «Свадьба на автомобиле»<sup>1</sup>.

Иногда местная пресса публиковала заметки об авто. Например, летом 1900 года из «Казанского телеграфа» перепечатали статью об электромобилях<sup>2</sup>. Или, в 1903 году сообщалось об испытаниях почтовых автомобилей в Санкт-Петербурге<sup>3</sup>. Среди подписчиков на автомобильные журналы были уфимцы. Например, в ноябре 1909 года некий г. Л.Я. В-нъ из Уфы получил ответ редакции: «Интересующие вас каталоги выписаны непосредственно на ваше имя. Книги вышлем по получении. Фирме, о которой вы пишете, сообщим»<sup>4</sup>.

В 1903 году в «Уфимских ведомостях» (№ 62) выходит статья о городском транспорте, мечтали об уфимском трамвае, но про авто ни звука. Их точно в Уфе ещё нет, а вот в соседнем Екатеринбурге в 1903 году автомобили имелись<sup>5</sup>. Сплошной просмотр уфимской прессы не даёт никаких сведений об автомобилях. Так, осенью 1905 года в Уфимской городской думе были подготовлены обязательные правила только для велосипедистов<sup>6</sup>. А тут ещё грянула революция и с 1905 года главной обязанностью наших «ведомостей» стала борьба с революционной заразой, хроника городской жизни сократилась до минимума, от журналистов требовалось разоблачать и развенчивать.

И вот в разгар революционных страстей<sup>7</sup> в Уфу привезли первые автомобили. В статье, где использованы материалы краеведа Владимира Николаевича Буравцова, говорится, что «судя по всему, первые машины

---

<sup>1</sup> Уфимский край. 1907. 18 декабря.

<sup>2</sup> Уфимские губернские ведомости. 1900. 22 июня.

<sup>3</sup> Уфимские ведомости. 1903. 16 октября.

<sup>4</sup> Автомобиль. 1909. № 22. Почтовый ящик.

<sup>5</sup> См.: Уфимские ведомости. 1903. 26 августа.

<sup>6</sup> Уфимские губернские ведомости. 1905. 28 сентября.

<sup>7</sup> Любопытно, но разоблачая разгул терроризма, журналисты упоминали машины. «Вот быстро катится по улицам белокаменной столицы автомобиль и юный сын российского миллионера тешит себя с своего усовершенствованного экипажа стрельбой из револьвера в безмолвно стоящего на посту городского» (Уфимский край. 1907. 8 мая).

появились в Уфе около 1906 года»<sup>1</sup>. Автор, видимо, исходил из того, что весной следующего 1907 года Уфимская городская дума в заседании 14 марта принимает решение «о взимании в пользу города сбора с велосипедов и автоматических экипажей». Заявлялось, что доход города в 1907 году увеличится за счёт сбора с лошадей на 1500 руб., а с «велосипедов и автоматических экипажей» – на 100 руб.<sup>2</sup> Логично допустить, что они в Уфе уже имелись в некотором количестве и вряд ли появились накануне заседания думы. Отметим отсутствие термина *автомобиль* в официальном постановлении. Решив вопрос с налогообложением, думцы на заседании 13 апреля 1907 года принимают постановление «о порядке движения по улицам»<sup>3</sup>, которое касалось и уфимских авто.

Действительно, первое упоминание о наличии в Уфе автомобиля относится к осени 1906 года. В либеральном, прокадетском «Уфимском вестнике» по выходным аналитическую рубрику «Воскресные беседы» вёл журналист, скрывшийся под псевдонимом «Соловей». Тут как раз император разогнал слишком левую первую Государственную думу, с этим событием газетчик и связал автомобильную тему.

«Уфимцам не везёт. Всячески нарушается в городе порядок. Нарушается порядок дикостью хулиганов, нарушается порядок и культурой купцов. Так, один из местных коммерсантов приобрёл **мотор**, и не сообразив, что скорая езда на моторе со звонками напугает всех встречных лошадей, катался 22 сентября по центральным улицам, наводя страх и ужас на некультурных уфимских лошадей. Близ парка лошадь разбила телегу с бочкой, близ дворянского собрания шарахнулась лошадь с пролёткой, а по Пушкинской испуганная лошадь так понесла какого-то башкира, что надо полагать разбила всё вдребезги. Мы ничего не имеем против езды на мо-

---

<sup>1</sup> Краснова Р. Филокартист // Родословная Уфы. Книга первая / автор-составитель Рашида Краснова. Уфа, 2004. С. 34.

<sup>2</sup> Уфимский край. 1907. 16 марта.

<sup>3</sup> Там же. 15 апреля.

торе, но полагаем, что мотористу следовало-бы подумать о том, что необходимо сначала приучить лошадей к движению мотора, иначе сказать, следовало некоторое время мотору с одним, а не четырьмя пассажирами двигаться самым тихим ходом, а засим вообще медленнее ездить. Быстрая же езда на моторе воспрещена даже в столицах и за границей. Во избежание могущих быть несчастий полиции следует обязать владельца мотора ездить самым медленным образом, а на людных улицах совершенно воспретить эту вредную забаву.

Забавы бывают разные. Городской забавой явился "распущенный мотор", а загородней забавой "распущенная Дума"<sup>1</sup>.

Видимо, журналист «Соловей» оставил описание одной из первых поездок на автомобиле по улицам Уфы, в предыдущих «Воскресных беседах» машина не упоминается, есть лишь рассказ о гонках и наездах велосипедистов<sup>2</sup>.

Итак, в сентябре 1906 года в Уфе имелся большой автомобиль, где поместилось четыре пассажира. Единственный в городе, журналист упоминал «моториста» и «владельца мотора» в единственном числе, не обобщая проблему, значит других ещё не было в городе. И, наконец, газетчик чётко указал профессию и сословие первого автовладельца: местный коммерсант и купец.

В следующем (1907) году точно известно наличие машин у двух жителей Уфы – А.Ф. Чижёва и А.А. Серебренникова. Но также точно известно (см. далее), что инженер-путеец Серебренников получил машину в ноябре 1906 года и никак не мог гонять по улицам Уфы в сентябре. Спутать купца и инженера журналист тоже был не в состоянии.

Напрашивается один вывод – первым уфимским автомобилистом являлся один из самых крупных предпринимателей Уфы Александр Фёдорович Чижёв (фами-

---

<sup>1</sup> Уфимский вестник. 1906. 24 сентября.

<sup>2</sup> Там же. 16 июля.

лия записывалась и как Чижов)<sup>1</sup>. Видимо, во дворе знаменитого чижёвского дома по ул. Большой Казанской (совр. Октябрьской революции, 10, библиотека) стоял в каком-нибудь сарае первый уфимский автомобиль.



Александр Фёдорович Чижёв (Комсомольская правда. 2014. 12 ноября; <http://www.ufa.kp.ru/daily/26304.4/3182708/>).

---

<sup>1</sup> Чижов Александр Фёдорович (1874–1937), «потомственный почётный гражданин, владелец имения Миловка в Уфимском уезде Уфимской губ. Получил хорошее общее и музыкальное домашнее образование. После смерти отца его мать самостоятельно вела все хозяйственные дела, не доверяя полностью сыну... И.А. Чижова пригласила на работу в качестве специалиста по горному делу студента Горного института Виталия Алексеевича Гассельблата – брата Ольги Алексеевны Гассельблат, ставшей женой её сына Александра Чижова. После окончания института будущий "главный инженер всего Урала" В.А. Гассельблат служил с 1909 по 1912 г. управляющим имений И.А. Чижовой». Он жёстко контролировал расходы А.Ф. Чижова, большого любителя поиграть в рулетку в Монте-Карло...

«30.08.1908 г. на одном из первых в Уфе автомобилей, принадлежавшем А.Ф. Чижову, было совершено путешествие из имения Миловки в Оренбург. С А.Ф. Чижовым прокатились В.А. Гассельблат и И.П. Мешалкин... Описание поездки и свои впечатления В.А. Гассельблат под псевдонимом "Виталий Горный" поместил в газете "Вестник Уфы"».

Как и его родители, Александр Фёдорович занимался благотворительной деятельностью... После кратковременного пребывания в Сибири в 1919–1923 гг. А.Ф. Чижов жил с семьёй в Самаре, с 1923 г. в Москве. Был арестован органами НКВД и расстрелян. В дальнейшем реабилитирован.

Жена, с 9 мая 1903 г. (Уфа), Гассельблат Ольга Алексеевна (1883–1926), дети: Ольга, Фёдор, Александр и Виктор (*Гассельблат Герман. Чижовы в Уфе, Санкт-Петербурге и Москве // Судеб связующая нить. Краеведческий альманах. Вып. 4 / гл. ред. и сост. Г.А. Иксанова. Уфа, 2007. С. 115–116; То же: <http://ugo10.narod.ru/shijovi.htm>; см. другие ресурсы интернета).*

Какую модель привёз А.Ф. Чижёв в 1906 году неизвестно, в 1908 году он приобрёл новый «Фиат» ландо<sup>1</sup>. Куда делась старая машина, первая пылившая по уфимским улицам? Можно лишь гипотетически предположить, что Чижёв продал авто тоже кому-то из уфимцев, далее в списке мобилизованных в 1914 году машин, вероятно, она присутствует. Также возможно, что именно чижёвский «фиат» затем купит уфимская полиция.

Немного позднее «миллионщика» Чижёва автомобиль купил служивший в Уфе инженер А.А. Серебренников, он получил машину в ноябре 1906 года.

Александр Антонович Серебренников (фамилию часто искажали) являлся служащим Самаро-Златоустовской железной дороги, осенью 1906 года проживал в Уфе по адресу Ильинская улица, дом № 61, это угол со Спасской, совр. перекрёсток Валиди и Ново-Мостовой, ниже Кабельного завода, сейчас остановка общественного транспорта «Училище искусств», рядом торговый павильон. Домовладение принадлежало А.А. Зеленцову.

Здесь семья путейца первое время снимала жильё, а к 1911 году на имя супруги – Екатерины Николаевны Серебренниковой – были приобретены два домовладения в Старой Уфе по улице Будановской, 25 и 27 (совр. улица Егора Сазонова). Там указано проживание и мужа, А.А. Серебренникова.

А.А. Серебренников служил на очень важной должности начальника Уфимских железнодорожных мастерских<sup>2</sup>, государственной, стратегически важнейшей Самаро-Златоустовской магистрали, откуда начинался великий путь в Сибирь.

---

<sup>1</sup> Вестник Уфы. 1908. 6 сентября. Можно предположить, что первая машина в Уфе была какой-то европейской марки. Самые богатые автомобилисты (Чижёв и Видинев) приобретали именно европейские модели, более красивые и изящные, что соответствовало их статусу. Американские производители ориентировались на покупателя из среднего класса, внешний вид американских автомобилей был более скромным.

<sup>2</sup> До 1906 года этот пост занимал В.Д. Лопатко, затем в календарях за 1907 и 1908 годы должность вообще не упоминается.

Александр Антонович Серебрянников возглавлял крупнейшее предприятие<sup>1</sup> Уфы до 1916 года<sup>2</sup>, в справочнике на 1917 год должность начальника мастерских указана вакантной<sup>3</sup>. Сохранившийся формуляр о службе А.А. Серебрянникова позволяет восстановить биографию второго автомобилиста Уфы<sup>4</sup>.

Высокооплачиваемая работа позволила купить два домовладения (землю с постройками) и обзавестись автомобилем, который не только отвечал техническим увлечениям хозяина, но был необходим как средство передвижения. Семья проживала достаточно далеко от места работы А.А. Серебрянникова (станция Уфа возле совр. железнодорожного вокзала).

---

<sup>1</sup> К 1905 году в железнодорожных мастерских было занято 2 тыс. рабочих (Очерки по истории Башкирской АССР. Уфа, 1959. Т. I, ч. 2. С. 291).

<sup>2</sup> Начальником мастерских на 1916 год был инженер-технолог Александр Антонович Серебрянников, проживавший по ул. Будановской в собственном доме (телефон № 296) (Записная книжка для чинов Уфимской Городской полиции. На 1916 год. Уфа, 1916. С. 26).

<sup>3</sup> Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1909 год. Уфа, 1909. С. 38; Адрес-календарь Уфимской губернии на 1912 год. Уфа, 1912. С. 23; То же на 1914 год. Уфа, 1914. С. 37; То же на 1916 год. Уфа, 1916. С. 38; Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1917 г. Уфа, 1917. С. 38; Справочная книга г. Уфы. Уфа, 1911. С. 23, 215.

<sup>4</sup> Александр Антонович Серебрянников родился 23 февраля 1864 года в Томске в семье сотника 12-го конного полка Сибирского казачьего войска (затем отставного есаула). Окончил в 1888 году Политехнический институт в Санкт-Петербурге со званием инженера-технолога. Видимо, вернулся в Томск, где в 1890 году женился на дочери статского советника Екатерине Николаевне Баранской (1867 г. р.). Дочь Ольга. В 1895 году поступил на службу в МПС на Сибирскую железную дорогу (помощник контролёра, помощник машиниста депо «Обь», машинист, помощник начальника, начальник этого депо, начальник участка службы тяги Сибирской дороги). С 1 июня 1906 года А.А. Серебрянников – начальник Уфимских главных мастерских Самаро-Златоустовской железной дороги. Но он служил «по вольному найму в должности начальника», почему долгое время не упоминался в справочниках. Лишь в 1910 году вошёл в штат МПС. 20 апреля 1916 года перемещён на должность старшего инженера по оборудованию Безымянковских мастерских СЗЖД в Самаре, «в связи с производством работ по постройке Безымянковских мастерских». Инженер VIII класса (1910), коллежский секретарь (1911), инженер VII класса (1913), титулярный советник (1913). Награды: Св. Станислав 3-й ст. (1902), Св. Анна 3-й ст. (1907), Св. Станислав 2-й ст. (1915) за труды по мобилизации (РГИА. Ф. 229. Оп. 19. Д. 2939. Л. 1 об. – 3, 5–7, 10, 70, 73–74).

Для приобретения автомобиля А.А. Серебренников 10 сентября 1906 года обратился в известную московскую фирму «Жемличка и К<sup>о</sup>», которая в том числе брала на реализацию (на комиссию) подержанные машины. Она и предложила ему автомобиль предпринимателя Прокина, одного из совладельцев Торгового дома братья С.Н. и А. Прокины. Эта московская фирма являлась представителем Руссобалта, торговала различной машиностроительной продукцией (Б. Лубянка, М. Кисельный пер., дом Эрлангера).

15 сентября 1906 года Прокин отправил в Уфу письмо, которое Серебренников сохранил и в сентябре 1914 года, во время мобилизации автомобилей, передал в комиссию, видимо, понимая историческое значение переписки. Приведём письмо полностью (отпечатано на машинке).

«Господину А.А. Серебренникову

Уфа, Ильинская ул., № 61

Милостивый Государь

Александр Антонович.

Торговый Дом "Г. Жемличка и К<sup>о</sup>" передал мне Ваше уважаемое письмо им от 10-го сего месяца, заявив, что одновременно они рекомендовали Вам мой автомобиль.

Ссылаясь на содержание Вашего названного выше письма, я ниже позволяю сообщить Вам некоторые сведения о моём автомобиле.

Автомобиль мой был куплен мною у Г. Жемличка и К<sup>о</sup>, весною сего года и я ездил на нём очень немного, пользуясь случаем, когда приходилось жить в Москве – от поездки до поездки по делам по матушке России. – Этот автомобиль я хочу продать исключительно потому, что убедившись в том, что современные машины не игрушка, я купил себе у тех же гг. Жемличка и К<sup>о</sup> автомобиль значительно больший по силам и по вместимости, что мне (последнее) как семейному более подходит. Автомобиль типа прилагаемой при сём фотографии, фаб-



рики "Ольдсмобиль" последнего выпуска; имеет двигатель в 7–9 лошадин.<sup>1</sup> сил, очень прочно весь конструирован; вес его 33 пуда. Имеет два постоянных места впереди и затем, когда снять заднюю доску, то можно вместо неё пристроить – точно такого вида как переднее место – ещё заднее место, также для двух пассажиров. Весь кузов машины очень легко снимается, что удобно при чистке или ремонте двигателя; расстояние между задней и передней осью 66" [здесь и далее, дюймов]; ширина колеи 55", что дало автомобилю страшную устойчивость; размер поршня 5" x Ход 6". При 4 пассажирах, по нашим шоссе, мне приходилось убеждаться, что двигатель очень мало сбавлял в скорости – против того, когда приходилось ехать вдвоём с шоффером, так: делая вдвоём накруг конец от Москвы до моей дачи в 16 вёрст [конечно когда свободная дорога, не грязно и прочее<sup>2</sup>] в течение 25–28 минут, я тоже расстояние и при тех же условиях, но с 4-мя пассажирами, проезжал в 30–35 минут, совершенно не напрягая двигателя. Рама автомобиля угловой стали во всю длину кузова. Тормоза – один на двигатель, другой бандажими на колёса. Рессоры также во всю длину кузова, с двумя сплошными нижними листами. Колёса диам. 28" с пневматиками в 100 или 110 мм. диаметром, поставлены мною по моему заказу чтобы до минимума свести тряску, чего я и достиг вполне, хотя возможно что и в ущерб быстроте движения; но большей скорости – чем есть я и не искал, да и считаю, что и этой за глаза достаточно, а между тем в смысле спокойного и плавного хода я достиг лучшего что было можно.

Относительно степени разработанности трущихся частей – я вперёд предупреждаю, что разработанных частей, ни даже мало-мальски сработанных частей Вы в моей машине не найдёте; гарантией тому и очень короткое время пользования машиною и (без гордости) умелый за нею уход и постоянное наблюдение моё и

---

<sup>1</sup> Приписано карандашом.

<sup>2</sup> В письме вставки в квадратных скобках сделаны автором.

моего шоффёра. С виду, в смысле состояния окраски и обивки тоже самое – машина выглядит совершенно новой и вполне чистой. Из принадлежностей и инструмента к машине я могу передать Вам всё то, что получил сам, а именно: заднее сиденье, подножка к заднему сиденью, насос воздушный для шин и насос для масла, маслѐнку, 3 или 4 разных ключей и остальной мелкий инструмент – выдаваемый Жемличка обычно к каждой машине. Кроме этих предметов я могу передать и купленные мною после особо: 2 запасные воздушные камеры к шинам [чтобы не заниматься починкою их при проколе на самой дороге], лаковую сумку во всю ширину кузова для камер и прочих вещей, довольно удобна; ацетиленовый фонарь для которого я приделал особое место впереди, т. к. керосиновые очень недостаточны, гудок (т. е. трубу) и если что окажется ещё. Если Вы вообще незнакомы с автомобилями и этого типа в частности, то я, на Октябрь или Ноябрь, мог бы послать к Вам для Вашей практики своего шоффёра, как для ознакомления Вас с уходом за машиною, так и для Вашей практики и это считаю особо важным потому уже, что испортить машину очень недолго и нетрудно, а иметь её в порядке незнакомому с ней и очень таки тяжело, а учиться на ней [уходу и прочее] – значит её портить.

Ну, сказал я Вам теперь кажется всё и пожалуй даже придѣтся вперѣд просить Ваших извинений за столь обширную рекламу моей машины; но она и стоит этого.

Что касается цены, то вот: купил я её за Рб. 2300. – теперь я хотел взять за неё через Жемличку Рб. 1700. – Её, они говорят, Вам уже письменно предлагали, и именно за эту цену. Если Вы решите её купить непосредственно от меня, то я с удовольствием скину Вам то, что всё равно придѣтся отдать за комиссию Жемличке, то есть 10% или 170 Рб. Следовательно буду считать за машину ровно Рб. 1500. – и конечно ст. Москва<sup>1</sup>. Отправить могу в любую минуту и пожалуй в крайности даже одновременно вышлю и шоффёра, за которого

---

<sup>1</sup> То есть отгрузка со станции Москва, перевозка за счёт покупателя.

Вам придётся уплатить лишь по 1 рб. в день, при Ваших харчах и проезде туда и обратно. Одно ещё попрошу заметить, что сообщаемое мною отнюдь не реклама и всё это я твёрдо верю не откажет Вам засвидетельствовать Т. Д. Жемличка и К°.

В ожидании Ваших известий, имею честь быть с совершенным почтением». Подпись: «ВПрокин» (видимо, «Ваш Прокин»)<sup>1</sup>.

То есть, Прокин предлагал А.А. Серебренникову почти новый американский автомобиль 1906 года выпуска в хорошем состоянии и со значительной скидкой с первоначальной цены. обстоятельный рассказ о машине опытного автомобилиста убедил уфимского покупателя, инженер-путеец согласился, и 30 октября 1906 года Прокин отправляет новое письмо, написанное от руки (далее приводятся фрагменты, пропущен ряд инструкций, автор даже делал рисунки).

#### «Многоуважаемый Александр Антонович!

Ваше письмо и перевод на Руб. 500.00 я получил и тотчас же поручил г. Жемличке вычистить, упаковать и отправить автомобиль. Вот уже несколько дней как всё это исполнено, а дубликат накладной они послали от своего имени через Волжско-Камский Коммерческий Банк. [...] Автомобиль хорошо упакован в решётку, под него поставлен ящик с разными мелкими вещами; отправка сделана малой скоростью.

Теперь попробую рекомендовать Вам как пустить машину в ход, но боюсь, что сделаю это не совсем удачно.

Первое: как получите, то пусть постоит в тёплом помещении, чтобы отогрелся и вообще обязательно, чтобы машина стояла в тепле – где не замерзает вода. Потом налейте воды в бак, сзади, с левой стороны; из него, во избежание замерзания и разрыва, вода была вся вы-

---

<sup>1</sup> НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1018. Л. 5 об., 4 и об., 5. Карандашом приписано: «Прилагаю объявление г. д. Жемличка о типе моего автомобиля».

пущена. Убедитесь есть ли бензин в баке с правой стороны; отпните кран находящийся внизу бака, тот кран – от которого идёт медная трубка к карбуратору. На карбураторе есть выдающийся шпинёк – за который подёргайте раз 10–20, пока внизу карбуратора не потечёт бензин – это докажет, что бензин проходит в карбуратор свободно. [...]

Потом поверните несколько раз рукоятку и послушайте работает ли батарея и следовательно получается ли искра. Если заставить вертеть ручку кого либо другого Вы зайдёте взад машины, откроете крышку катушки и услышите, что индуктор гудит, то следовательно батарея работает. [...] пробуйте пустить но обязательно нажав педаль – что у самого сиденья внизу – под каблуком ноги, если сесть на автомобиль. [...]

Когда убедитесь, что машина работает, то попробуйте понемногу ехать. Сядьте, возьмите в левую руку руль, поднимите на сравнительно быстрый ход рычаг вспышки, правой рукой прижимайте рычаг передач вперёд – машина должна сдвинуться; проехав немного вперёд, вернитесь задним ходом, нажав рычаг назад, но этот ход употребляйте редко, он разстраивает работу механизма. [...] Гораздо лучше, если бы Вы взяли моего шоффёра на 1–2 недели. Это Вам будет стоить пустяки, а за это время Вас он выучил бы ею владеть.

А пока мой сердечный привет и лучшие пожелания. Готовый к услугам [подпись: вПрокин].

Р. С. Машину перед отправкой проверил; всё в порядке, работает отлично<sup>1</sup>.

Таким образом, в последних числах октября 1906 года из Москвы в Уфу малой скоростью (так перевозились грузы, большой шли пассажирские) отправили автомобиль. В начале ноября 1906 года А.А. Серебренников наслаждался видом авто. Своего!

Инженер-технолог обошёлся без шоффёра-наставника и сам овладел искусством вождения. Эта машина исправно служила ему до 17 сентября 1914 го-

---

<sup>1</sup> Там же. Л. 3 об., 2 и об.

да, когда хозяин представил её военно-автомобильной мобилизационной комиссии. Сохранилось описание легкового автомобиля завода «Ольдсмобиль» выпуска 1906 года Александра Антоновича Серебренникова.

Это была 4-местная машина в 7 л. с. с одним цилиндром диаметром 127 мм, ход поршня – 153 мм, нормальное число оборотов – 800. Топливо подавалось самотёком, карбюратор с клапаном, зажигание – «магнето Симс выс. напряж.», смазка: капельная маслёнка и «Штауфер»<sup>1</sup>, охлаждение – термосифон, сцепление тормозными лентами, передача – «Планетная», две скорости вперёд, одна назад, колёса деревянные, шины – 760 x 90 мм, «тормаза – один ленточный на задние колёса», кузов открытый без верха.

К машине прилагался набор принадлежностей, инструментов и запчастей: по кожаной подушке переднего и заднего сидения, резиновый коврик у сидения шоффера, два фонаря боковых керосиновых медных с лампами, гудок медный с гибкой трубкой и грушей, магнето «Бош», насос с манометром для шин, маслёнка, молоток слесарный с ручкой в ½ фунта, отвёртка в 7" с ручкой, плоскогубцы с кусачками в 6", ключ английский раздвижной в 4", напильник в 6", бородок 5", зубило, ключи гаечные: 22 x 26, 18 x 20, 12 x 15, ключ торцовый 12 x 10, два ключа специальных и две свечи<sup>2</sup>. Таким было второе уфимское авто.

Старомодный для 1914 года маленький автомобиль оказался непригоден для военной службы, его вернули хозяину. На описании машины в сентябре 1914 года карандашом сверху добавили: «вышедший из срока», то есть модель явно устарела. Машина находилась в Уфе до 1916 года, когда А.А. Серебренникова перевели в Самару. Наверняка, он забрал авто с собой.

Какую же модель «Ольдсмобилья» купил А.А. Серебренников в 1906 году? Обратим внимание на слова из первого письма Прокина: «Этот автомобиль я хочу про-

---

<sup>1</sup> Штауфер – тавотница, маслёнка для густой смазки тавотом (солидолом).

<sup>2</sup> НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1018. Л. 24–25.

дать исключительно потому, что убедившись в том, что современные машины не игрушка, я купил себе у тех же гг. Жемличка и К° автомобиль значительно больший по силам и по вместимости». Первый хозяин назвал его игрушкой, семью на дачу на таком не свозишь.

Машина с одним цилиндром, движок мощностью всего 7 л. с. Это малолитражка, говоря по современному. Кузов открытый и «без верха», да тормоз на задние колёса.

Второе уфимское авто было «американкой». Автомобили выпускались на заводе «Olds Motor Works» в Лансинге, штат Мичиган, основанном Рэнсомом Олдсом в 1897 году. Последние автомобили Olds были выпущены в 1907 году, после чего компанию купила корпорация General Motors в 1908 году.

Особую популярность имела модель Oldsmobile Curved Dash («Олдсмобил Кэвд Дэш», русс. «Олдсмобил с изогнутым передним щитком») с двухместным открытым кузовом «Runabout» (с двумя вырезами в боковинах вместо дверей), выпускавшийся с 1901 по 1907 годы. Этот маленький автомобиль с 1-цилиндровым 5-сильным двигателем и 2-ступенчатой планетарной передачей имел большой успех. В короткий срок «Карвед Дэш» сделался самым массовым бензиновым автомобилем Америки.

Официально автомобили назывались «Olds automobiles», однако в разговорной речи именовались «Oldsmobiles». Это прозвище в основном относилось к модели Curved Dash и приобрело известность благодаря популярной в 1905 году песне «In My Merry Oldsmobile».

Young Johnny Steele has an Oldsmobile  
He loves his dear little girl  
She is the queen of his gas machine  
She has his heart in a whirl  
Now when they go for a spin, you know,  
She tries to learn the auto, so  
He lets her steer, while he gets her ear  
And whispers soft and low...

Вольный русский перевод:

Молодой Джонни Стил водит Олдсмобил  
Он любит свою малышку (это не про машину, а про девушку)  
Она королева на его заправке (тут двойной смысл, gas machine –  
раньше называли аппарат для анестезии)  
Она кружит ему голову  
И когда они едут прокатиться, вы знаете о чём я,  
Она пробует водить, и  
Он даёт ей поручить, наставляя её (have someone's ear – иметь  
возможность давать совет, но буквальный тоже подходит)  
И шепчет тихо и нежно...

Видимо, такую модель (фото из интернета ниже) и привезли в Уфу в ноябре 1906 года, на ней гонял десять лет по нашим улицам Александр Антонович Серебренников. Кстати, он участник первых ДТП в Уфе, современники жаловались на его быструю езду, неожиданные высказывания из-за угла, что подходит именно для маленькой легковушки.



Можно предположить, что сначала, осенью 1906 года свою машину А.А. Серебренников держал где-нибудь в помещениях железнодорожных мастерских (вспомните совет продавца поддержать первое время машину в теп-

ле), а зимними месяцами на открытой малолитражке много не поездишь. Поэтому пресса лишь в следующем (1907) году на уфимского читателя буквально обрушила поток информации.

В консервативном «крае» выходит статья М. Меньшикова «Письма к ближним. Сфинкс и автомобиль»<sup>1</sup>, затем, скорее всего, уфимец Е. Марченко в заметке «Автомобиль и князь Боргезе» отмечает: «В то самое время, когда автомобиль на западе является уже серьёзным способом передвижения, у нас до сих пор это игрушка небольшой кучки лиц, которые изо всех сил стараются носиться по улицам города, как можно скорее, и дают только прохожих»<sup>2</sup>. Сотрудник либерального «вестника» предлагал в июле 1907 года, «чтобы г.г. уфимские автомобилисты и велосипедисты соединились бы и устроили встречу гонщику»<sup>3</sup>.

Первыми уфимскими автомобилистами было несколько лиц из состоятельных семей общества, имевших средства купить и привезти за тысячи вёрст дорогостоящую игрушку. Но идея использования машины как средство бизнеса тоже сразу была воспринята местными предпринимателями. И первым на этой стезе в Уфе выступил Павел Флегонтович Коропачинский.

Уже весной 1907 года он обращается к властям с неожиданной идеей междугородного автомобильного сообщения. Газетчик радостно рапортовал: «Между Уфою и Стерлитамаком и Уфою и Бирском с 15 июля с. г. устанавливается автомобильное движение. Инициатором его является П–л<sup>4</sup> Ф. Коропачинский. Будут ходить два

---

<sup>1</sup> Уфимский край. 1907. 9 июня.

<sup>2</sup> Там же. 11 июля.

<sup>3</sup> Вестник Уфы. 1907. 20 июля.

<sup>4</sup> Павел Флегонтович Коропачинский родился 12 декабря 1858 г. (НА РБ. Ф. И-294. Оп. 1. Д. 42. Л. 1 об.). В истории Уфимского края более известен его брат Пётр Флегонтович Коропачинский (род. 21 декабря 1864 г.), в 1898–1901 годах председатель Златоустовской уездной земской управы, в 1905–1917 годах – Уфимской губернской земской управы, в марте-июне 1917 года – губернский комиссар Временного правительства (*Исхаков С.М. Коропачинский // Башкирская энциклопедия. В 7 т. Т. 3. З–К / гл. ред. М.А. Ильгамов. Уфа, 2007. С. 496*). От этой фамилии произошло название станции Крочачёво (изначально – Коропачёво).



автомобиля; на Стерлитамак движение будет по тракту, а на Бирск по просёлочной дороге, а именно: на Благовещенский завод, Степановку и далее. Один автомобиль предполагается на 36 мест. До Стерлитамака считается 120 вёр. Путь этот будет проходиться в 3 часа, до Благовещенского завода, например, – в час. Плата на Стерлитамак 3 рубля с персоны»<sup>1</sup>.

Следом П–л Ф. Коропачинский предлагает организовать автомобильное сообщение по городу: «В городскую управу поступило ходатайство П.Ф. Коропачинского о дозволении открытия автомобильного движения по городу для перевозки пассажиров»<sup>2</sup>. На этом информация исчезает, но в Уфе с конца 1906 года начинает выходить либеральная, кадетская газета, ехидные журналюги которой не пропустили интересную новинку<sup>3</sup>.

Если идея междугородного сообщения осталась туманным проектом, то о проекте автомобильного сообщения в Уфе есть подробности. «На-днях, дворянин П.Ф. Коропачинский обратился в городскую управу с ходатайством о разрешении ему открыть в г. Уфе автомобильное движение по городу специально для перевоза пассажиров до вокзала и на паромные пристани, а также по улицам города.

Плату предполагает г. Коропачинский назначить такую: от Верхне-Торговой площади до вокзала, до паромн. пристаней и Оренбургской переправы и обратно за один конец с одного пассажира без багажа – 10 к., с багажом не более 1 п. – 15 к., с детей моложе 10 лет – 5 коп., а с учащихся, при предъявлении билета от учебного начальства – в половинном размере»<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Уфимский край. 1907. 13 мая.

<sup>2</sup> Там же. 2 июня.

<sup>3</sup> «Автомобильное сообщение. С 15-го июля между г. Уфой и Бирском, Уфой и Стерлитамаком откроется автомобильное сообщение, со скоростью до 60 вёр. в час. будет ходить два автомобиля на 30 человек каждый.

Инициатива устройства этой новинки принадлежит П.Ф. Коропачинскому. Проезд от Уфы до Стерлитамака будет стоить с одного человека до 3 руб.» (Вестник Уфы. 1907. 17 мая).

<sup>4</sup> Там же. 3 июня.

Городская дума 19 июня 1907 года рассмотрела просьбу П.Ф. Коропачинского о разрешении автоперевозок в Уфе. «Ходатайство удовлетворено, причём плата за проезд в автомоб[и]ле от В. Торговой площади» утверждена «в предложенном размере»<sup>1</sup>. Однако, ничего не вышло, как и с междугородным сообщением. В газете появляется фельетон журналиста (псевдоним О. Назон), первый в уфимской прессе на автомобильную тему, под названием «Наброски». Приведём его полностью.

«Я – европеец. С головы до ног европеец. И кроме того ещё слегка американец.

Вот почему в своё время я с величайшим удовольствием и энтузиазмом встретил в местной печати сообщение, что "дворянин Павел Флегонтович Коропачинский устраивает автомобильное сообщение между Уфой и Стерлитамаком".

Тем более – с энтузиазмом встретил, что около того же времени прочитал и в министерской газете "Россия" заметку "об автомобилизме", где приведено изречение Наполеона, что "секрет успеха на войне – это пути сообщения" и выведено заключение, что автомобилизм – дело хорошее и его можно одобрить.

И начальство, таким образом, одобряет и разрешает. Мог ли я, в виду всего этого, устоять, так сказать, и не прийти в восторг?

Как Белинский в последних градусах чахотки, по словам Достоевского, каждый день выбегал в Петербурге из своей квартиры, около Знаменья, чтобы посмотреть, как подвинулась постройка Николаевского вокзала и радостно при этом восклицал: "наконец-то у нас будут железные дороги!" – так и я, хотя и не похож на Белинского и не нахожусь в последних градусах чахотки, но каждый день часов около десяти вбегаю в редакцию "Вестн. Уфы" и в сотый раз с энтузиазмом восклицаю:

– Наконец-то и у нас будет автомобильное сообщение между Уфой и Стерлитамаком!

И вслед затем начинаю спрашивать хроникёров:

---

<sup>1</sup> Там же. 26 июня.

– Скоро-ли начнётся движение? И привезена ли машина? И будет-ли при начале какое либо торжество? И как относится к этой заморской затее местный "союз истинно-русских людей"?"

Вчера я пришёл по обыкновению в редакцию и, потирая, как всегда, от удовольствия руки с юношеским энтузиазмом начал было:

– Наконец-то у нас между Уфой и Стерлитамаком будет автомоб...

Но – осёкся. Померкла радость! Внезапно завял, как облитый кипятком мой энтузиазм!

– Не бывать автомобильному сообщению между Уфой и Стерлитамаком!

– Не бывать? О Santa Maria!.. Но почему же, почему?

И хроникёр рассказал следующее.

Дворянин Павел Флегонтович Коропачинский наткнулся на совершенно неожиданное препятствие. Между Уфой и Стерлитамаком ходит, так называемая "вольная почта". "Согласно особого закона" гонять почту между этими городами предоставляется частным лицам, изъявившим на то согласие и заключившим с казной соответствующий контракт... Ну с, и вот оказывается, вышеуказанный закон воспрещает кому бы то ни было другому, кроме договорившихся, гонять почту и составлять таким образом конкуренцию этим последним, то есть устанавливает в их пользу монополию<sup>2</sup>.

Вот на этот то пункт закона о вольной почте, – закона, замечу кстати, допотопного и едва-ли уместного

---

<sup>1</sup> Монархическая организация, которую постоянно критиковали либералы.

<sup>2</sup> Кондиции на содержание вольных почтовых станций, утверждённые министром внутренних дел И.Н. Дурново 8 мая 1889 года, в статье 4 гласили: «Так как перевозка проезжающих по почтовым трактам составляет не только обязанность почтсодержателя, но и преимущественное его право, то для ограждения интересов почтсодержателя от опасного соперничества со стороны частных возчиков по перевозке проезжающих, таковая перевозка на сдаточных лошадях частным возчикам воспрещается». В следующей статье 5 указывалось: «Почтсодержателям вольных почтовых станций разрешается устраивать срочное почтово-пассажирское сообщение в дилижансах и омнибусах» (РГИА. Ф. 190. Оп. 8. Д. 1706. Л. 22).

при современных условиях жизни, и напоролся П.Ф. Коропачинский. И европейское начинание должно рухнуть, не успевши даже воздвигнуться...

– И Коропачинский так таки без боя сдался этому бессмысленному пункту закона? – не в силах уже сдерживать своего негодования вскипел я.

– Нет, зачем же! – спокойно возразил мой собеседник. – Коропачинский хлопотал. Ездил даже в Петербург. Говорят, был даже у самого министра.

– Ну?

– Ну, и ничего... впрочем я тут доподлинно не могу вам сказать, как дело было. С Коропачинским я не виделся и не говорил по этому поводу. Но моя тётушка слыхала, как рассказывала об этом одна барыня в Видинеевском театре... Дело было так:

П.Ф. Коропачинский поведал г. министру о своём намерении, и что за машину он заплатил двадцать тысяч руб., и что у него уже абонировалась масса народа, и что вообще вся эта история с "вольной почтой" ни на что не похожа... А министр только плечами повёл, да руками развёл:

– Что, дескать, я могу сделать? Закон!

Я поник головой:

Не будет у нас, между Уфой и Стерлитамаком, автомобильного сообщения, не будет!»<sup>1</sup>

Юмористическая заметка, из которой видно усиленное внимание общественности к новому виду транспорта, не совсем точно отображала ситуацию, видимо, последовали опровержения, и через месяц в газете выходит разъяснение под заголовком «Ещё об автомобильном движении в Уфе».

Здесь говорилось: «В нашей газете сообщалось уже о предполагавшемся автомобильном движении между Уфой, Стерлитамаком и Бирском. Как известно, дело это досих пор не осуществилось. Не лишним считаем сообщить более обстоятельные сведения о положении этого начинания сейчас.

---

<sup>1</sup> Вестник Уфы. 1907. 15 июля.

– Инициатор дела П.Ф. Коропачинский приобрёл автомобили для города изящные двухъярусные и для уезда одноярусные пассажирские и грузовые и обратился за разъяснением в городскую управу и к губернской администрации.

Но... вышли совершенно непредусмотренные осложнения. Городская управа назначила такую низкую таксу, что не будут оправдываться расходы по содержанию автомобилей; губернская администрация не разрешила эксплуатацию автомобилей между городами Уфой, Стерлитамаком и Бирском, в виду того, что право перевозки пассажиров принадлежит контрагентам казны, заключившим контракты на содержание станций вольной почты.

Тогда г. Коропачинский обратился к министру вн. дел. Оказалось однако, что есть закон (кажется 692 ст. XIII т.), по которому вольная почта не может провозиться по почтовым трактам.

Автомобильное движение и было бы своего рода вольной почтой.

Дело, таким обр., застряло. Но всё-же надежда не вовсе утеряна. Для рассмотрения и вероятной отмены этого устаревшего закона образована комиссия под председательством сенатора Максимовича.

Будем надеяться, что автомобильный вопрос будет разрешён в благоприятном смысле<sup>1</sup>.

Подобных конфликтных ситуаций в России тогда было множество (см. выше случай в Челябинске). Новый вид транспорта не укладывался в законодательство о действующей системе организации транспортных перевозок<sup>2</sup> и, в отличие от пароходного и паровозного сообщения, он создал конкуренцию гужевому транспорту,

---

<sup>1</sup> Там же. 9 августа.

<sup>2</sup> Проблему понимали, в 1907 году Министерство путей сообщения «открыло специальное "автомобильное" отделение, где были сосредоточены все дела, касающиеся различных автоматических сообщений, испытаний и т. п. Там же вырабатываются нормальные правила для езды механических экипажей» (Автомобиль. 1907. № 8. С. 1702).

доминировавшему на внутригубернских и городских перевозках. Последний фактор стал решающим.

В Уфе городские власти жёстко регулировали промысел извозчиков, которым кормились сотни семей, вплоть до их одежды. Появление конкурента создало бы как социальные проблемы, так и уменьшило городские доходы. Поэтому, видимо, городская власть формально не отказалась от прогрессивного вида транспорта, но, установив низкие расценки, просто не допустила его на рынок. Аналогичная ситуация была и с междугородным сообщением. На гужевых трактах действовали ямщицкие станции, содержатели которых брали с торгов подряд у местного земства (самоуправления) на перевозку пассажиров и почты. Тут механический конкурент отбирал средства к существованию у ямщиков<sup>1</sup>.

Уфимское земство содержало гужевые тракты, следило за их состоянием и осуществлять перевозку (пассажиров и почты) по ним могли только с его согласия. Вернёмся к последней статье, по закону «вольная почта не может провозиться по почтовым трактам. Автомобильное движение и было бы своего рода вольной почтой». То есть можно было осуществлять доставку пассажиров и почты только по просёлочным дорогам между деревнями, за которыми земство не следило и качество которых не нуждается в комментариях. Между прочим, П.Ф. Коропачинский должен был это понимать, ведь он сам, как явствует из того же «Вестника Уфы» (№ 269, 277), являлся содержателем такой же земской станции в Уфимском уезде и держал лошадей<sup>2</sup>. То есть, отпра-

---

<sup>1</sup> Сам П.Ф. Коропачинский (см. следующую сноску) брал с пассажиров по 4 коп. с версты и лошади. То есть, перевозка в конском экипаже одного пассажира от Уфы до Стерлитамака (120 вёрст) обходилась в 4 руб. 80 коп., а за поездку на машине он хотел брать по 3 руб.

<sup>2</sup> Уфимская почтово-телеграфная контора в 1908 году извещала, что Уфимская почтовая станция сдана в контрактное содержание дворянину П.Ф. Коропачинскому и помещается в его доме по Пушкинской улице в последнем квартале по направлению к реке Белой. Плата прогонов с проезжающих 4 коп. с версты и лошади (Уфимский край. 1908. 12 августа). Видимо, имеется в виду домовладение Вал. Гав. Коропачинской (Пушкинская, 119). Усадьба находилась в самом низу Пушкинской, предпоследняя с углом с Малой Ильинской (совр. Воровской), где и кончается Пушкинская

лявший ямщиков в дорогу, П.Ф. Коропачинский мечтал заменить их автомобилями.

Эти сообщения дают ценную и, прямо скажем, *удивительную* информацию. Мы узнаём, что одним из первых автомобилистов Уфы был П.Ф. Коропачинский. Он приобрёл НЕСКОЛЬКО машин, для Уфы – две многоместных, «двухъярусных», по всей видимости, омнибуса, а для междугородных поездок, как минимум, более двух обычных автомобилей, пассажирских и грузовых. Названная большая сумма в 20 тыс. руб. действительно близка к реальной стоимости такого автопарка. То есть уже в 1907 году для Уфы была закуплена целая партия автомобилей, среди которых грузовик и, возможно, автобусы (омнибусы)! Но вот вопрос: довезли ли их до Уфы? Текст второй заметки, где указывается состав автопарка и даже даётся характеристика: «изящные», не обязательно воспринимать, что журналист лично видел машины, то есть их привезли в Уфу. Он вполне мог смотреть фотографии или изображения в каталоге. Вероятно, сам П.Ф. Коропачинский выступил инициатором второй, разъясняющей газетной заметки, пригласил журналиста и показал ему вид купленных машин.

Первый проект массовой автомобилизации в Уфимском крае рухнул, и совершенно не понятно, куда потом делись эти машины, если их всё же доставили в Уфу? Анализ газетных сообщений об автомобилях в последующие годы не даёт никаких намёков, что это могли быть остатки автопарка П.Ф. Коропачинского, а такое большое количество машин должно было оставить следы. Из первого фельетона в июле 1907 года очевидно, что никакой машины Коропачинский ещё не привёз. Вторая заметка датируется августом 1907 года, скоро осень, наладить автосообщение в этом году уже никак не получалось, скорее всего, он планировал открыть движение в следующем году. А тут административные препоны. Возможно, узнав о преградах, П.Ф. Коропачинский не стал везти дорогостоящий автопарк в Уфу.

---

(Справочная книга г. Уфы с приложением плана. Уфа, 1908. С. 118).

В июле 1907 году встречаем имя, видимо, первого уфимского автомобилиста. Журналист рассказывал о ситуации на Глумилинской дороге возле города: «Вдруг раздаётся характерное "теф-теф": едет автомобиль... "Видно, Чижев, выехал прогуляться" думает велосипедист, судя по размеру машины»<sup>1</sup>. Отметим выражение: «судя по размеру машины». В Уфе уже были большой и маленький (Серебренникова) автомобили, очевидец, сам велосипедист, более-менее разбирающийся в технике, его точно идентифицирует. Причём, у А.Ф. Чижева сначала (в 1907 году) был какой-то старый автомобиль, а в 1908 году он приобрёл новый «Фиат» ландо<sup>2</sup>.



Видимо, «фиат» Чижева (Комсомольская правда. 2014. 12 ноября; <http://www.ufa.kp.ru/daily/26304.4/3182708/>).

Наконец, запомним имя автомобилиста, который навсегда останется в истории как участник первого ДТП в Уфе летом 1907 года. Это известный Александр Антонович Серебренников, о происшествии будет поведано далее.

---

<sup>1</sup> Вестник Уфы. 1907. 25 июля.

<sup>2</sup> Там же. 1908. 6 сентября.



А 5 февраля 1908 года Уфимская городская дума подвела итог применению налога «с велосипедистов и автомобилистов», с которых удалось собрать 200 руб.<sup>1</sup> В июле 1908 года впервые появилась статистика. Городская управа выдавала разрешения на езду по Уфе, которые были получены в том числе «4 на автомобили и 2 на мотор-циклетки»<sup>2</sup>. И тут узнаём имя следующего автомобилиста, также известного уфимского коммерсанта С.В. Видинеева, у которого имелся «большой, изящный автомобиль» фирмы «Даррак»<sup>3</sup>. Сергей Васильевич Видинеев был сыном от первого брака хозяина большого пивоваренного завода, владельца сада с театром (ныне сад Аксакова), предпринимателя и общественного деятеля Василия Ильича Видинеева, умершего 15 января 1903 года<sup>4</sup>. Здесь, на Пушкинской, 88, наверняка, находился гараж одного из первых автолюбителей Уфы<sup>5</sup>.

Владельцы моторов вместе с велосипедистами совершали прогулки за город. В экскурсии 8 сентября 1908 года «до ближайшей деревни по Казанскому тракту» планировали участвовать, «между прочим, 1 автомобиль и мотор-циклет»<sup>6</sup>.

Зимой 1909 году впервые появляется объявление о продаже авто. «Продаётся подержанный, на ходу, автомобиль 8 сил. За справками прошу обращаться, как лично, так и письменно, в магазин А.А. Скрипова», ко-

---

<sup>1</sup> Там же. 13 февраля.

<sup>2</sup> Там же. 11 июля.

<sup>3</sup> Там же. 24 июля.

<sup>4</sup> См.: Григоренко Людмила. Василий Ильич Видинеев // Уфа: страницы истории. Книга вторая / Сост. М.В. Агеева / Под ред. П.В. Егорова и А.А. Чечухи. Уфа, 2014. С. 130–132 (некролог: Уфимские губернские ведомости. 1903. № 11).

<sup>5</sup> Бизнес семьи (наследников, отдельно С.В. Видинеев не фигурирует) основывался на производстве спиртного. В 1907 году возле Уфы был построен «по последним техническим усовершенствованиям» новый пивоваренный завод (территория бывш. завода УЗЭМИК), а в 1908 году – около Мензелинска. Кроме того имелись два винокуренных завода и сеть складов оптового сбыта продукции, а также розничный винно-колонияльный магазин в Уфе (Александровская, 15) (Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1909 год. Рекламные объявления; Справочная книга г. Уфы. Уфа, 1911. С. 250, 253).

<sup>6</sup> Вестник Уфы. 1908. 7 сентября.

торый находился (немного не доходя перекрёстка с Большой Казанской / Окт. революции, здесь ныне отделение «Сбербанка») в его собственном доме на улице Центральной<sup>1</sup> и специализировался в том числе на торговле велосипедами<sup>2</sup>. Реклама шла до конца февраля. Можно предположить, что продавалась старая чижёвская машина, либо чья-то другая. Неизвестно, или кто-то купил (начиналась весна и сезон поездок), или кончились деньги на рекламу. Затем предлагался «мотоциклет (велосипед с мотором)», который дёшево продавался «на льготных условиях. Справиться: контора Коншина. Успенская, 35»<sup>3</sup>. В конце 1909 года публикуется реклама торгового дома Бр. Каримовых, предлагавших в своём магазине на Александровской улице «шины и камеры для автомобилей, мотоциклетов»<sup>4</sup>. Наконец, летом 1909 году встречаем имя очередного уфимца-автолюбителя – Михалёва<sup>5</sup>.

В 1910 году вновь поднимается вопрос об автомобильном сообщении. Опять «в Уфе нашёлся один предприниматель З., который входит в сношения со столичной фирмой по покупке автомобилей на льготных основаниях. З с лета думает открыть правильное автомобильное движение. Будут две линии: Торговая площадь – Софроновская пристань и Торговая площадь – Оренбургская пристань»<sup>6</sup>. Видимо, идея не реализовалась, но

---

<sup>1</sup> Там же. 1909. 8 января; Уфимский листок объявлений и извещений. 1909. 29 января.

<sup>2</sup> Вестник Уфы. 1909. 15 апреля. Рекламное объявление о магазине Александра Алексеевича Скрипова извещало, что здесь велась торговля церковной утварью и облачениями, хозяйственными вещами, лампами, газонакалильными фонарями, стиральными машинами, парфюмерией, рукоделием, детскими игрушками, пианино, фисгармониями, иными музыкальными инструментами, револьверами и патронами, форменными вещами, велосипедами, а также сдавались в прокат пианино (Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1910 год. Уфа, 1910. Рекламные объявления).

<sup>3</sup> Вестник Уфы. 1909. 21 июня.

<sup>4</sup> Там же. 20 декабря.

<sup>5</sup> Там же. 21 июня. Михалёв – владелец в 1911 году слесарного заведения на Большой Успенской, 52 (где затем долгое время была «Ашхана») (Справочная книга г. Уфы. С. 251).

<sup>6</sup> Вестник Уфы. 1910. 18 февраля.

возникла тут же другая. «С весны будущего года [то есть 1911] для г. Уфы и окрестностей открывается автомобильное пассажирское движение. Для эксплуатации составляется компания из лиц, обладающих капиталом. В начале августа текущего года предприниматели поедут за границу для заказа автомобилей»<sup>1</sup>.

А 1910-й год в Уфе и всей Башкирии можно считать датой появления автозаправок<sup>2</sup>. До этого горючим автомобилисты сами запасались у торговцев нефтепродуктами, купить бензин свободно можно было... в аптеках. В мае встречаем рекламу: «Для автомобилей, моторов и газолиновых ламп газолин и бензин высшего качества продаётся в лавке "Мануфактурный базар". Центральная ул., д. 24, ряд. с магаз. Одинцова»<sup>3</sup>. Прямо напротив Гостиного двора. Количество моторов в Уфе достигло такой величины, что потребовалось специализированное снабжение топливом, но рентабельность оставалась низкой. Первая автозаправка сосуществовала с продажей тканей и газолина<sup>4</sup>.

На этом месте сейчас стоит здание Башпотребсоюза (Ленина, 26). А в начале XX века, судя по фотографиям, любезно предоставленным А.Л. Чечухой, тут находился двухэтажный белый дом (точно против памятника Ленину), принадлежавший в 1908 году (вместе с усадьбой и иными постройками) Е.А. Большакову, в 1911 году – уже его наследникам. Здесь, как и в соседних домах Першина и Блохина, концентрировалось большое количество магазинов, видимо, часто менявшихся. Место было весьма оживлённое, напротив Верхне-Торговая площадь, главный уфимский супермаркет той эпохи. В 1911 году в доме по адресу Центральная, 24 находились

---

<sup>1</sup> Уфимский край. 1910. 26 июня.

<sup>2</sup> В 1911 году обсуждался вопрос о создании единой в Европейской России сети бензиновых станций, но на карте существовавших складов нефтепродуктов товарищества бр. Нобель показаны склады только до линии Елабуга – Кинель, Уфы нет (см.: Автомобиль. 1911. № 9).

<sup>3</sup> Вестник Уфы. 1910. 11 мая; то же в следующих номерах. Реклама газолина и бензина: см. Вестник Уфы. 1910. 23 мая и др.

<sup>4</sup> Газолин – жидкий углеводород, легко переходящий в газообразное состояние. Широко использовался в освещении на рубеже XIX–XX веков.

магазины золотых и серебряных вещей Капилевича, галантерейная торговля М.И. Дмитриева, игрушечная В.И. Леденева и табачная торговля Е.С. Рочаговой<sup>1</sup>. Лавка под названием «Мануфактурный базар» не упоминается. Возможно, она просуществовала недолго, цены на аренду помещений здесь стояли высокие и бизнес не принёс желаемой прибыли, несколько автолюбителей большого спроса на горючее не создали. Может первая автозаправка Уфы не протянула и года, а может быть она просто сменила владельца. Любопытно, но на дореволюционной открытке из коллекции А.Л. Чечухи в центре квартала по соседству с домом Блохина существует некая свободная территория, занятая одноэтажными и явно хозяйственными постройками. Не здесь ли был въезд для автомобилей, где можно было припарковаться и заправиться (купить бензин)?

А число машин действительно росло. Весной 1910 года журналист отмечал: «С наступлением весны, по городу начинают ходить любительские автомобили, которых не мало в Уфе»<sup>2</sup>. Другой газетчик сообщал подробности: «В продолжении каких-нибудь трёх лет в Уфе развелось целых 10 автомобилей. Среди них есть и недурные. Лучшим пока считается автомобиль С.В. Видинеева, который имеет от 24 до 30 сил, построен на одной из известных фабрик – на фабрике "Дарак"<sup>3</sup>. За ним идёт автомобиль Чижёва – с 16–18 сильным мотором; этот автомобиль построен на фабрике "Фиат". В скором времени в Уфу приедет ещё один автомобиль Манаева, уже одиннадцатый по счёту. Автомобиль тридцатисильный, куплен в Ницце, среди уфимских он, пожалуй, займёт первое место. На ряду с этим в Уфе есть ещё 9 мотоциклеток»<sup>4</sup>. Правда, уфимская городская управа

---

<sup>1</sup> Справочная книга г. Уфы с приложением плана. С. 167; Справочная книга г. Уфы. С. 179, 253–254, 258.

<sup>2</sup> Уфимский край. 1910. 30 апреля.

<sup>3</sup> Сергей Васильевич обновил свой автопарк: «В гор. Уфе появился новый автомобиль С.В. Видинеева. Автомобиль, очевидно, принадлежит к более усовершенствованным конструкциям, – с быстрым лёгким ходом» (Там же. 1911. 29 мая).

<sup>4</sup> Вестник Уфы. 1910. 26 июня.

сообщала несколько иные цифры: в Уфе летом 1910 года было «7 автомобилей и 7 мотоциклетов»<sup>1</sup>. Таким образом, в Уфе насчитывалось от семи до десяти автомашин и 7–9 мотоциклов. Когда в Уфе в 1911 году давались первые полёты на аэроплане, журналист отмечал: «Вся площадь от Сергиевского кладбища до Новиковки была усеяна народом. Автомобили, бесконечные вереницы экипажей, извозчиков»<sup>2</sup>.

Реклама в 1910 году добавляла: «автомобиль и дом дёшево продаются, Суворовская 39»<sup>3</sup>. Или, «автомобиль четырёх-местный недорого продаётся и паровой катер 7 сил». Обращаться на лесопильный завод наследников Стуколкина<sup>4</sup>. Однако, спрос на дорогостоящую игрушку был невелик. И в 1911 году опять встречаем: «автомобиль на полном ходу по случаю продаётся 28–32 силы, магнетто, 4 скорости. Суворовская № 39»<sup>5</sup>.

Уфимский рынок становится привлекательным для поставщиков машин. Перед началом очередного летнего сезона, зимой 1911 года инженер Кронеберг из Екатеринбурга (ул. Колобовская, 4), наряду с рекламой двигателей, пылесосов, пожарных машин и пр., предлагает автомобили, омнибусы, грузовики<sup>6</sup>. В мае 1911 года заехавший в Уфу коммивояжёр известных немецких фирм «остановился на несколько дней в большой Сибирской гостинице» и сразу поместил рекламу, приглашая любителей моторизма в Уфе его посетить. Объявление вышло аж на первой странице (самой дорогой), но печаталось только один раз, гость долго не задержался. Оно

---

<sup>1</sup> Там же. 14 июля.

<sup>2</sup> Уфимский вестник. 1911. 22 июля.

<sup>3</sup> Уфимский край. 1910. 27 июля. Реклама шла с 20 по 28 июля. Дом по адресу Суворовская, 39 (ныне ул. Крупской, административное здание и гараж, не доходя до музея Ленина) в 1908 году принадлежал наследникам М.П. Карвовской, в 1911 году – Валерии Адамовне Карвовской (Справочная книга г. Уфы с приложением плана. С. 136; Справочная книга г. Уфы. С. 146). По всей видимости, здесь постоянно сдавали квартиры в наём. Во дворе и стоял автомобиль, но чей, не ясно.

<sup>4</sup> Вестник Уфы. 1910. 14 сентября.

<sup>5</sup> Уфимский вестник. 1911. 14 июня. Объявления шли с 12 по 15 июня.

<sup>6</sup> Там же. 25 февраля. Эта реклама эпизодически появлялась до конца года.

гласило: «Автомобили "Бенц и К°" Мангейм а также Южно-Герман. фабр. автомоб. "Гаггенау" Автомобили Грузовики Омнибусы Короссеры "de Luxe" Шасси». Внизу красиво оформленной рекламы добавлялось: «Всемирный рекорд 1910 г. на "Бенц" 212 кил. в час»<sup>1</sup>.

Также один раз выходит в Уфе большая реклама немецкой фирмы АО «Р. Лей», выпустившей автомобили под маркой «Лорелей». Предлагались новейшие модели 1911 года: двухместка 11-сильная 4-цилиндровая; нормальная 16-сил. 4-цил.; 6-цил. 24-сил.; 4-цил. 20-сил.; «Дубль-фаэтоны, Торпедо, Катр-бака, Лимузины, Ландолэ, товарные фургоны». Поставки осуществлялись с центрального склада в России в Москве, этим занималась фирма Бр. Крыловы и К°. Требуйте проспекты, «все сведения автомобиллизма сообщаются бесплатно»<sup>2</sup>. Знаменитая фирма ТРАРМ зазывала уфимцев купить шины автомобильные и мотоциклетные<sup>3</sup>. А в магазине И.К. Иванова-Миронова на углу Аксаковской и Уфимской можно было приобрести мотоциклы «Ариель» и «Пежо» даже в рассрочку<sup>4</sup>.

Размах уфимского автомобиллизма увлекает соседей и весной 1911 года, «проживающий в г. Стерлитамаке, А. Мячин, желая установить автомобильное движение грузов между Уфой и Стерлитамаком, обратился с ходатайством об этом к начальнику Самарского почтово-телеграфного округа, а последний обратился с запросом по сему предмету к г. Управляющему губернией.

Управляющий губернией находит со своей стороны даже желательным установление автомобильного движения между этими городами.

В виду этого жители г. Уфы, вероятно, в непродолжительном времени будут пользоваться сообщением на

---

<sup>1</sup> Вестник Уфы. 1910. 23 мая. Аналогичная реклама в это же время публиковалась в самарской прессе (Голос Самары. 1911. 18 мая).

<sup>2</sup> Уфимский вестник. 1911. 3 апреля.

<sup>3</sup> Уфимский край. 1911. 25 мая.

<sup>4</sup> Там же. 3 июля.

автомобилях по пути к Стерлитамаку»<sup>1</sup>. Губернатор А.С. Ключарёв технический прогресс поддерживал.

На рынке междугородных автоперевозок даже возникла конкуренция. Осенью 1911 года появился встречный проект автомобильного движения между Уфой и Стерлитамаком. «Механик И.Г. Гневашев, из Тирляна, Оренбургской губернии, обратился в Уфимскую губерн. земскую управу с просьбой сообщить, на каких условиях возможно организовать автомобильное, пассажирское и грузовое, движение по тракту между Уфой и Стерлитамаком. Пассажирское движение Гневашев предполагает совершать на бензиновых автобусах с резиновыми шинами, а грузовое – на паровых грузовиках»<sup>2</sup>.

Затем пресса более подробно изложила новаторский проект тирлянского изобретателя. «Механик Иван Григ. Гневашин просит у губернской земской управы выдать ему разрешение на перевозку товаров по тракту между Уфой и Стерлитамаком на французских "грузовозах" с газовыми двигателями. Вес каждого ["]грузовоза" равен 180 пуд., а нагрузка – 100 пуд. Общий вес нагрузки таким образом, не будет превышать 300 пуд., что удовлетворяет требованию расчёта мостов. Скорость езды на мостах будет 3 ½ версты, по грунту – 6 и 9 вёрст в час. Плата за перевозку около 12 к. с пуда.

На первое время Гневашин хочет пустить два "грузовоза".

Кроме разрешения на право перевозки грузов по тракту Уфа – Стерлитамак Гневашин просит ещё разрешения на перевозку пассажиров на бензиновых автомобилях "омнибусах", скорость езды на которых будет от 4-х до 20-ти вёрст»<sup>3</sup>.

Летом 1911 года в Уфе предпринимается первая попытка организации городского такси, о чём сообщалось в газетной заметке под заголовком «Биржевой автомобиль». Слова «таксомотор» журналист ещё не знал.

---

<sup>1</sup> Там же. 30 марта.

<sup>2</sup> Уфимский вестник. 1911. 19 октября.

<sup>3</sup> Там же. 5 ноября.

«В городскую управу поступило ходатайство З.А. Еремина о разрешении ему с 1912 года иметь биржевой автомобиль. Автомобиль будет, по выражению просителя, "фигурировать как городской извозчик". За проезд по городу и до пристаней Еремин просит назначить таксу. За загородные поездки – по обоюдному соглашению»<sup>1</sup>.

Начальный этап развития автомобилизма в Уфе и Уфимской губернии можно датировать 1906–1911 годами, когда с единичных машин началась достаточно активная автомобилизация. В городе с населением до 70 тысяч человек уже ездило почти два десятка автомобилей и мотоциклов. Формировалась инфраструктура – продажа бензина, реклама новых и подержанных машин, торговля шинами и иными принадлежностями. Регулярно возникали проекты коммерческого использования автомобилей на внутригородских и междугородных перевозках. Автомобиль стал обычным явлением на уфимских улицах.

Пресса информировала читателей о новом средстве транспорта и, благодаря ей, можно получить примерную картину автомобилизации Уфы. Особенности информационной среды имеют важнейшее значение, так как большая часть сведений о первых уфимских авто связана с какими-либо необычными сюжетами, привлекавшими внимание репортёров, каковыми в первую очередь являлись автогонки и ДТП.

---

<sup>1</sup> Там же. 5 августа. По сведениям В.Н. Буравцова, 4 августа 1911 года в управу обратился Захарий Лукич Ерёмин с просьбой «разрешить ему производство извозного промысла на автомобиле» (*Буравцов Владимир*. На воде, по суше и в воздухе // Судеб связующая нить. Краеведческий альманах. Вып. 4 / Гл. ред. и сост. Г.А. Иксанова. Уфа, 2007. С. 126). В дальнейшем информации об этом проекте не выявлено, наверняка, автомобильные перевозки не были организованы.



## § 2. Гонки, гонки, гонки

Сразу после появления автомобиля возникла идея использования его в спортивных и туристических целях<sup>1</sup>. Владельцы машин начали состязаться в скорости и совершении дальних поездок. Российские автомобилисты, учитывая огромные просторы страны, также увлеклись этим делом. Первая гонка моторов состоялась в октябре 1898 года в пригороде Петербурга возле Стрельны<sup>2</sup>. Различные состязания проводились в 1900 и 1901 годах<sup>3</sup>, в 1906 году журнал «Автомобиль» устраивает гонку Санкт-Петербург – Гатчина<sup>4</sup>, в августе 1905 года состязание на авто и мотоциклетах провёл Киевский клуб автомобилистов<sup>5</sup>, в 1908 году организуется гонка грузовиков по петербургскому шоссе от Москвы до Подсолнечной на 110 вёрст<sup>6</sup>.

Одна из самых известных гонок состоялась в 1907 году от Москвы до Санкт-Петербурга на расстоянии 645 вёрст. Победитель – шофёр г. Дюрэ на «Дитрихе» прошёл дистанцию за 9 час. 22 мин., показывая в среднем скорость 69 вёрст в час. В соревновании участвовал редактор журнала «Автомобиль» А.П. Нагель на своём любимом «Бразье»<sup>7</sup>.

В Уфе изначально в спортивные состязания включились владельцы мотоциклов, которых привлекали многочисленные велосипедисты. 29 июня 1907 года велосипедные гонки на ипподроме государственных конюшен проходили «с участием двух моторов»<sup>8</sup>, а 1 июля там же прошли велосипедо-моторные гонки, «с участием моноциклетов (моторные велосипеды)», сбор с которых поступил в пользу уфимской бесплатной глазной лечеб-

---

<sup>1</sup> См. также: Мелентьев Ю.А. Автомотострасти Российской империи. Исторические очерки. СПб., 2005.

<sup>2</sup> Рубец А.Д. История автомобильного транспорта России. М., 2008. С. 219. Автомобиль. 1905. № 18. С. 1050–1052.

<sup>3</sup> См.: Там же. 1906. № 11.

<sup>4</sup> Самокат и мотор. 1905. № 583. С. 201.

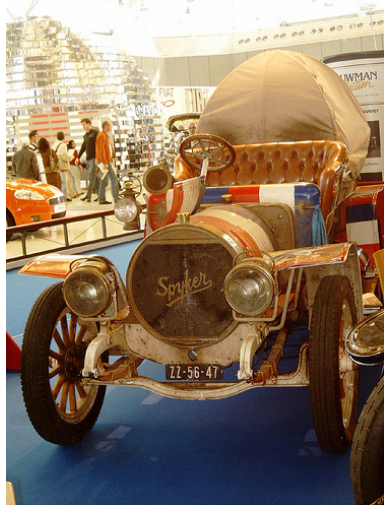
<sup>5</sup> Автомобиль. 1908. № 6. С. 2078.

<sup>6</sup> Там же. 1907. № 11. С. 1748, 1750.

<sup>7</sup> Уфимский край. 1907. 24 июня.

ницы<sup>1</sup>. «Состязание с мотором было интересно. К удивлению присутствующей публики победителем из состязания вышел гонщик, едущий на обыкновенном велосипеде г. Булли»<sup>2</sup>.

Автопробеги проходили в Европейской части России вокруг Москвы и Петербурга, в направлении к Чёрному морю или на запад. Но и наш Уфимский край не остался в стороне. Через него прошла первая трансконтинентальная гонка, за которой следил весь цивилизованный мир. Газеты и журналы наперебой публиковали отчёты и фотографии, участников гонки в европейских столицах встречали как героев, а машины, на которых они путешествовали поныне стоят в музеях<sup>3</sup> (фото).



Автомобиль «Спайкер», участник гонки Пекин – Париж.

Инициаторами выступили неутомимые французы. В редакции парижской газете «Матэн» (Le Matin) роди-

---

<sup>1</sup> Там же. 1 июля.

<sup>2</sup> Там же. 7 июля.

<sup>3</sup> Об этом пробеге в интернете размещены обширные материалы. См.: <http://scheong.wordpress.com/2010/02/25/peking-to-paris-the-original-amazing-race/>; Первая автомобильная гонка Пекин–Париж. 1907 (humus.livejournal.com/2808971.html). Там же многочисленные фотографии, в том числе Ш. Годара и автомобиля «Спайкер».

лась отчаянная идея провести первый автопробег через весь Евразийский континент, который, естественно, не мог миновать территорию Российской империи. В 1907 году немецкий пароход «Адмирал фон-Тирпиц» через Суэцкий канал доставляет спортсменов в китайский порт Тяньцзинь («Тиензин»)¹. В первой трансконтинентальной гонке приняли участие пять машин. На самом мощном автомобиле фирмы «Итала» ехал князь Боргезе². Машина была специально изготовлена для этого пробега, имела 60-сильный мотор, в экипаже три человека. «Вместе с ним из Пекина выехало ещё четыре автомобиля: два десятицилиндровых Дион-Бутона с управляющими гг. Кормье и Колиньоном, Спикэр с управляющим г. Годаром и трикар Конталь с шофером г. Понсом». Но на 180-й версте трикар А. Понса отказался от дальнейшей поездки, не выдержав испытаний китайскими дорогами. Три, за исключением итальянцев, авто имели по 10–12 сил, в том числе «голландской фирмы Спикер». В гонке специально приняли участие обычные (со склада) машины³.

Последний участник гонки на автомобиле Spijker (Спайкер), г. Годар (Charles Goddard) и интересует нас особо. Он француз, вместе с ним ехал журналист Jean du Taillis (Дю Талли) (но в Уфу Годар приехал один).

Сохранилось несколько описаний этого удивительного автопробега, в том числе книгу выпустил названный Jean du Taillis⁴. В прессе публиковались подробные отчёты. Проследим путь г-на Годара⁵.

---

¹ Автомобилист. 1908. № 1. С. 16.

² Промышленник Шипионе Боргезе (1871–1927, в русских документах того времени князь Сципион Боргезе), выигравший легендарный автопробег «Пекин-Париж» (1907), его племянник Боргезе (1906–1974) – итальянский военный и политический деятель Второй мировой войны.

³ Автомобиль. 1907. № 15. С. 1803, 1804; Вестник Уфы. 1907. 20 июля.

⁴ *Jean du Taillis, Gaston Leroux. Pékin-Paris. Automobile en quatre-vingts jours. Préface de Gaston Leroux. Paris, 1907* (Восемьдесят дней на автомобиле. Предисловие Гастона Леру). Благодарю Хайса Кесслера (Нидерланды, Gijss Kessler) за предоставленную информацию.

Литературный соавтор описания автопробега – Гастон Леру (1868–1927), известный французский писатель, мастер детективного жанра, в том числе автор романа «Призрак оперы», по которому созданы фильмы и мюзикл.

⁵ О Годаре имеются в интернете далеко не лицеприятные свидетельства.

В рассказе участника экипажа князя Боргезе итальянца Барцини облик гонщика подаётся в юмористическом свете. Разгрузка в китайском порту: «Вслед за мной пришёл Годар, шоффёр (голландского) автомобиля Спикера. Годар ещё во время плавания отличался тем, что умел говорить непрерывно и при этом почти исключительно о достоинствах своей машины и о своих собственных высоких качествах. Теперь он, вероятно, в силу этих качеств, вдруг принял на себя роль главного заведующего разгрузкой. Его фигура мелькала около трюмного люка, и непрерывно слышались его возгласы: "Поднимай выше! Поворачивай! Клади на бок!" и т. д.» Но застопорившаяся было разгрузка пошла и из трюма парохода появился, конечно, голландский автомобиль. Бывшие на набережной европейцы издали «ура»!

«Там же стоял нидерландский консул, пожелавший лично встретить первый голландский автомобиль в Невесной империи. Когда ящик благополучно опустился на берег, Годар с жаром принялся расхваливать свою машину. До меня долетали слова: "Только повернуть ры-

---

Так, «Голландию представлял автомобиль в 15 лошадиных сил, тамошней фирмы "Спайкер", весивший со снаряжением 1400 кг. Водитель-француз Шарль Годар. Годар уговорил владельцев автомобильной компании в обмен на бесплатную рекламу предоставить ему машину для пробег. Вместе с ним также был журналист. Если итальянским экипажем управлял настоящий принц, то голландский представитель выглядел нищим – Шарль Годар до последнего момента не знал даже как управлять автомобилем. Он был рабочим передвижного цирка во Франции, забывая колышки палаток, когда ему на глаза попала газета с известным объявлением. Он понял, что пришёл его шанс и поставил себе цель научиться вождению и найти спонсоров для участия в гонках. Об его незаурядных способностях говорит то, что отправившись в Китай третьим классом, он договорился с капитаном корабля и заработал путешествие первым классом, играя на фортепьяно на верхней палубе весь оставшийся путь. Он был арестован по обвинению в мошенничестве в конце гонки». По другим источникам, Годару достался 18-сильный «Спайкер» 14/18 HP gaser. Но этих сил и 4-литрового объёма двигателя «Спайкеру» хватило, машина выдержала гонку. А «Годдарда, который был слишком уж... изобретателен по части поиска бензина и припасов, нагнали на германской границе и арестовали за аферу... Гонку закончил другой водитель, а "Спайкер" прошёл трёхмесячный ад Восточной Сибири без единой поломки – вот только магнето пришлось заменить». В итоге «Спайкер» в Париж прибыл вторым после князя Боргезе, а две французские машины «Де Дион Бутон» финишировали ещё неделю спустя (<http://humus.livejournal.com/2806908.html>).

чаг"... "прочность изумительная"... "даже колёс не сни-мали".

Между тем, цепи снова ушли в трюм. Вторым под-няли низкий ящик с разобранным автомобилем Конталя, и последними выгрузили обе машины Дион-Бутон и Итала.

Высокий голландский ящик гордо красовался среди своих приземистых собратьев и своим внушительным видом, вероятно, очень радовал и Годара и его консула». По железной дороге машины отправили в Пекин<sup>1</sup>.

Уже в пустыне Гоби мощная машина Боргезе опережала остальные три и дожидалась отстающих. К телеграфной станции «около шести часов вечера прибыли другие машины, кроме трикара. Мы их увидели издали, когда они казались на горизонте едва заметными чёрными точками. Первым в ворота въехал "Спикер". Это-ре хлопотал около "Италы", а я напрасно старался разварить кусок козьего мяса, которое упорно сопротивлялось моим стараниям. Дю-Тальи соскочил на землю, поднял серый свёрток и крикнул:

– Это чьё?

Это был потерянный багаж Боргезе. Оказалось, что монголы знаками остановили путешественников и пере-дали им потерянный нами среди степей багаж»<sup>2</sup>.

В другом месте в степи итальянцы «заметили, что верблюды был нагружен двумя бидонами с бензином. Тогда мы всё поняли: очевидно у "Спикера" не хватило бензина; он телеграфировал в Удде, велел выслать себе навстречу два бидона из склада и мы встретили эти бидоны. Ещё в Панг-Кианге мы уступили ему несколько литров бензина из нашего запаса»<sup>3</sup>. Более слабосильный автомобиль Годара отставал, имел большой расход топлива.

«Нас сильно беспокоила судьба "Спикера", – добав-лял итальянский автор, – который настолько основа-

---

<sup>1</sup> Автомобилист. 1908. № 1. С. 17–18.

<sup>2</sup> Там же. № 5. С. 16.

<sup>3</sup> Там же. № 6. С. 14.

тельно застрял в пустыне, что на розыск его были высланы монгольские солдаты. Прибыли оба Дион-Бутона, а о нём всё ещё не было никаких известий. В конце-концов получилась телеграмма из Удде, куда "Спикер" кое-как успел добраться»<sup>1</sup>.

Доехав до русской границы, в Кяхте князь Боргезе решает не дожидаться остальных спутников, следовать одному. Французские и голландская «машины значительно слабее, дорога ко времени их проезда окончательно раскисла и им часто приходилось прибегать к помощи четвероногих.

Автомобили их чрезвычайно перегружены – они везут с собой всевозможные одеяния, палатки, целые склады запасных частей и целые мастерские.

Кроме того, они выбрали несколько другой путь через Урал: – путь значительно короче, но и значительно хуже»<sup>2</sup>.

В Западной Сибири маршрут участников разделился. Из Омска итальянцы «решили направиться далее через Казань. Правда, мы могли выбрать более короткий путь, через Челябинск и Уфу, но петербургский комитет, приславший нам в Омск отличные, специально для нас нарисованные карты, советовал предпочесть дорогу через Казань». Итальянцы отправились по маршруту на Тюмень – Екатеринбург – Пермь – Казань»<sup>3</sup>.

Князь Боргезе прибыл в Москву, заехав специально в Петербург, где ему организовали торжественную встречу. Восторг был всеобщий. Тем временем, остальные три участника выбрали южный вариант, из Челябинска они пересекли Уральские горы, наверняка, по маршруту на Златоуст – Месягутово – переправа через Уфимку (Шафеев перевоз, совр. Караидель) и далее по старому Сибирскому тракту на юг, к Бирску, откуда дорога шла на Казань.

---

<sup>1</sup> Там же. № 7. С. 17.

<sup>2</sup> Автомобиль. 1907. № 15. С. 1804.

<sup>3</sup> Автомобилист. 1908. № 14–15. С. 32.

Судя по всему, в Уфе тоже стоял ажиотаж! А как же, всемирная, первая в истории автомобильная гонка Пекин – Париж приближалась к нашим «палестинам». Уфимская пресса внимательно следила за движением путешественников. «Три автомобиля сегодня вероятно в Бирске; они миновали Уфу взяв прямое направление Златоуст – Бирск», сообщали читателям, добавив, что автомобиль Годара отстал из-за поломки.

Более того, «по настоянию наблюдающего за пробегом инженера Невиль, г. Годар проедет через самую Уфу и уфимцам представляется возможность познакомиться как с интересным спортсменом, так и с его машиной.

Проедет он через Уфу дней через шесть, семь и желательно было бы, чтобы г.г. уфимские автомобилисты и велосипедисты соединились бы и устроили встречу гонщику, который, путешествуя один, претерпел много опасностей и лишений!

Желающие могут узнать точно о времени приезда г. Годара в квартире г.г. Головинского и Бублевского. Б. Казанская № 49»<sup>1</sup> (ниже Спасского храма, дом сохранился).

Проходит несколько дней и оказалось, что уфимцы зафиксировали даже въезд гонщика в Уфу. По современному проспекту Октября (или по Комсомольской) несколько человек отправились на пикник, а тут... Слово очевидцу: «Маленькая компания едет по Глумилинской дороге в лесок<sup>2</sup>. Впереди велосипедист, сзади остальные на извозчике, как водится с пугливой лошадей. Вдруг впереди раздаётся характерное "теф-теф": едет автомобиль... "Видно, Чижёв, выехал прогуляться" думает велосипедист, судя по размеру машины... Но та подъезжает ближе и видно, что ярко раскрашенный в национальные цвета автомобиль не похож на Чижёвский. "Годар!" вспоминает велосипедист и, заботясь о едущих сзади, соскакивает с машины, успевая при этом приветство-

---

<sup>1</sup> Вестник Уфы. 1907. 20 июля.

<sup>2</sup> Можно предположить, что встреча компании с Годаром произошла где-то на «широте» остановки «Фирма Мир».

вать шляпой отважного путешественника... Пока возились с испугавшейся и бросившейся в сторону лошадьё извозчика, автомобиль укатил в Уфу, и растерявшийся велосипедист тут только вспомнил, что с ними ехала француженка, которая приветствовала бы путника, и фотографический аппарат, который увековечил бы случайную встречу!..» Наверняка, журналисту эту историю пересказал сам участник поездки на пикник. В первый и, вполне вероятно, в последний раз по Уфе ездил голландский автомобиль. Продолжим рассказ журналиста (псевдоним – «Не новый»).

«И так, г. Годар прибыл в Уфу неожиданно рано и никто его не встретил, так плохо было организовано это дело. Оказывается, что он и не должен был проезжать через Уфу, а благодаря незнанию русского языка, спрашивая "Уфа, Бирск" (т. е. уфимской губ.) Бирск, он, конечно, попал вместо Бирска в Уфу. Здесь он стал розыскивать г. Новиля, который везде ездит перед ним и запасает бензин. Но г. Новиль, конечно, уехал на пароходе в Бирск и бензину в Уфе не запас. Так как было воскресенье, то г. Годар не мог запастись в Уфе ни бензином, ни припасами и должен был ждать до 6 часов утра, к каковому времени обещали ему доставить бензин. Но увы! видно Сибирь ещё не совсем кончилась: – с бензином запоздали и, огорчённый задержками, гонщик должен был сам ехать на двор Подашевского<sup>1</sup>, чтобы налить в резервуары бензина.

Так, обр. выехал он из Уфы только около 8 часов, причём, благодаря инертности и нелюбезности уфимских автомобилистов и велосипедистов, его провожало не более шести велосипедистов, и ни одного автомобиля!..

Конечно, проезд г. Годара не важное событие, в сравнении с роиспуском напр. Думы, но спортсмены

---

<sup>1</sup> Видимо, имелась в виду усадьба Павла Павловича Подашевского (Достоевская, 62), угол Центральной / Ленина и Достоевской (Справочная книга г. Уфы с приложением плана. Уфа, 1908. С. 48). Или другая усадьба П.П. Подашевского на углу Успенской и Центральной (Успенская, 55), где сейчас Почтамт (Справочная книга г. Уфы. Уфа, 1911. С. 171).



должны были, хотя бы из интернациональной вежливости, проводить его с честью, которой вполне достоин этот отважный и энергичный путник-автомобилист...

К сожалению, пишущий эти строки не владеет французским языком, а потому не мог интервьюировать г. Годара лично. Можно было заключить из его слов, что здесь он уже чувствует себя в Европе, что самыми злейшими его врагами на русских дорогах являются пугливые, не привыкшие, к виду автомобилей лошади, заставляющие его сдерживать ход автомобиля, который мог бы идти до 94 вёрст в час и больше, и что теперь он не сомневается, что благополучно завершит свой путь. – Ехал он всё время один, а тепер[е]шний его спутник – случайный пассажир до Москвы. До Бирска с ним уехал ещё студент г. Муроз, прекрасно владеющий французским языком.

В Уфе г. Годар посетил вечером Видинеевский сад и пробыл в театре до 11 часов вечера. Г. Годар сильно спешит: ему необходимо догнать других товарищей и прибыть вместе в Москву, где они думают провести три дня»<sup>1</sup>.

Из Уфы Годар на «Спайкере», догнав два «Дион-Бутона», отправился в Москву, не заезжая в Петербург. Пресса освещала их торжественную встречу 1–2 августа 1907 года. «Автомобили сверху до низу нагружены всякой кладью: запасы бензина, шин и проч....

Свободными остались только места для гонщика и шоффёра. Спереди каждого автомобиля развевались национальные флаги.

Все три автомобилиста выглядят бодро и, повидимому, не проявляют ни малейшего признака усталости. Г. Годар кажется бодрее остальных своих товарищей. Одетый в белый костюм, совершенно такой же, какие носят в Индии англичане, и оживлённо беседующий с разспрашивающими его, он производил на всех чарующее впечатление»<sup>2</sup>. Таким он остался в памяти. Авто-

---

<sup>1</sup> Вестник Уфы. 1907. 25 июля.

<sup>2</sup> Автомобиль. 1907. № 15. С. 1812.

пробег Пекин – Париж в 1907 году был единственным, прошедшим через Уфу, маршрут следующего, организованного в 1908 году, пролегал через Екатеринбург.

Но авторалли в нашем крае на этом не закончились, а только начались! Летом 1908 года встречали необычную компанию. «В Уфе остановились проездом представители т-ва Т.И. Гаген<sup>1</sup> в Москве, Н.Ф. Чернов и Н.В. фон-Любе, совершающие на автомобиле фабрики Опель (Германия) поездку из Москвы в Семиреченскую область [совр. Киргизия]. Цель их турнэ – распространение усовершенствованных кассовых контрольных аппаратов американской фабрики "Национал".

Перенеся порядочно трудностей, благодаря скверному состоянию дорог, особенно в Казанской губ., про которую можно сказать, что она, в силу массовых разливов и непрерывных весенних дождей, совершенно утратила дороги, автомобилисты-коммерсанты, не доезжая 50 вёрст до Бирска, потерпели аварию и приехали в Уфу уже на пароходе.

По неосторожности, на довольно-таки быстром ходу они попали в неожиданно для них оказавшуюся на дороге канаву.

Ездоки отделались лёгкими ушибами, у автомобиля же сломалась ось и произошли кой-какие другие повреждения. Теперь автомобиль находится на излечении на заводе Гутмана.

Как сказано уже, путешествуют наши автомобилисты на автомобиле фабрики Опель. И отзываются о нём с восторгом. Особенно восторженно говорят они о... шинах своей машины! Эти шины – немецкой фабрики Континенталь и служат безсменно всё время.

Выезжают автомобилисты 21 или 22 июня, держа путь на Златоуст – Челябинск – Троицк – Кустанай. К началу Нижегородской ярмарки рассчитывают быть в

---

<sup>1</sup> Гаген (Hagen) Теофил Иванович (1831–1912), предприниматель. С 1897 г. единственный представитель в России по продаже американских кассовых контрольных аппаратов «Националь» // [http://rusdeutsch-panorama.ru/jencik\\_statja.php?mode=view&site\\_id=34&own\\_menu\\_id=4422](http://rusdeutsch-panorama.ru/jencik_statja.php?mode=view&site_id=34&own_menu_id=4422).

Нижнем»<sup>1</sup>. Последняя фраза, видимо, относится к возвращению уже в будущем году.

Рыночная экономика вызвала огромный спрос в России на кассовые аппараты, до этого обходились счётами или просто обвешивали на глазок. И успешный московский бизнесмен организует рекламное турне, из которого мы узнаём о первой, если так можно выразиться, авторемонтной мастерской в Уфе. Расположенный в начале улицы Большой Казанской (совр. Окт. революции) завод Гутмана производил пожарное оборудование, делал всякие отливки, исполнял различные ремонтные работы. Наверняка, приезжие москвичи, ничего не знавшие в нашем городе, не сами обратились именно на это предприятие. Скорее всего, им посоветовали уфимские автомобилисты, которые, предположим, уже ремонтировались у Гутмана.

А уфимским автомобилистам, конечно же, тоже не сиделось на месте. Вокруг такие просторы! И в июле 1908 года Сергей Васильевич Видинеев отправляется в Казань. Куда на днях, – сообщала пресса, – «прибыл из Уфы большой, изящный автомобиль одного из Уфимских коммерсантов г. Видинеева.

Сделанный им пробег является первой попыткой использовать автомобильное сообщение в Волжско-Камском крае.

Пробег сделан чрез Бирск, Мензелинск и Елабугу, где автомобилисты останавливались на три дня.

Автомобиль приобретён у фирмы "Даррак". Всего пассажиров на нём приехало 6 человек.

Весь пробег (считая только время, в которое он шёл) сделан в 24 часа.

Как сообщил нам один из автомобилистов, особенно много времени отнимала у них переправа через речки, которые встречались на всём пройденном районе.

Дороги между Уфой и Казанью прескверны и отзываются даже на хорошей машине.

---

<sup>1</sup> Вестник Уфы. 1908. 21 июня.

В Казани у автомобиля г. Видинеева пришлось по-  
правлять ось»<sup>1</sup>. Отметим массовость автопробега, в  
«Дарраке» поместилось целых шесть человек. Но что нам  
какая-то казань-дерезань, на восток, на просторы ази-  
ятские тянет лихого гонщика. Надо отметить, что С.В.  
Видинеев, судя по всему страстный любитель быстрой  
езды, всё же не является первопроходцем в покорении  
просторов Южного Урала. Ещё в 1907 году А.Ф. Чижёв,  
другой уфимский «крез» проехал 130 вёрст от Уфы до  
Усолки (Богоявленский завод, совр. Красноусольск).  
Возможно, это был самый первый «дальний» выезд  
уфимских любителей авто. В 1908 году Чижёв обновил  
автопарк и с компанией составляет план опробовать но-  
вую «тачку» в автопробеге из своего имения в Миловке  
под Уфой до самого стольного «Ренбурха», в степи.

По возвращении, один из участников пробега,  
скрывшийся под псевдонимом «Виталий Горный», отда-  
ёт в газету подробный, можно сказать, художественный  
отчёт о первом южноуральском авторалли под заголов-  
ком «На автомобиле из Уфы до Оренбурга. (Путевые за-  
метки)». Предлагаю их почитать, ведь это первый репор-  
таж об автогонке по нашему краю, свидетельство как  
жители Башкирии впервые повстречались с машиной:

«Развитие автомобильного спорта и те громадные  
разстояния, которые совершаются на автомобилях, хо-  
рошо известны из газет. С напряжённым вниманием  
следит обыкновенно читающая публика за поездками на  
"экипажах будущего" и воображение, конечно, ярко ри-  
сует ей те невзгоды и лишения, какие выпадают в пути  
на долю смелых путешественников, пробегающих на  
самодвижущихся экипажах десятки тысяч вёрст и де-  
лающих такие колоссальные пробеги, как Пекин – Па-  
риж.

Поездка, о которой я хочу говорить, интересна в  
том отношении, что дистанция Уфа – Оренбург на авто-  
мобиле сделана впервые. Интересна она и по своим тех-

---

<sup>1</sup> Волжско-Камская речь (Казань). 1908. 19 июля; Вестник Уфы. 1908. 24 июля (перепечатка).

ническим результатам. И может быть, рассказанная на страницах местного органа, она вызовет подражание и побудит и других лиц, владеющих автомобилями в Уфе, сделать поездки по губернии и за пределы её. С другой стороны, поездка эта может послужить примером и указанием для тех, кто мечтал устроить постоянное пассажирское и грузовое сообщение на автомобилях от Уфы до Стерлитамака. Хотя здесь я должен сказать, что на пассажирское движение на этом перегоне рассчитывать трудно; за 5 часов езды до Стерлитамака мы встретили 5–6 почтовых экипажей! Кроме того, при проектировании автомобильного сообщения, необходимо считаться с состоянием дорог: снега и весенняя и осенняя грязь хорошо знакомы уфимцам, и дороги в это время года послужат препятствием для правильного сообщения.

30 августа, в 1 час дня, мы выехали на автомобиле из Миловки (имение Чижёва), около разъезда "Дёма" пересекли полотно ж. д.; 20 минутная остановка; ровно в 2 часа дня (проехав около 20 вёрст) мы были на Оренбургском тракте, около Фёдоровского завода, в 3 верстах от Уфы. 20 вёрстный перегон до почтовой станции Камышлы сделан в 35 минут. Встречая обозы, приходилось задерживать ход автомобиля, уменьшать скорость. Испуг лошадей, конечно, сильно портил впечатление. Но к нашему благополучию лошади подгородных крестьян как будто попривыкли к автомобилям, по крайней мере я не наблюдал уже тех аварий с крестьянскими возами, какие напр. имели место в прошлом году, когда мне<sup>1</sup> пришлось как-то проезжать на автомобиле до реки Усолки (130 вёрст от Уфы). Объясняется, впрочем, это и безшумностью машины сравнительно со старым автомобилем, на котором совершена только что указанная поездка в прошлом году.

Обыкновенно возчики, увидя машину, забывали про лошадей, бросали возжи и всецело отдавались созерцанию автомобиля, – испуганные лошади шараха-

---

<sup>1</sup> За рулём, возможно, сидел не владелец машины А.Ф. Чижёв, а автор заметки В.А. Гассельблат, который же ездил и в Усолку в предыдущем году.

лись в стороны. Башкиры, предупреждённые гудком машины, соскакивали с воза, снимали с себя бешметы и покрывали ими лошадиные морды.

Население лежащих на пути деревень радушно встречало нас и с изумлением смотрело на невиданный экипаж. Особенно много радушия и наивно-детского восторга проявляли татары и башкиры. При виде, как автомобиль летит, местами 40–50 вёрст в час, в их воображении, конечно, вставал "шайтан". И ночью, когда два фонаря, освещающих путь на 50 сажен, можно издали принять за два глаза какого-то чудовищного, быстро движущегося зверя, это сравнение, несомненно, было вполне законно; характерная фраза: "шайтан гуляет" имела тогда смысл.

При проезде через селение на улицу высыпало всё население от стара до мала; татарские женщины забывали закрывать лицо; бараны, коровы, как бешеные бросались в разные стороны; собаки боязливо поджимали хвосты; а население выражало свой восторг гиканьем, криками и свистом.

В дер. Уралке, населённой чувашами<sup>1</sup>, всеобщее изумление проявилось особенно ярко: крики и гиканье завершились общей погоней за автомобилем: яркие краски чувашских костюмов, крики восторга и общее бегство – всё это вместе представляло оригинальную картину, одновременно красивую и дикую.

В 7 час. 30 мин. мы прибыли в Стерлитамак и сделали 10-ти минутную остановку у аптеки, чтобы спроситься: найдётся ли бензин при обратном проезде. Автомобиль наш был окружён публикой: начались расспросы, приветствия; появились местные спортсмены-велосипедисты, которые проводили нас за две версты от города. Там мы зажгли фонари (ацетиленовые) и отправились дальше, на юг, по Оренбургскому тракту.

---

<sup>1</sup> Здесь, видимо, опечатка. Имелись в виду Месели. Оренбургский тракт из Уфы пролегал по маршруту на Булгаково – Бузовьязы – Толбазы – Меселинский ям – Стерлитамак – Аллагуват – Зирган – Мелеуз – Уралку (в Оренбургской губернии) (Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1907 год. Уфа, 1907. Справочная часть. С. 65).

В час ночи, сделав две остановки с тем, чтобы переменить воду и наполнить бак бензином, мы благополучно проехали границу уфимской губернии около почтовой станции Уралка. Фонари у нас перестали действовать: путь освещала луна. В 5 час. утра мы съехали с тракта и, поехав по телеграфным столбам, прибыли в казачью станицу Сакмарскую. Здесь мы узнали, что делаем крюк на Оренбург. Разспросив, в виду этого, дорогу, отправились просёлком далее.

Картины пошли уже оренбургские: то и дело на пути попадались караваны верблюдов. Любопытно, что автомобиль не производил на них никакого впечатления; только киргизы, мерно покачиваясь на спинах этих странных животных, простодушно удивлялись и долго провожали нас любопытным взглядом своих чёрных, как угли, глаз, на выжженном солнцем лице.

В половине восьмого утра показались на горизонте церкви и мечети Оренбурга.

Путь от Миловки до Оренбурга с заездом (невольным) в Сакмарскую станицу мы сделали в 17 часов. Остановок было всего 1 ½ часа. Всего сделано 400 вёрст и развита средняя скорость около 24 вёрст в час. Дорога всюду была очень хорошая, если не считать мостов, на которые приходилось, понятно, въезжать малой скоростью (считаясь с весом автомобиля – 120 пудов) и местами тракта, – там, где он ремонтировался: в таких случаях объезжали просёлком.

На разстоянии Миловка – Стерлитамак – Оренбург (400 вёр.) бензину сожгли 3 ½ пуда. Такое количество бензина достаточно убедительно говорит об экономичности машины: расходовалось менее пуда бензина на 100 вёрст. Машина 12-сильная; подъёмы, (напр. около д. Булгаково, Толбазов и Уралки) автомобиль брал легко. Более сильные машины для таких поездок не нужны и даже не пригодны, так как пожирают слишком много бензина, а последний можно достать только в городах. Машина – системы "Фиат". Экипаж вмещает 6 человек, для поездок очень удобен, представляет ландо, которое,

подняв верх, превращается в карету, где можно спать; электрическое освещение и столик позволяют во время пути обедать и при хорошей дороге – писать и заниматься.

В Оренбурге наш приезд произвёл фурор. В гостинице, где мы остановились, интервьюировал нас корреспондент местной газеты. Осмотрели город, который сравнительно с Уфой имеет не мало особенностей: духота и жара до 30°, пыль, чахлая и редкая растительность, своеобразный характер построек, особенно в предместье, где дома построены из досок, обмазанных глиной: ярко выраженный восточный облик города – караваны верблюдов, бронзовые лица киргизов и сарт...

В 2 часа дня автомобиль наш, окружённый толпой любопытных, отправился в обратный путь. При отъезде не обошлось без фотографов: кто то увековечил и нас и машину. На обратном пути в Уфу пришлось сделать несколько остановок: на мельнице в 60 вер. от Оренбурга, где чистили и разбирали машину; затем в с. Мелеузе в 200 верстах от Уфы, где необходимо было сделать остановку по делу и произвести небольшой ремонт в автомобиле (конус для передачи движения машине перестал действовать – пришлось разобрать его; вообще в автомобиле ничтожная вещь – один винтик, если с ним что-нибудь случится, заставляет разбирать целую часть механизма).

Из Мелеуза (в 220 вер. от Миловки) мы выехали в 12 час. ночи, в 4 часа утра были в Стерлитамаке и около 10 час. утра были в Миловке. В пути от Оренбурга до Миловки, не считая остановок, были те-же 17 часов.

Таким образом в течение всей поездки сделано почти 800 вёрст. Машина дошла в полном порядке, – ни разу не пришлось даже менять шин, что по нашим дорогам очень хорошо.

К достоинствам автомобильного сообщения необходимо добавить отсутствие пыли, которая не успевает догонять автомобиль.



В поездке участвовали: владелец автомобиля А.Ф. Чижев, И.И. Мешалкин и В.А. Гассельблат»<sup>1</sup>.

Впервые в истории автомобиль пересёк расстояние между двумя губернскими центрами, тысячи жителей придорожных селений впервые в жизни увидели авто, а в Оренбурге были крайне удивлены приездом гостей с севера. Местный хроникёр, действительно, брал интервью и подготовил репортаж («На автомобиле»), немного ошибаясь в чужих уфимских деталях.

Жители оренбургского края читали: «В воскресенье, 31 августа, прибыли из Уфы три спортсмена, совершивших экскурсию на автомобиле по почтовому оренбургско-уфимскому тракту. Путешественники – владелец автомобиля уфимский купец А.Ф. Ежов [надо – Чижев], петербургский художник И.П. Мешалкин<sup>2</sup> и студент петербургского горного института В.А. Гассельблат, – совершенно нечаянно попали в Оренбург. Они намеревались лишь проехать в имение А.Ф. Ежова, находящееся вблизи г. Уфы, но хорошая погода располагала к более продолжительной прогулке, и они сев в г. Уфе в субботу в 2 часа дня, поехали в наш город. Нельзя сказать, чтобы дорога [была нех]ороша. Остановок путешественники не делали почти никаких, если не считать полтора часового отдыха на середине дороги. Автомобиль никаких повреждений не получил. Ни разу за всю дорогу не пришлось что-либо исправлять. Машина автомобиля системы "Фиат", двенадцатисильная. Сожгли бензину за всё время 3 ½ пуда, средним числом по 1 пуду на 100 вёрст.

В Оренбург приехали в воскресенье в 7 ½ часов утра, проехав, таким образом, расстояние от Уфы до нашего города в 17 ½ часов. В среднем проезжали 23 версты в час. Во всю дорогу никаких недоразумений с населением не было. Башкиры и вообще мусульмане встречали путешественников очень дружелюбно, рус-

---

<sup>1</sup> Вестник Уфы. 1908. 6 сентября.

<sup>2</sup> Кратко о творчестве И.П. Мешалкина см.: *Роднов М.И.* Начало уфимской живописи // Река времени. 2015. Уфа, 2015. С. 111–112.

ские же, наоборот, пускали вслед удалявшимся пассажирам автомобиля "крепкие словца".

Из Оренбурга путешественники, пробыв несколько часов в американской гостинице, отбыли в 2 ч. дня обратно в Уфу»<sup>1</sup>.

Кое-что напутав с маршрутом, оренбургский журналист привёл, наверняка, слова самих гонщиков о материщине, сопровождавшей пугавший лошадей автомобиль. Автор уфимской заметки студент петербургского горного института В.А. Гассельблат (родственник А.Ф. Чижёва, ездивший с ним и в 1907 году в Усолку) не стал рассказывать об этой детали.

С этой же проблемой столкнулся летом следующего 1909 года С.В. Видинеев, решившийся (со спутником) на сенсационный, самый протяжённый для местных автолюбителей пробег до самой матушки Москвы. Прибытие машины, добравшейся своим ходом из далёкой Уфы, конечно же, не могло остаться незамеченным. В статье «2000 вёрст на автомобиле. (Беседа)» столичный журналист подробно расспросил отважного гонщика.

«Вчера мы беседовали с уфимским фабрикантом С.В. Видинеевым, приехавшим в Москву на автомобиле из Уфы.

2 тысячи вёрст при русском бездорожье составляет, пожалуй, настоящий подвиг для спортсмена-автомобилиста.

– Я сделал путь довольно легко, – говорил наш собеседник, – хотя не могу сказать, что погода и дорожные условия благоприятствовали этому путешествию. Я был в пути с 28 июня, но попутно останавливался на несколько дней в различных городах по своим делам. В Елабуге я прожил два дня. В Казани и в Нижнем-Новгороде – по одному дню и во Владимире – два дня. Если исключить время остановок, то я в пути пробыл 58 час.

Почти всё время меня преследовал дождь. Он начался в 25 верстах от Казани, когда я въезжал в город

---

<sup>1</sup> Оренбургская газета. 1908. 4 сентября.

Свияжск, и продолжался с небольшими перерывами до самого Владимира. Временами он обращался в настоящий ливень, и нас, сидевших на автомобиле, не спасал от потоков воды ни брезентовый верх, ни непромокаемое пальто.

Местами приходилось ехать по грунтовым дорогам, которые от этого дождя делались совершенно непроезжими. Я удивляюсь, как нас ещё тащила машина, особенно при подъёмах в гору. Чрезвычайно было трудно ехать до Нижнего. Здесь нередко приходилось переезжать речки в брод, так как мосты или через-чур непрочны или вовсе отсутствуют. Очень плохи дороги в лесах. Здесь они проложены через болота и от дождей совершенно расползлись.

– Как относится к автомобилю население в глуши России?

– Представьте себе, что гораздо лучше, чем вблизи столицы. Все очень интересовались "железным конём", закидывали вопросами и провожали с пожеланиями счастливого пути. Совсем другое отношение я встретил на пути от Нижнего-Новгорода к Москве. Обозы ехали здесь сплошной линией, и возчики вовсе не желали исполнять примитивных дорожных правил – держаться правой стороны. Каждый раз автомобиль встречали бранью и нередко градом камней»<sup>1</sup>.

Профессионалы тоже не пропустили такое любопытное событие. В московском журнале «Автомобилист» появилась заметка: «Уфимский фабрикант Видинеев, приехавший из Уфы в Москву на 30-сильном "Дарраке", совершил весь путь в 5 дней. Обратный путь г. Видинеев также сделает на автомобиле в сопровождении Г.Ф. Марк»<sup>2</sup>. В журнале не только отметили тип машины, но и привели важную деталь, показывающую у кого, вероятно, уфимцы приобретали машины.

Автомобильная фирма Г. Марк и К° была широко известна в Москве, в том году она открыла свой филиал

---

<sup>1</sup> Раннее утро. 1909. 10 июля.

<sup>2</sup> Автомобилист. 1909. № 26. Хроника.

в Нижнем Новгороде (не с этим ли связана поездка на машине Видинеева?). К примеру, в рекламе о фирме Г. Марк и К° (Москва, Большая Дмитровка, 5–1) указывалось, что она предлагала «автомобили пассажирские, грузовые и омнибусы, моторные катера, яхты, лодки». Имелись судовые двигатели, свой автомобильный гараж, ремонтные мастерские, склад запасных частей, шин, бензина<sup>1</sup>. Наверняка, С.В. Видинеев в этой фирме приобрёл автомобиль. По заявкам покупателей она специально заказывала за границей машины. Так, в августе 1909 года Торговый дом Г. Марк и К° получил для В.П. Горшкова гоночный автомобиль «Жермен»<sup>2</sup>.

Московская пресса попала в руки ехидных журналист из кадетского «Вестника Уфы» и знаменитый тогда своими колючими фельетонами «Поль Шарж» не мог остаться в стороне, разразившись очередным опусом под заголовком «Спортсмен города Уфы». По всей видимости, уфимские богачи, непрерывно гонявшие по проспектам столицы дикой Башкирии, вызывали уже раздражение. Приведём сей литературный труд целиком, хотя нельзя не заметить, что Поль Шарж не брал интервью у Видинеева, а сочинительствова по московской газете. Можно было бы по другому отметить беспрецедентный, первый в истории автопробег Уфа – Москва и обратно. Впрочем, консервативный «Уфимский край» в 1909 году вообще никак не отреагировал, а сам С.В. Видинеев, постоянно попадавший на страницы прессы из-за автомобильных происшествий, думается, не горел желанием общаться с местными папарацци. Можно также выдвинуть версию, что он отказал «вестнику» в информации, те в ответ и запустили «компромат». Итак, слово Полю Шаржу.

«Разумеется, как только наш удивительный, наш безстрашный автомобилист прибыл в Белокаменную, на него, как мухи на сладкое, так и набросились интервьюеры.

---

<sup>1</sup> Там же. № 27.

<sup>2</sup> Там же. № 32.

Их было множество, но высокой аудиенции удостоился только один.

Из "Раннего Утра". И то только потому, что явился "дежурить" –

Лишь только Воробьёвы горы

Озарены улыбкою Авроры.

– Господи! Две тысячи вёрст!.. захлёбываясь от восторга, начал восторженный интервьюер. – Я думаю, вы ехали, ехали...

– Напротив, просто возразил почтенный спортсмен, – я пробыл в пути только 50 часов.

– Полторы суток!

Глаза интервьюера совершенно закатились под лоб.

– ... Я выехал 28 июня, а прибыл сюда 7 июля...

– Скажи-и-те! Стало быть у вас, в Уфе, и сутки усиленные? Приехали на десятый день, а всего-навсего 50 часов!..

– У нас, батюшка, всё усиленное! – машинально сказал С.В., но тотчас же спохватился. – Я и забыл сказать, что кой-где останавливался...

– Благополучно доехали?

– В общем, недурно. Но временами дождь лил, как из бочки, и меня не спасло даже непромокаемое пальто, купленное у Бочкарёва. Конечно, местами приходилось ехать невозможной дорогой. Но нас, уфимцев, этим не удивишь. Ведь у нас попробуй поехать по некоторым улицам, как раз угодишь в больницу. Я удивляюсь, как ещё тащила меня машина: ведь бензин-то уфимский. Особенно трудно было ехать до Нижнего: нередко приходилось, как на нашей Телеграфной, переезжать речки в брод, так как мостов или нет, или очень непрочны. Впрочем, и это нам знакомо: наши мосты и мостики совершенно в том же стиле...

– А как относилось к "железному коню" попутное население?

Облачко набежало на лицо отважного спортсмена города Уфы.

– Н-ну, знаете, кой-что было... Извозчики редко стонились и каждый раз встречали автомобиль бранью, а нередко и градом камней. Такая некультурность! Не то, что у нас в столице Башкирии: у нас, если услышат автомобиль, не постесняются и к вокзалу свернуть, а помнѣшь кого-нибудь ненароком, то как благодарят, как жмут руку, как умиленно обнимают, что не задавили до смерти!..»<sup>1</sup>

Вообще Сергей Васильевич Видинеев был активным поклонником автомобильного спорта, поддерживал контакты с московскими любителями. Когда 24 октября 1910 года в Москве на Моховой открыли помещение Московского автомобильного общества, среди зачитанных на торжественном обеде поздравительных телеграмм была и от «С.В. Видинеева из Уфы»<sup>2</sup>. Более того, в 1911 году Императорское Российское автомобильное общество (ИРАО) организовывало автопробег Санкт-Петербург – Севастополь. Среди поступивших в августе заявок значился С.В. Видинеев со своим «Жерменом»<sup>3</sup>. Он решил стартовать в международном пробеге!

Однако, в списке ушедших в путь гонщиков Видинеева нет<sup>4</sup>. Сама гонка состоялась с 7 по 16 сентября 1911 года и в итоговой таблице, в перечне участников по IV категории (объём двигателя до 4 литров) под номером 42 записан: Видинеев – Жермен (бельгийский) – 3,5953 литра – 4 цилиндра – диаметр и ход: 102 – 110. Но затем видим отметку: «не стартовал»<sup>5</sup>. Не суждено было по каким-то причинам С.В. Видинееву добраться до Петербурга и выехать по просторам России в солидной интернациональной компании.

А организаторы внутрироссийских гонок начинали склоняться к далѣким и трудным маршрутам в восточном направлении. Так, на одном из заседаний ИРАО рассматривался проект гонки Санкт-Петербург – Ка-

---

<sup>1</sup> Вестник Уфы. 1909. 19 июля.

<sup>2</sup> Автомобилист. 1910. № 17. С. 12.

<sup>3</sup> Там же. 1911. № 14. С. 43.

<sup>4</sup> Там же. № 15. С. 41.

<sup>5</sup> Там же. № 18. С. 37–38.

зань<sup>1</sup>. Но и местные энтузиасты не дремали. В июле 1911 года представители торгового дома «Братья Яшевы» на вновь приобретённом автомобиле совершили пробег от Троицка до Кустаная за 33 часа<sup>2</sup>.

С 1912 года маршруты планировавшихся автогонок явно начинали смещаться к востоку. Российское автомобильное общество рассматривало вопрос о пробеге из Санкт-Петербурга до Казани – Симбирска – Самары – Саратова и оттуда в Москву<sup>3</sup>. Публиковались отчёты о поездках по Уралу: Екатеринбург – Тюмень – Ирбит – Камышлов – Шадринск – Екатеринбург<sup>4</sup>. Или в 1913 году вышел очерк «Через Уральский хребет на автомобиле» о поездке из Нижнего Новгорода до Перми и Екатеринбурга<sup>5</sup>. В статье «С Урала в Крым и на Кавказ», например, упоминалось, что от Перми до Нижнего пришлось везти автомобиль паромом. «Дело в том, что на всём протяжении от Перми до Казани нигде нельзя достать бензина (около 700 вёрст), брать же таковой запас было положительно невозможно. Кроме того, в Вятской губернии население совершенно не видело ещё автомобиля и пришлось бы опрокинуть невероятное количество возов и иметь массу недоразумений с полудиким народом»<sup>6</sup>.

Большой отклик имел автопробег в августе 1913 года по маршруту Екатеринбург – Казань, вдоль трассы будущей железной дороги (то есть через Янаул) на семи «мерседесах», организованный председателем правления Московско-Казанской магистрали Н.К. фон-Мекком<sup>7</sup>.

Разрабатывались новые маршруты авторалли. Так, 11 июля 1913 года редактор журнала А.П. Нагель с двумя спутниками отправился на машине марки «Руссо-Балт» в большое путешествие по России для осмотра

---

<sup>1</sup> Там же. № 20. С. 53.

<sup>2</sup> Голос Приуралья. 1911. 27 июля.

<sup>3</sup> Автомобилист. 1912. № 5. С. 49–51.

<sup>4</sup> Автомобиль. 1912. № 13. С. 4437–4439.

<sup>5</sup> Там же. 1913. № 6. С. 4947–4950.

<sup>6</sup> Там же. 1914. № 5. С. 5722.

<sup>7</sup> Там же. № 2. С. 5617.

трассы возможного в следующем году пробега из Санкт-Петербурга в Москву, Нижний Новгород, Казань, Симбирск, Самару, Саратов, Воронеж, Харьков, Севастополь, Одессу, Киев, Ригу и обратно<sup>1</sup>.

А 9 мая 1913 года состоялся Первый Всероссийский съезд автомобилей и мотоциклеток в Москве. По заранее намеченным маршрутам любители своим ходом добирались до столицы. С востока прибыл только Н.Н. Бойченко из Казани на машине марки «Делонэ-Бельвилль»<sup>2</sup>. Из Уфы никто в столицу не ездил, хотя весной 1913 года «Императорское Российское автомобильное о-во уведомило Уфимскую губернскую земскую управу, что оно с 5 мая с. г. в г. С. Петербурге устраивает IV международную автомобильную выставку»<sup>3</sup>. Второй съезд был назначен на лето 1914 года, но грянула война.

В этих маршрутах далёкая Уфа не упоминается. Лишь в 1914 году к границам Уфимской губернии приблизились соседние автомобилисты из Казани, где количество машин быстро возрастало. Если в начале 1912 года там имелось всего два автомобиля, то сейчас уже 20–25. По инициативе Д.П. Арцыбашева (на «Бенце») 8 человек решились на зимний (!) автопробег в 1914 году по Оренбургскому тракту по маршруту Казань – Лаишев – Шуран – река Кама – Мурзиха – Алексеевское<sup>4</sup>. Восточное направление у автоспортсменов становится популярным и в 1914 году С. Быков публикует очерки «От Москвы до Уральска»<sup>5</sup>.

Автомобильный туризм становится достаточно массовым явлением и в справочной книге по Уралу приводятся «автомобильные маршруты», в том числе Уфа – Пермь (437 вёрст), направление: Уфа – Спасское – Явгельдин (Явгильдино) – Аскин – Алмаз – Богородск – Медянка – Орда – Богушевское – Кунгур – Пермь, а также Уфа – Челябинск (528 вёрст) по трассе: Уфа – Спасское –

---

<sup>1</sup> Автомобиль. 1913. № 16. С. 5255.

<sup>2</sup> Автомобилист. 1913. № 8. С. 50; № 10. С. 46.

<sup>3</sup> Уфимский вестник. 1913. 10 апреля.

<sup>4</sup> Автомобиль. 1914. № 3. С. 5659; Автомобилист. 1914. № 2. С. 56.

<sup>5</sup> Автомобилист. 1914. № 14. С. 25–28.



Евгельдин – Байки – Каирово – Мосагутово – Юкалы Булак – Сатки – Златоуст – Миас – Кундровинск – Челябинск<sup>1</sup>.

Первые автогонки на Южном Урале сыграли большую роль в пропаганде автомобилизма среди рядового сельского населения, не всегда, правда, радовавшегося машине при встрече, показали перспективы развития коммерческого междугородного сообщения, степень соответствия технических параметров автомобилей состоянию наших дорог. Эти первые автомобильные пробеги вызывали живейший, хотя далеко не всегда объективный, отзыв прессы, благодаря которой сохранились исторические свидетельства о начальном этапе автомобилизации на Южном Урале. Ведь, помимо автопробегов, вторым массовым источником о первых уфимских авто являлись только сводки о ДТП (дорожно-транспортных происшествиях).

---

<sup>1</sup> *Доброхотов Ф.П.* Урал северный, средний, южный. Пг., 1917. С. 701–702.

### § 3. Сколько скотины на дорогах

Господствовавший веками на улицах и дорогах гужевой транспорт представлял опасность как для пешеходов, так и для самих ездоков. Полицейские сводки происшествий показывают, однако, что количество наездов конских экипажей в Уфе было сравнительно невелико (конечно, имеются в виду только факты подачи жалоб и составления протоколов, которые не все сохранились до наших дней). Так, в 1913 году в январе произошло три случая наезда или сшибания пешеходов, в феврале – три, июне – один и в декабре – один<sup>1</sup>, в 1914 году – в январе было пять наездов, в феврале – два, марте и декабре – по одному<sup>2</sup> (это только наезды, без угона лошадей и конфликтов с извозчиками).

Большинство аварий с участием гужевого транспорта случалось в зимние месяцы, с санным транспортом, когда улицы заносило снегом, а тротуар и проезжая часть плохо разделялись, да и на санях любил народ гонять по Уфе. В летние месяцы, с колёсными экипажами происшествий было значительно меньше. Пешеходы гуляли по тротуарам, а состояние уфимские улиц не позволяло слишком разгоняться, хотя случалось всякое. Так, полиция сообщала в 1914 году, что «12 марта, на уг. Суворовской и Уфимской ул. (Крупской и Чернышевского), ассенизаторы за № 35 и 37 быстро проезжая с бочками наехали на столб с электрическим фонарём; и оборвали проволоку, отчего фонарь упал и разбился. Виновные задержаны»<sup>3</sup>.

Появление же нового вида весьма скоростного транспорта сразу породило серьёзные проблемы, создало угрозу здоровью и даже самой жизни пешеходам. Начались дорожно-транспортные происшествия, говоря современным языком, о которых первые специализированные издания для автомобилистов не любили распро-

<sup>1</sup> См.: НА РБ. Ф. И-187. Оп. 1. Д. 518. Л. 10–220; Д. 519. Л. 360.

<sup>2</sup> См.: Там же. Д. 506. Л. 104–322.

<sup>3</sup> Там же. Л. 169.

страняться. Лишь журнал «Автомобилист» в 1911 году организовал рубрику «случаи неосторожной езды», давая ежемесячную хронику ДТП (десять происшествий по Москве уже в первом номере), но затем свернул эту непопулярную затею<sup>1</sup>.

Отличием автомобильного транспорта от железнодорожного стало его появление на уже занятом рынке гужевых перевозок. И он не только создавал мощнейшую конкуренцию, которая буквально за полвека привела к полному уничтожению в Европе передвижения на конской тяге. Столкнулись машина и животное. Лошади крайне пугливо воспринимали механические экипажи, изрыгавшие грохот и вонявшие на всю округу. Данная проблема стояла во всех странах.

Так, фонари с ближним светом на машинах изначально начали устанавливать, чтобы не слепить и не пугать лошадей. А в Австрии вообще существовали специальные школы для борьбы с пугливостью лошадей<sup>2</sup>. В рекламном объявлении весной 1909 года говорилось: «продаётся выездная лошадь с хорошим ходом, не боится автомобиля и велосипеда» (Уфа, Фроловская, 8)<sup>3</sup>. Наиболее остро взаимоотношения двух способов передвижения складывались в аграрных обществах с крупным поголовьем рабочего скота. Пугливость российских лошадей осталась в памяти участников первых авторалли.

Итальянец Барцини, член экипажа знаменитой «Италы» князя Боргезе, вспоминал, что случилось в 1907 году после Перми: «Едва мы успели выехать из города, как нам встретился целый обоз телег, в которых крестьяне везли на рынок свои продукты. При нашем приближении первая лошадь стала проявлять признаки беспокойства. Мы замедлили ход, но это не помогло: лошадь сделала прыжок в сторону и телега опрокинулась. Оказалось, что она была загружена молоком и яйцами. Че-

---

<sup>1</sup> Только с 1 января по 31 декабря 1911 года в Москве полицией было составлено 932 протокола за неосторожную езду и неисполнение обязательных постановлений (Автомобилист. 1912. № 1. С. 50).

<sup>2</sup> Там же. 1908. № 19. С. 15, 27.

<sup>3</sup> Вестник Уфы. 1909. 15 апреля.

рез секунду около неё образовалось небольшое белое озеро с желтоватыми узорами. Мы остановились, чтобы возместить невольно причинённый нами убыток, но это имело самые неожиданные последствия. Как будто сговорившись, лошади второй, третьей и остальных телег тоже бросились в сторону и через несколько мгновений все телеги лежали вверх колёсами. Молочная яичница потекла ручьями». Пришлось итальянцам спастись бегством от разъярённых крестьян<sup>1</sup>.

С другой стороны, именно случаи ДТП показывают реальную ситуацию с автомобильным движением в Уфе. При этом надо благодарить в первую очередь либеральную прессу. Главным образом кадетский «Вестник Уфы» помещал на своих страницах информацию о ДТП. И не только потому, что его более оперативные журналисты выискивали «жареные» факты, первыми автовладельцами и, соответственно, «героями» ДТП были люди состоятельные, критика которых отвечала настроению подписчиков. Присутствовал социальный момент.

А первое ДТП в Уфе произошло летом 1907 года и сопровождалось судебным разбирательством. Приговор городского судьи первого участка от 20 августа 1907 года, «влупившего» огромный штраф в 108 руб. 50 коп. инженеру Серебренникову в пользу извозчичьего старосты<sup>2</sup> Валиуллина, сначала не привлёк внимания журналистов. Лишь когда путеец подал апелляцию, рассматривавшуюся 19 января 1908 года, в зале сидел корреспондент и старательно записывал ход «интересного дела». История первого в Уфе ДТП такова:

«Летом прошлого года г. Серебренников ехал по шоссе к вокзалу на автомобиле.

Навстречу несущемуся мотору вёз с вокзала пассажиров легковой извозчик Валиулин. Саженом за 20 – лошадь извозчика Валиуллина, испугавшись мотора, круто бросилась в сторону. Момент – и, опрокинув экипаж с

<sup>1</sup> Автомобилист. 1908. № 12. С. 33.

<sup>2</sup> Все зарегистрированные извозчики Уфы избирали путём голосования своего старосту, представлявшего их интересы. Валиулин не был рядовым извозчиком.

седоками, лошадь поломала рессоры, оглобли, сорвала сбрую, зашибла самого Валиуллина и, освободившись из упряжи, убежала. Но вскоре была поймана.

Городской судья I уч. г. Уфы, разобрав настоящее дело, в заседании 20 августа м. г., присудил взыскать с г. Серебренникова цену иска полностью. Своё решение судья мотивировал так: "в виду необычного способа передвижения на автомобилях – на владельце последнего и лежит обязанность не причинять передвижением никакого вреда другим лицам".

Со стороны истца выступал прис. повер.<sup>1</sup> Спасский, который, ссылаясь на то, что показаниями 3-х свидетелей извозчиков вполне установлен факт порчи имущества Валиуллина по вине г. Серебренникова, а равно подтверждена цифра иска – настаивал на взыскании. При этом, Спасский ссылаясь и на нравственную ответственность г. Серебренникова в этом деле, который не только не остановил, вопреки обязательному постановлению, мотор, но даже проехал мимо, не оказав с своей стороны помощи пострадавшим. По его словам г. Серебренников думал уклониться от ответственности, если его не задержат на месте.

Интересы ответчика защищал прис. повер. Кийков<sup>2</sup>.

Не отрицая самого факта злосчастной встречи автомобиля с лошадью, г. Кийков с своей стороны находил цифру иска дутой. Свидетельские показания сбивчивы и неустойчивы, как в описании самого факта встречи и поломки имущества Валиуллина, так и в деле определения стоимости понесённых убытков. В виду чего Кийков просил суд точнее определить размер убытков.

Указав далее, что действительно способ передвижения на автомобилях – новый, г. Кийков нашёл, что из этого ещё не следует заключать, что вообще ездить на них запрещено. Что же касается ссылки на нарушение г.

---

<sup>1</sup> Присяжный поверенный (адвокат).

<sup>2</sup> Кийков Алексей Алексеевич (1873–1931), юрист, краевед. Часто защищал в судах революционеров, автор ряда работ по истории революционного движения (*Мордвинцев Г.В.* Кийков // Башкирская энциклопедия. В 7 т. Т. 3. З – К / гл. ред. М.А. Ильгамов. Уфа, 2007. С. 395).

Серебренниковым обязательного постановления, изданного для езды по городу на велосипедах и автоматических машинах, – то, по словам г. Кийкова, это не должно иметь места, т. к. в обязательном постановлении нет ровно никакого указания на то, что при встрече с лошадьми автомобиль следует останавливать. В постановлении лишь говорится, что автомобилю разрешается ехать не только по правой стороне улицы, но даже и по середине. Правда, в обязат. постановлении есть параграф, который говорит, что велосипедист увидя, что встречная лошадь пугается, должен сойти с машины и стараться закрыть её собою от взора лошади. Но, спрашивается, как можно закрыть собою автомобиль?

Очевидно, в подобных случаях предоставлено поступать согласно здравого смысла. Так сделал и г. Серебренников. По словам г. Кийкова и согласно показания ответчика данного у город. судьи – автомобиль не был остановлен потому лишь, что, как известно, при остановке он производит шум гораздо больше, чем тот, который слышен во время хода автомобиля. Нарушения обязательного постановления здесь нет. Г. Серебренников, проезжая по городу, осуществлял своё право – и ответственности, какую возложил на него судья, поддежать не может.

Не имеет также основания обвинение, что г. Серебренников думал уклониться от наказания, не остановившись и не оказав помощи. Насколько известно, г. Серебренников, приехав к себе в мастерские, тотчас же по телефону дал знать о случившемся полиции.

В виду изложенного г. Кийков просил съезд<sup>1</sup> об отклонении иска Валиуллина полностью.

Предлагают окончить дело миром. Валиуллин желает помириться на 100 руб. Кийков не согласен.

Через полчаса выносят резолюцию: взыскать с ответчика Серебренникова в пользу истца Валиуллина 92 р. и судебных и за ведение дела издержек 10 руб.»<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> Апелляция подавалась в съезд судей.

<sup>2</sup> Вестник Уфы. 1908. 23 января.

Такую подробную информацию о первом в Уфе судебном деле против автомобилиста вполне мог дать журналисту сам А.А. Кийков. А первый суд автомобилист проиграл. Нельзя не заметить новизны процесса для юридического сообщества. Чего стоит формулировка судьи: «в виду необычного способа передвижения», которая подтверждает, это был первый процесс, прецедента ещё не существовало. Ментальность судебного съезда – аналогичная, виноват водитель. Всю сомнительность подобного подхода осознают уфимские судьи, в дальнейшем никто не осуждал автомобилистов.

В опубликованном материале приводится точное место первого уфимского ДТП. Валиуллин вёз прибывших в город пассажиров с располагающегося под крутой горой железнодорожного вокзала, откуда в Уфу вело несколько улиц. Если пассажир нанял извозчика, значит деньги имелись. Отпадает Нижегородка, куда от вокзала идёт улица Вокзальная, её не переименовали.

Логично допустить, что Валиуллин вёз путников в центральную часть Уфы. Обратим внимание на начало статьи: «Летом прошлого года г. Серебренников ехал по шоссе к вокзалу на автомобиле». Вряд ли журналист забыл указать название улицы, где произошла авария, это он сделал бы автоматически. Он и сделал. «Шоссе» – так была названа специальная дорога, спуск от улицы Богородской (Революционной) вниз, в сторону вокзала, на повороте с улицей Аксаковской. Этот извилистый путь был проложен, чтобы связать город со своеобразной «промзоной», сложившейся на северной окраине Нижегородки – там располагались многочисленные лесные пристани, казённый ректификационный завод, товарная станция, куда прибывали грузы по Самаро-Златоустовской железной дороге, у берега пришвартовывался большой в десятки судов «нефтяной караван», баржи с керосином и прочими нефтепродуктами.

Именно по «шоссе» (в советские годы этому развороту присвоили имя: улица Дзержинского) идёт прямой путь в западные, густонаселённые кварталы Уфы, по

улице Аксаковской (совр. Аксакова) можно сразу выехать в центр, к Верхне-Торговой площади. Само название «шоссе» говорит, что дорогу замостили, содержали в исправности из-за важности для экономики города. Маршрут этот в 1907 году был оживлённым, сразу три извозчика оказались свидетелями ДТП, да и валиуллинскую кобылу быстро поймали, некуда тут бежать.

Валиуллин медленно поднимался по шоссе в город, как навстречу вылетел на автомобиле Серебренников. Здесь весьма крутой спуск, тормозить сложно, и до мастерских близко, откуда инженер звонит в полицию.

Происшествия показывают, что на автомобилях ездили в зимние месяцы. Днём 2 декабря 1907 года «вниз по Пушкинской улице мерным ходом с присущей ему трескотнёю шёл автомобиль. Около женской гимназии ему встретились татары на двух лошадях, лошади испугались, шарахнулись в сторону, вывалили из саней татар со всем прочим содержимым и как сумасшедшие помчались по направлению к базару. Татары поднялись на ноги и, забыв про своих лошадей, почёсывая затылки, долго смотрели вслед удалявшемуся "шайтану"»<sup>1</sup>.

Виновник же первого ДТП скоро снова попадает на страницы газеты: «Опять автомобиль г. Серебренникова. 2 февраля 1908 года днём на Центральной улице Северной слободы лошадь приехавшего из деревни татарина Галеева испугалась автомобиля, шедшего под "председательством" начальн. уфим. железнодорожных мастерских Серебренникова, бросилась в сторону, попала на тумбу и получила увечье. Ветеринар городских боен г. Фосс, по освидетельствовании, констатировал полный перелом ноги. Лошадь немедленно заколота [Первую жертву ДТП в Уфе... съели!].

Полицией составлен протокол для направления его городскому судье. Таким образом, г. Серебренникову за гарцование на "чёртовой машине" придётся снова фигурировать в качестве гражданского ответчика»<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Там же. 1907. 4 декабря.

<sup>2</sup> Там же. 1908. 7 февраля.



Журналист указал место происшествия, улица Центральная (Ленина) и, обратим внимание, добавил про Северную слободу. Центральная – длинная. Авария произошла где-то в районе перекрёстка с ул. Пермской (Северная слобода – возле вокзала).

Серебренников ехал из мастерских в город уже по улице Центральной. На ней стояли тумбы для привязывания лошадей, о которую и сломала ногу первая жертва уфимских авто. В заметке встречаем самое раннее народное прозвище, данное жителями Уфы новому транспортному средству, – «чёртова машина». Чем кончилось дело, неизвестно, впрочем, жалование у начальника мастерских было хорошее.

Тем временем число авто в Уфе увеличивалось, вместе с ними росло и количество ДТП. Случались курьёзные, как в 1908 году: «"Шайтан!" По Пушкинской улице, с возом углей, на тощей лошадеёнке ехал башкир. "Угля!" "Угля!" кричит он. По середине улицы его окружили несколько женщин. "Почём угли?" – "Псякий да яго есть, питнацать да двацать копек!"... В это время из-за угла Центральной улицы выезжает автомобиль и с присущим ему рокотанием полным ходом начал спускаться вниз по Пушкинской улице. Лошадь башкира насторожила уши, вздрогнула... и вдруг шарахнулась в сторону; ещё один момент, и воз с углями всеми силами ударился о телефонный столб и остался на месте, а лошадь с передками пустилась бежать вверх по Пушкинской улице и скоро скрылась за домом дворянского собрания. "Шайтан!" решил растерявшийся башкир, тупо глядя вслед удаляющемуся автомобилю. Постоял он ещё минутку, почесал свою бритую голову, тьюбютейку бросил для чего-то тут же на опрокинутый воз. "Эй! тутай, мая угля мотри; лошадка тащим, один да кулька твая так-да даём! ерар?... бросил он на ходу одной из женщин и побежал вслед за лошадеё»<sup>1</sup>.

Здесь топонимика ДТП кристально чиста. В районе совр. Советской площади, где стояли жилые дома, а

---

<sup>1</sup> Уфимский край. 1908. 10 июня.

площади не было, башкир торговал древесным углём, с Центральной (Ленина) из-за углового здания дворянского собрания повернул автомобиль и поехал вниз по улице, так деревенская лошадка впервые познакомилась с достижениями буржуазной цивилизации.

Следующее судебное разбирательство в 1908 году, которое привлекло жадных до сенсаций журналистов, случилось в районе совр. улиц Комсомольской и Владивостокской. «Несчастный случай. 14 июля в канцелярию пристава 7 стана уфим. у.<sup>1</sup> явился Е.А. Городилов и заявил, что 7 июля он с женой возвращался из д. Глумилиной в Уфу. На пути, не далеко от новой психиатрической больницы навстречу, на всех порах, мчался автомобиль, управляемый С.В. Видинеевым. Лошадь заявителя, испугавшись, шарахнулась в сторону и помчалась через канаву; тарантас опрокинулся и он, Городилов, вместе с женой, при падении получил настолько сильные ушибы, что оба более часа лежали на месте без сознания. Прибывший на место врач Соколов оказал первую медицинскую помощь, сделав перевязку. Определить однако, степень ушибов тогда не представилось возможности, т. к. до ушибленных мест нельзя было дотронуться. Только дня два – три тому назад врач констатировал у Городилова перелом правой ключицы, а у его жены перелом двух рёбер. Делу дан законный ход.

В тот же день, когда лошадь разбила Городилова, вслед за ним ехал с женой уфим. мещ. Ларионов. Лошадь последнего также испугалась и всех сидевших в тарантасе вытряхнула и убежала, сильно поломав экипаж. Ларионов и его спутники отделались лёгкими сравнительно, ушибами»<sup>2</sup>. Скорее всего, по совр. Комсомольской (старинной дороге в Глумилино) возвращались в

---

<sup>1</sup> Эта территория тогда не входила в пределы города, относилась к Богородской волости Уфимского уезда, почему заявление было подано сельскому полицейскому (приставу). В 1907 году «квартира» (канцелярия) пристава 7 стана, куда входили пригородные волости, Ивана Фёдоровича Андреева находилась в Уфе (Адрес-календарь Уфимской губернии и справочная книжка на 1907 год. Уфа, 1907. С. 48).

<sup>2</sup> Вестник Уфы. 1908. 16 июля.

Уфу Городиловы, а в обратном направлении мчался Видинеев на своём мощном авто.

Активный поклонник автоспорта, Сергей Васильевич отправил в редакцию письмо с опровержением. В первый раз мы слышим голос самого автовладельца, возмущённого несправедливыми придирками. Милостивый Государь, господин редактор – начинал своё послание Видинеев, «в № 142 от 16-го июля на страницах "Вестника Уфы" в отделе хроника под заглавием "несчастный случай" была помещена заметка, в которой изложены не вполне точно факты происшествия.

В ней говорится, что автомобиль, управляемый мною, С.В. Видинеевым, мчавш. на всех парах, наделал немало бед на своём пути. Между тем дело обстояло совершенно иначе. А именно. Автомобиль, принадлежащий мне, управляемый шофёром, а не мною, по пути в деревню Голумилину встретился с г. Ларионовым. Шофёр, давши установленный сигнал и видя, что лошадь Ларионова начинает пугаться, остановил автомобиль. Ларионов вылез из плетёнки, а лошадь с кучером, благополучно проехала мимо автомобиля. Вслед за Ларионовым, в саженях 20, ехал г. Городилов и только шофёр дал было ход, как женщина, сидевшая с Городиловым начала махать руками и автомобиль вторично был остановлен. На козлах Городилова сидел и правил мальчик лет 7 и Городилов, несмотря на сигнал, не взял вожжей у мальчика, который не мог править. Затем, лошадь его круто повернула и тарантас опрокинулся, не доезжая 10 сажен до автомобиля. Всё вышеизложенное прошу, в целях более точного освещения дела, напечатать в ближайшем номере Вашей газеты. С. Видинеев.

От ред. Наши сведения взяты из полицейского протокола»<sup>1</sup>.

Здесь впервые встречаем упоминание в местной прессе слова «шофёр»<sup>2</sup>, богач Видинеев сам не «рулил»,

---

<sup>1</sup> Там же. 14 августа.

<sup>2</sup> Водитель или шофёр (фр. *chauffeur* – «истопник») – человек, управляющий транспортным средством // Википедия.

нанял водителя. Также из этого случая становится очевидным какие сложности испытывали первые автомобилисты при поездках даже на загородных дорогах. Не только они, но и «лошадиллисты» должны были уметь управлять своим хвостатым авто в новых условиях. А если добавить, что первые уфимские владельцы машин были люди богатые, то возникало естественное стремление предъявить им иски на кругленькую сумму.

В следующем 1909 году о случаях ДТП сообщали только в либеральном «Вестнике Уфы», в официальном «Уфимском крае» ни разу не посчитали нужным рассказать читателям о происшествиях с автомобилями. А случаев этих набралось немало. Уже весной 1909 года появляется заметка: «Быстрая езда. Вечером 25 апреля по Александровской ул. полным ходом на автомобиле ехал А.Ф. Ч-вф. Стоявшая около гостиницы Алябушева<sup>1</sup> лошадь г. Аристова испугалась и бросилась в сторону. Кучер соскочил было с козел и пытался удержать лошадь за уздцы, но был смят и попал под тарантас, получив при таковой оказии довольно чувствительные ушибы. О случае составлен протокол»<sup>2</sup>.

Далее. «Быстрая езда. В 12 час. ночи 30 апреля по Центральной улице нёсся полным ходом автомобиль Видинеева с 4-мя седоками. Около магазина Дворжец автомобиль наскочил на лошадь проезжавшего извозчика, сшиб её с ног, поранил, а также причинил повреждение пролётке. Остроумные спортсмены попытались было в результате отправить извозчика в участок, но не привели этого в исполнение, благодаря вмешательству публики.

Не мешало-бы предпринять что-ниб. по части автомобилей. Слишком уж часто наезжают они на публику»<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> На улице Александровской располагался ряд гостиниц. В доме Коншина была гостиница, где распорядителем являлся Игнатий Родионович Алябушев (Адрес-календарь Уфимской губернии на 1912 год. Уфа, 1912. Рекламные объявления). А по адресу Александровская, 60 (угол с Уральским проспектом) находилось домовладение Пелагеи Кал. Алябушевой (Справочная книга г. Уфы с приложением плана. Уфа, 1908. С. 5).

<sup>2</sup> Вестник Уфы. 1909. 28 апреля.

<sup>3</sup> Там же. 5 мая.

Видинеев с компанией вечерком решил прокатиться по городу, но почему в 12 часов ночи возле магазина Дворжец (совр. «Оптика») на Центральной / Ленина находилась толпа публики и что они там делали в столь поздний час, вот что непонятно?

Май. «Автомобиль. 4 мая, часов около 2 дня, на Шоссейной улице какой-то автомобиль встретился с двумя возами пива, бывшими под управлением приказчика Вольмут<sup>1</sup> С.Т. Дворниковского. Лошади шарахнулись, и оба воза полетели с насыпи шоссе. Телеги переломаны, груз разбит»<sup>2</sup>.

Наконец, безобразия перешли всякие границы. В Ушаковском парке, «7-го мая, часов в 7–8 вечера, по аллеям парка носился, сломя голову, какой то мотоцикл в продолжение ½ часа времени. Какую скорость развивал cyclist, можно судить по тому, что он обгонял пешехода, идущего средним шагом, четыре и пять раз в продолжение одной аллейки, т. е. двигался в 16–20 раз быстрее. Принимая в среднем быстроту гуляющих – 2 версты в час, можно рассчитать, что мотоцикл двигался с быстротою от 32–40 вёр., чуть не курьерский поезд! Дежурные чины полиции, однако, не предпринимали ничего для обуздания спортсмена. Скоро гуляющие, вероятно, увидят в парке и автомобиль»<sup>3</sup>. В результате, 15 мая Уфимская городская дума постановила: «езда в Ушаковском парке на велосипедах и автоматических экипажах воспрещается»<sup>4</sup>.

Об одном ДТП сообщили летом 1909 года. «Автомобильное происшествие. 15 июня, около 8 час. вечера, на Пушкинской ул., недалеко от Гоголевской, против дома Кобякова<sup>5</sup>, произошёл следующий случай. С страшной

---

<sup>1</sup> Судя по рекламе и адрес-календарям Александр Георгиевич Вольмут в 1907 году торговал пивом в Белебее, в 1908 году – в Уфе, лишь к 1911 году он открывает собственный пивоваренный завод (Церковная, 26).

<sup>2</sup> Вестник Уфы. 1909. 6 мая.

<sup>3</sup> Там же. 9 мая.

<sup>4</sup> Там же. 20 мая.

<sup>5</sup> Домовладение Василия Егоровича (Георгиевича) Кобякова, угол Пушкинской (№ 54) и Гоголевской (№ 23) (Справочная книга г. Уфы с приложением плана. С. 39, 116).

быстротой мчался небольшой автомобиль. Автомобиль настиг переходивших улицу неизвестного господина с мальчиком. В момент появления автомобиля неизвестный уже перешёл, мальчик же замешкался. Секунда-другая – и мальчик был бы раздавлен. Но тут вдруг неизвестный подбежал, схватил за колесо автомобиля и рванул с такой силой, что колесо отскочило, а автомобиль свалился на бок; кроме колеса ещё какие-то его части разлетелись в стороны...

Так, образом, мальчик был спасён, но пострадал автомобиль. Такой исход, как это ни странно, сидевшим в экипаже двум седокам (один немец, другой русский, – как утверждают, – Михалёв) не понравился: повидимому, они предпочли бы, чтобы пострадал мальчик, но сохранился в целости автомобиль. Седоки вступили в перебранку с неизвестным; этого мало: немец так увлёкся, что... ударил даже неизвестного... Собралась громадная толпа народа, явился полицейский и составил протокол...»<sup>1</sup>

В 1910 году редакция консервативного «Уфимского края» наконец осознала важность нового вида транспорта и репортажи о ДТП в основном появлялись уже на их страницах. Пришла весна и «6 мая, по Пушкинской улице, катил автомобиль с компанией молодых людей обоего пола; в это-же время на лошади, запряжённой в плетёнку, проезжало одно семейство. Лошадь, испугавшись автомобиля, начала "беситься" и её с трудом, и то, при помощи проходивших, уцепившихся за узду, едва удалось успокоить. Автомобилисты-же нетолько не остановились или уменьшили-бы ход, а с хохотом пролетели дальше. Мы, пока, не оглашаем фамилий этих спортсменов, и думаем, что, они поймут всю неосторожность и беспечность своего поступка и на будущее время, при поездках на автомобиле, будут относиться более серьёзно к подобного рода явлениям»<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Вестник Уфы. 1909. 21 июня.

<sup>2</sup> Уфимский край. 1910. 8 мая.

Истории с ДТП постепенно выходят за пределы собственно Уфы, регулярное автомобильное движение охватывает окрестности: «Наши автомобилисты не считаются с непривычкой деревенских лошадей к шуму машины. Такое игнорирование имеет печальные последствия. Из Булгакова ехало в Уфу семейство Васильева. Мать семейства 52 л., невестка её, молодая женщина в интересном положении и двое детей: грудной и 4 лет. На встречу им мчался автомобиль; перепуганные женщины подали сигнал платком, желая остановить ехавших на автомобиле, но сигнал или не был замечен, а может быть ему не придали значения, и машина с рёвом рожка промчалась мимо; напуганная и взбесившаяся лошадь помчалась, опрокинула тарантас и все бывшие в нём расшиблись. У старухи перелом ключицы, невестка зашибла грудь, дети отделались царапинами. Полиция составила протокол, но легче от этого пострадавшим не будет. Было бы человечнее, если бы автомобилисты, для предотвращения таких катастроф, делали остановки, пропуская мирных жителей, не имеющих средств на автомобили и передвигающихся на лошадях»<sup>1</sup>. Отметим, что жительницы Булгаково уже знали про авто и заранее махали платком встречной машине. Газетчик же предлагал утопию, останавливаться перед каждой лошастью, когда шли обозы в сотни телег, было нереально.

Интенсивное движение в Уфе стало создавать и другие проблемы. «Езда на автомобилях, особенно быстрая, поднимает на улицах города облака пыли. Хорошо, если автомобиль проедет только раз. Но г.г. автомобилисты имеют обыкновение *кататься* по улицам. Излюбленными улицами для таких катаний служат Б.-Казанская или Центральная. Можно себе представить, что переживают жители упомянутых улиц и пешеходы во время таких удовольственных эволюций г.г. любителей автомобильного спорта. Если нельзя, во имя насущных интересов большинства, воспретить катание по го-

---

<sup>1</sup> Там же. 27 мая.

роду на автомобилях, то нельзя-ли хотя при проездах за город обязать ездить по улицам как можно тише»<sup>1</sup>.

Автомобиль стал частью городского фольклора. Известный критикан из либерального «вестника» Поль Шарж заканчивает фельетон «Вся Уфа»: «Так обошли мы все улицы, весь город.

На Большой Казанской, у каланчи, нас сбил с ног автомобиль г. Видинеева. Мы не успели опомниться, как преступник скрылся в облаках пыли»<sup>2</sup>.

Всеведущий Поль Шарж не случайно упомянул самого активного любителя автоспорта в Уфе С.В. Видинеева, с ним произошла очередная «история» на этот раз в районе совр. улицы С. Кувькина, за Сергиевской церковью и кладбищем, на горе, где тогда располагались загородные дачи.

«В воскресенье, 18 июля, на даче Максютова местный купец Усманов остановился пить чай, а лошади с кучером остались на улице. Г. Видинеев в это время мчался на автомобиле и ехал так быстро, что кучер Усманова не мог удержать лошадей, которые с испуга бросились во двор и опрокинули экипаж. Кучер же, запутавшись в фартуке экипажа, остался под ним. Его в безчувственном состоянии принесли в дом, где была оказана первая медицинская помощь, а потом он был отправлен в больницу. Экипаж разбился вдребезги. Г. Видинеев привлекается к ответственности»<sup>3</sup>. Уфимская полиция уже, наверное, «набила руку» на составлении протоколов на автомобилистов.

Но не таков Сергей Васильевич, чтобы запросто сдаваться. Он пишет опровержение. Редактору А. Фёдорову Видинеев напоминает, что «в № 155-м "Вестника Уфы", в отделе "хроника", помещена заметка, в которой сказано, что г. Видинеев мчался на автомобиле "так быстро", что кучер Усманова не мог удержать лошадей, которые, в испуге, бросились во двор и опрокинули эки-

---

<sup>1</sup> Там же. 22 июля.

<sup>2</sup> Вестник Уфы. 1910. 25 июля.

<sup>3</sup> Там же. 21 июля.



паж, при чём изувечило кучера. Прошу, ради восстановления правды, напечатать моё настоящее письмо. Во первых, местность, где расположена дача Максютова, такова, что мчатся "так шибко", как утверждает хроникёр газеты, не мыслимо. Во вторых, лошади г-на Усманова находились за загородкой, во дворе. Около загородки и по ту и по сю сторону её стояло много лошадей. Шоффёром, при приближении автомобиля, соблюдены были все правила автомобильной езды, при чём кучера всех экипажей удержали лошадей на месте, за исключением только того, который был за загородкой во дворе Максютова и который, повидимому, проспал все сигналы. Имея разрешение на автомобиль и, при соблюдении мною правил езды, не будучи обязан отвечать за последствия, какие могут происходить с лошадьми при прохождении моего автомобиля, полагаю, что во всяком случае дело кучера успокоить лошадей. Очевидно, та ответственность, к которой я, по словам "Вестника Уфы", привлекаюсь, совершенно отпадает.

С почтением *Сергей Васильевич Видинеев*<sup>1</sup>.

Сдвиги в воспитании конского поголовья Уфы очевидны. Большинство лошадей кучера удержали и успокоили, значит привыкали к моторам животные из семейства лошадиных. Но не все, об этом последнее оставившее свой след в истории ДТП в 1910 году.

«Снова автомобиль г. Серебрянникова. Около 6 час. вечера 19 сентября по Б.-Казанской ул., по направлению от Троицкой площади к базару, ехал на лошади, запряжённой в телегу, некто А. Герасимов. Навстречу ему мчался на автомобиле начальник железно-дорожных мастерских инженер Серебрянников. Герасимов, согласно обязательных правил, ехал по левой стороне. По этой же стороне мчался и г. Серебрянников. Около д. Шамова<sup>2</sup> лошадь Герасимова, испугавшись автомобиля, кинулась в сторону к канаве и опрокинула телегу. Сам Герасимов и ехавшие с ним пассажиры особых повреж-

---

<sup>1</sup> Уфимский край. 1910. 24 июля.

<sup>2</sup> Между Спасской церковью и корпусами педагогического университета.

дений не получили, лошадь же его, как говорится в полицейском протоколе, "сильно зашибла себе ногу, изорвала сбрую и сломала хомут". Установлено, что г. Серебрянников, едучи на Герасимова, не дал установленных сигналов»<sup>1</sup>.

Сравним эту заметку с первым судебным иском против всё того же А.А. Серебренникова. Прошло три года и никто уже не говорит о «необычном способе передвижения». Инженер обвиняется строго в нарушениях правил дорожного движения – ехал не по той стороне и не дал предупредительного сигнала. Автомобиль отвоёвал своё место под солнцем на уфимских улицах. Теперь это обычное транспортное средство, что подтверждают материалы за 1911-й год.

Сатирик «Шмель» летом сообщал, что «автомобилей в этом году прибавилось», хотя на 2063 лошади у 1283 домовладельцев Уфы их число оставалось всё равно ничтожным<sup>2</sup>. Ещё в мае новую машину приобрёл Видинев, но привычки у него остались прежними, в газете по этому поводу заметили: «Действительно автомобиль-то хорош, но езда на нём совершается неособенно осторожно. На-днях автомобиль буквально летел по Центральной улице и едва не натворил бед со встречными лошадьми, которых едва-едва пришлось потом успокоить»<sup>3</sup>. И всё за целый год. Автомобиль и неизбежные «спутники» его в виде ДТП стали обыденностью уфимского «пейзажа», журналисты потеряли к подобным происшествиям интерес.

Лишь в июне 1911 года мелькнула заметка «Напуганная автомобилем лошадь. 16 июня в 9 часу веч. по Б.-Ильинской ул. шёл автомобиль № 1-й Видинеева<sup>4</sup>. В это время около д. Ахтямова извозчик за № 383 накладывал на телегу имущество одного квартиранта. Лошадь, испугавшись автомобиля, понеслась к Митро-

---

<sup>1</sup> Вестник Уфы. 1910. 21 сентября.

<sup>2</sup> Уфимский вестник. 1911. 12 июня.

<sup>3</sup> Уфимский край. 1911. 2 июня.

<sup>4</sup> Впервые упомянут номер машины.

фанъевскому переулку<sup>1</sup>. Не смотря на все усилия извозчика задержать её, это не удалось. В результате вся мебель и вещи оказались разбитыми. Сам извозчик получил серьёзные ушибы и поранения рук, правого плеча и др. частей тела. Лошадь была публикой задержана на Воскресенской<sup>2</sup> ул. Телега тоже разбита»<sup>3</sup>. Правда, в следующем номере дали поправку – машина другого владельца, «ошибка: автомобиль Видинеевых уже две недели не ходит вовсе»<sup>4</sup>.

Информация о ДТП в Уфе, изначально вызывавшая живейший интерес публики и самих газетчиков, постепенно стала привычной и журналисты меньше стали уделять ей внимания, хотя, наверняка, количество происшествий не уменьшилось. С другой стороны, население (и лошади) привыкли к машинам, стабилизировалось дорожное движение, благодаря действиям Уфимской городской думы. Наконец, все собранные и представленные выше сведения позволяют утверждать, что за пять первых лет автомобилизма (1907–1911) в ДТП в Уфе непосредственно от автомобиля ни один человек не погиб. Все происшествия происходили между гужевым и автомобильным транспортом.

Кроме того, истории о ДТП показывают реальную картину дорожного движения в Уфе, обширную географию поездок – от различных городских улиц до окрестностей, позволяют составить портрет первых автомобилистов, которые тоже постепенно и с трудом привыкали к правилам дорожного движения. Первые машины рассматривались в основном как средство для спорта, отдыха, развлечения, были дорогими игрушками уфимских богачей, которые, наверняка, ворчали на введенные правила. Но новый вид транспорта имел повышенную опасность и требовал чёткого свода правил. С этой проблемой столкнулись все страны.

---

<sup>1</sup> Проходил сзади Ильинской церкви.

<sup>2</sup> Совр. Тукаева.

<sup>3</sup> Уфимский вестник. 1911. 18 июня.

<sup>4</sup> Там же. 19 июля.

#### § 4. Начало регулирования движения

Появление в конце XIX века механических средств передвижения на дорогах и улицах Российской империи, плотно занятых гужевым транспортом, функционирование которого определялось обширным законодательством (центральным и местным), вызвало создание собственной системы регулирования движения. Уже в 1896 году министр путей сообщения издал обязательное постановление «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах», в 1900 году был установлен порядок пассажирского и грузового движения на автомобилях в Санкт-Петербурге<sup>1</sup>. К моменту появления автомобилей в Уфе имелся значительный опыт в регулировании движения и контроле за новым видом транспорта. В российских автомобильных журналах активно изучался международный опыт. Во всех ведущих автомобильных державах (Германии, Австро-Венгрии и др.) шло совершенствование правил.

Принципиальное решение было принято в 1907 году. «Межведомственная комиссия при министерстве путей сообщения выработала основные условия разрешения автомобильных предприятий для перевозки пассажиров и грузов по шоссе дорогам Империи». Раньше требовались разрешения местных властей, которые сдавали подряды на транспортирование почты и пассажиров по земским гужевым трактам. Монополия допускалась в исключительных случаях и каждый раз только с Высочайшего соизволения<sup>2</sup>.

Инициаторами в регулировании автомобильного движения выступали столичные власти. Так, в Петер-

---

<sup>1</sup> Рубец А.Д. История автомобильного транспорта России. М., 2008. С. 209–210.

<sup>2</sup> Вестник Уфы. 1907. 22 сентября. С 1907 года началось активное обсуждение принципов организации автомобильного сообщения в стране. В 1907–1911 годах работало Межведомственное совещание, разработавшее ряд нормативных актов (РГИА. Ф. 23. Оп. 12. Д. 250. Л. 1, 9, 55, 63, 81, 106, 142, 153 об., 155 и др.).

бурге с 1 апреля 1905 года вводился налог на автомобили: по 3 руб. с легковой машины, по 1 руб. с каждой силы омнибуса и грузовика (с велосипеда брали по 1 руб. 50 коп.)<sup>1</sup>. В 1907 году в Харькове вырабатывались «нормальные правила для езды механических экипажей»<sup>2</sup>.

Рост числа машин в столицах Империи вызвал вмешательство полиции. Весной 1907 года Санкт-Петербургский градоначальник генерал-майор Д.В. Драчевский «предложил чинам полиции немедленно принять самые действенные меры к устранению непомерной быстроты, которую развивают шофферы и владельцы столичных автомобилей во время езды по городу»<sup>3</sup>.

В 1908 году «Московским Градоначальником издано постановление о недопущении по улицам движения автомобилей со скоростью, превышающей 12 вёрст в час»<sup>4</sup>. В 1909 году издаётся «Обязательное постановление о порядке движения по городу Москве автоматических экипажей (автомобилей)»<sup>5</sup>, а следом – «Обязательные постановления о порядке движения автомобилей по шоссе общего пользования в Московской губернии»<sup>6</sup>. В Москве существовала практика ежегодного обновления номерных знаков, автовладельцы получали их заново каждый год и каждый год другого цвета. Так, «автомобильные нумерные знаки, выдаваемые Московской Городской Управой на 1910 год, будут тёмно-зелёного цвета с белыми цифрами»<sup>7</sup>.

В 1911 году «Первый Русский Автомобильный Клуб в Москве с осени настоящего года приступает к разстановке предупредительных автомобильных знаков по шоссе на дорогах Московской губ. Первоначально знаки будут разставлены по Петербургскому шоссе до деревни Безбородово. Рисунки предупредительных зна-

---

<sup>1</sup> Автомобиль. 1905. № 7. С. 850.

<sup>2</sup> Там же. 1907. № 8. С. 1702.

<sup>3</sup> Биржевые известия (СПб.). 1907. 11 апреля.

<sup>4</sup> Автомобилист. 1908. № 9 и 10. С. 7.

<sup>5</sup> Там же. 1909. № 10.

<sup>6</sup> Там же. № 24.

<sup>7</sup> Там же. 1910. № 2. С. 17.

ков международные, принятые всюду в Западной Европе»<sup>1</sup>.

На основании первых довольно общих и расплывчатых общероссийских правил местные власти принимали свои собственные. В канун Первой мировой войны специальная комиссия Государственной думы разрабатывала проект закона об общероссийской регламентации автомобильного движения, а также всероссийской регистрации машин. В министерстве внутренних дел в 1913 году начали объединять, унифицировать местные порядки, к примеру, был установлен общий формат и размер номерных знаков на автомобилях. Он регулировался следующими параметрами (в миллиметрах)<sup>2</sup>:

	Передний знак	Задний знак
Высота знака	100	120
Высота цифр	75	100
Ширина цифр	45	60
Толщина линий цифр	12	15
Разстояние между цифрами	30	35

Поднимался вопрос о страховании. Некоторые страховые общества открыли отделы «страхования автомобилистов от несчастных случаев с третьими лицами, иностранные страховые общества предложили перестраховывать у них русских автомобилистов». Хотя приживалось страхование медленно. В 1909 году «из 1000 петербургских автомобилистов пока застрахованы лишь 58, а в Москве из 400 чел. – 20»<sup>3</sup>.

Достаточно быстро во всех странах осознали значение автомобильного транспорта на случай военных действий. Уже в 1909 году комиссия Российского автомобильного общества рассматривала проект введения в стране «обязательной военно-автомобильной повинности», сообщал «Уфимский край» в 1909 году (№ 271). С

<sup>1</sup> Там же. 1911. № 14. С. 43 (в приложении к № 14 впервые приведена карта шоссейных дорог Московской губернии).

<sup>2</sup> Автомобиль. 1913. № 16. С. 5239–5240.

<sup>3</sup> Раннее утро. 1909. 8 июля.

началом Первой мировой войны начнётся мобилизация всего частного автотранспорта на нужды обороны.

Уфимская городская дума тоже достаточно оперативно отреагировала на появление на улицах новых видов транспорта. В начале 1900-х годов Уфу заполонили сотни велосипедистов, создавших массу проблем, и на рубеже 1906 и 1907 годов городские власти начали разработку правил для новых, механических способов передвижения, наверняка, с расчётом, чтобы весной 1907 года с переходом на летние экипажи они были бы введены в действие. Уточнялись правила для гужевого транспорта.

В среду 14 марта 1907 года Уфимская городская дума утвердила проект финансовой комиссии «о взимании в пользу города сбора с велосипедов и автоматических экипажей»<sup>1</sup>. А 13 апреля 1907 года дума принимает обязательное постановление «о порядке движения по улицам» Уфы<sup>2</sup>. В начале июня 1907 года по городу были расклеены объявления «о порядке езды на велосипедах и автоматических экипажах», которые вступали в законную силу с момента публикации<sup>3</sup> (далее текст).

«О порядке езды на велосипедах и автоматических экипажах и о сборе с таковых»<sup>4</sup>.

1. Езда по городским улицам, кроме ограничений указанных в п. 12, допускается во всякое время только на низких 2-х колёсных велосипедах лицам, за исключением малолетних, не достигших 13-ти летнего возраста, получившим на это разрешение в установленном порядке.

*Примечание:* 1) разрешение это именное и выдаётся Городскою Управою ежегодно выдержавшим испытание, производимое лицами приглашаемыми для сего Го-

---

<sup>1</sup> Уфимский край. 1907. 16 марта.

<sup>2</sup> Там же. 15 апреля.

<sup>3</sup> Вестник Уфы. 1907. 13 июня.

<sup>4</sup> Свод обязательных постановлений Уфимской Городской Думы. Уфа, 1908. Отдел X. С. 76–81.

родскою Управою, и по уплате установленного в пользу города сбора с велосипедов и автоматических экипажей. От означенного испытания освобождаются лица, представившие удостоверения общества велосипедистов в свободном и умелом управлении машинами и 2) требования, предъявляемые к испытуемому, заключаются в следующем: а) в умении сесть на велосипед и слезть без посторонней помощи, б) в езде тихим ходом, в) в умении описать цифру 8 на площадке в 15 квадратных сажен и г) делать быстрые, крутые повороты и внезапные остановки. Применительно к указанному имеют быть предъявляемы требования и к испытуемому, заявившему о желании ездить на автоматических экипажах.

2. Каждый получивший разрешение ездить по городу на велосипеде, по уплате установленного в пользу города Уфы сбора снабжается изготовленными Городскою Управою и выдаваемыми ею двумя нумерными знаками и обязан иметь на велосипеде звонок или рожок и фонарь с изображением нумерного знака, зажигаемый при езде с наступлением сумерек. Из нумерных знаков один прикрепляется позади седла, а другой спереди на щите велосипеда. Фонарь допускается произвольной формы и величины.

*Примечание:* форма нумерных знаков определяется Городскою Управою.

3. Каждый велосипедист при езде обязан при себе иметь именное разрешение с напечатанными на нём настоящими правилами.

4. Быстрая езда и езда в перегонку по городу воспрещается.

5. Едущие на велосипедах обязаны держаться правой стороны улиц; им разрешается ехать по середине улиц, отнюдь однако не переезжая на левую сторону.

6. Объезд пешеходов и едущих в экипажах допускается лишь только с левой стороны.

7. При обгоне пешехода или экипажа заблаговременно даётся звонок или гудок и самый обгон делается



умеренным ходом. Злоупотребление звонком воспрещается.

8. В случае беспокойства лошадей от появления едущего на велосипеде, едущий обязан остановиться и сойти с велосипеда и, по возможности, скрыть его от испуганной лошади.

9. Огибать угол и пересекать улицу дозволяется лишь тихим ходом, давая знать о св[о]ём приближении звонком или гудком.

10. В местах большого скопления публики и экипажей надлежит сойти с велосипеда и вести его в руках.

11. При совместной езде велосипедисты должны ехать один за другим на расстоянии не менее одной сажени друг от друга.

12. Воспрещается ездить на велосипедах, а также и проводить их в руках по тротуарам, пешеходным дорожкам, бульварам, скверам и садам, за исключением Ушаковского парка, где езда на велосипедах дозволяется только на средних аллеях, специально открытых для велосипедистов.

*Примечание:* езда на велосипедах в Ушаковском парке дозволяется только до 10 часов вечера.

13. Езда на велосипедах в исключительных случаях, по распоряжению полиции может быть останавливаема во время крестных ходов, прохождения войск и вообще в местах большого скопления экипажей, а равно и публики по каким бы то ни было причинам.

14. Виновные в нарушении настоящих правил подлежат ответственности по суду.

26 мая 1907 года.

## ПРАВИЛА

на взимание в пользу города Уфы сбора с велосипедов и автоматических экипажей.

1. В пользу города Уфы ежегодно взимается сбор с велосипедов по одному рублю и с автоматических экипажей по десяти руб. с каждого отдельного велосипеда и

экипажа и, сверх того, стоимость нумерных знаков, выдаваемых владельцам велосипедов и автоматических экипажей.

*Примечание:* с автоматических экипажей менее 4-х сил сбор в пользу города взимается в размере двух рублей с каждой силы (мотоциклетки).

2. Означенному в п. 1 сбору подлежат все содержимые для езды в пределах г. Уфы велосипеды и автоматические экипажи, за исключением принадлежащих должностным лицам и казённым учреждениям, поименованным в п. 2 ВЫСОЧАЙШЕ утверждённого мнения Государственного Совета 20 января 1903 года, а также и тех, сбор за которые уплачен в другом городе, в течение лишь срока, за каковой внесён этот сбор.

3. Установленный сбор владельцами велосипедов и автоматических экипажей вносится за год вперёд к 1-му числу мая месяца в кассу Уфимской Городской Управы, при чём каждому плательщику выдаётся квитанция, удостоверяющая получение сбора и затем Osborne нумерные знаки.

*Примечания:* порядок пользования нумерными знаками определён особым обязательным постановлением Городской Думы.

4. При неуплате владельцами велосипедов и автоматических экипажей сбора к указанному выше сроку, с них, помимо его, взыскивается пеня в доход города в размере 25% с оставшейся не уплаченной суммы.

5. Лица, приобретшие велосипеды или автоматические экипажи в первой половине года уплачивают установленный сбор в полном размере, а приобретшие такие же машины во второй половине года только в половинном размере.

6. Выдаваемые владельцам велосипедов и автоматических экипажей нумерные значки могут быть передаваемы, в случае отчуждения этих машин, другим лицам.

7) Лица, имеющие велосипеды и автоматические экипажи должны ежегодно, не позднее 15 числа января

месяца, заявлять об этом Городской Управе, которая и выдаёт таким лицам особые окладные листы, при которых, в установленные сроки, и вносится в городскую кассу причитающийся сбор.

8) Для наблюдения за правильным поступлением сбора с велосипедов и автоматических экипажей, а также и для приведения в известность числа указанных машин, имеются особые уполномоченные Городскою Управою лица, которые имеют право требовать от владельцев велосипедов и экипажей предъявления им квитанций Управы во взносе сбора и вообще зависящими от них способами наблюдать за правильным его поступлением. 14 марта 1907 года».

Анализ текста показывает, что главным объектом внимания законодателей являлись велосипеды. Несколько первых автомобилей, купленных жителями Уфы к весне 1907 года, естественно, не могли стать центром правил. Это была ещё редкая «игрушка» наиболее состоятельных и технически-«продвинутых» горожан (Чижев, Видинеев, Серебреников). Дума объединила автоматические экипажи с велосипедами, но детально правила движения для машин не были ни прописаны, ни выделены. Владельцы автомобилей, как циклисты, должны были получать ежегодно номер и платить налог.

Правила экзаменов, наличие фонарей и прочее касались только велосипедистов. В постановлении от 26 мая 1907 года автоматические экипажи упоминаются только один раз в начале. Вполне вероятно, что их добавили в последний момент при окончательном редактировании текста. Лишь финансисты, подготовившие правила 14 марта 1907 года, выделили статус машин: владельцы автомобилей платили по 10 руб., а хозяева мотоциклеток (менее 4 сил) вносили по 2 руб. с каждой силы. Финансовые правила, можно сказать, являлись более «передовыми».

Практика реализации обязательных постановлений показывает внимание полиции исключительно к вело-

сипедистам (требование сдачи экзамена, получение номеров). А первое же ДТП в Уфе, случай с Серебрениковым показал непригодность применения велосипедных стандартов к машине. Чего стоят только пункты «8. В случае беспокойства лошадей от появления едущего на велосипеде, едущий обязан остановиться и сойти с велосипеда и, по возможности, скрыть его от испуганной лошади» и «10. В местах большого скопления публики и экипажей надлежит сойти с велосипеда и вести его в руках». Адвокат Серебреникова резонно замечал, как вообще возможно закрыть автомобиль от взора испуганной лошади?

Приведённые выше факты при авариях с автомобилистами показывают, что правила Уфимской думы просто не работали, при этом неизвестно ни одного судебного разбирательства с наездами велосипедистов. Уфимская городская дума рассматривала возможность изменения правил. Так, в 1909 году была запрещена езда автоматических экипажей (мотоциклов) в Ушаковском парке<sup>1</sup>. А Уфимская управа запрашивала Нижегородскую – как производится оплата проезда автомобилей через переправы. В Нижнем при переправе через Волгу брали с велосипедистов по 5 коп., с автомобилем – 35 коп. Такая же такса существовала в Перми<sup>2</sup>. Уфимские власти мечтали брать деньги за проезд по плашкоутным мостам, где машины создавали проблемы. Летом 1910 года в газете отмечали: «Следует установить, чтобы по речному мосту автомобили проходили тихим шагом, в виду большого движения теперь по мосту. Позавчера испугавшаяся мчавшегося автомобиля лошадь едва не передавила шедших с купания детей»<sup>3</sup>.

В 1912 году сообщалось, что «мосты через реку Белую на Оренбургской и Вавиловской переправах наведены, почему городская управа просит полицеймейстера о наблюдении, чтобы езда по означенным мостам на

---

<sup>1</sup> Уфимский край. 1909. 12 мая; др.

<sup>2</sup> Там же. 14 августа.

<sup>3</sup> Там же. 1910. 3 июля.

автомобилях производилась *тихим ходом* во избежание несчастных случаев как с людьми, так и с лошадьми при быстрой езде на автомобилях»<sup>1</sup>.

Но правила не соблюдались. В августе «Городская управа сообщила г. полицеймейстеру, что 26 авг. около 6 час. веч. по Оренбургскому плашкоутному мосту автомобиль № 5, не смотря на предупреждение дежурного стражника остановиться в виду того, что в это время проходил по мосту табун коров, и не обращая внимание также на предупреждение мостовщика, пошёл по мосту. В результате движение на мосту застопорилось и от тяжести скопившихся коров, экипажей и напиравшего автомобиля на 5-й плашкоутине дали трещины две балки. Могла произойти катастрофа, тем более, что напуганные животные давили друг друга. Управа просит г. полицеймейстера обратить внимание на столь ненормальное движение автомобиля, нарушающее правила езды по мосту, и в случае надобности, привлечь даже владельца автомобиля г. Смирнова к ответственности»<sup>2</sup>.

В связи с увеличением числа машин в городе полиция старалась контролировать соблюдение правил – ставить номера и заставлять платить налог в городской бюджет. При этом в Уфе действовала система цветных номеров, менявшихся ежегодно, обязательная не только для владельцев механических экипажей, но и для гужевых извозчиков<sup>3</sup>.

Так, 13 апреля 1912 года городская управа уведомила полицию, «что для велосипедов и автомобилей установлены новые знаки: на белом фоне чёрные цифры»<sup>4</sup>. Затем управа просила «полицеймейстера обязать лиц, имеющих автоматические экипажи (автомобили и пр.)

---

<sup>1</sup> Там же. 1912. 5 июня.

<sup>2</sup> Уфимский вестник. 1912. 29 августа.

<sup>3</sup> Городская управа сообщала полицеймейстеру 31 декабря 1911 года, «что знаки для извозчиков на 1912 г. ею установлены следующих цветов: для легковых фон бронзовый, цифры чёрные, а для ломовых – фон зелёный, цифры чёрные. Управа просит сделать распоряжение о побуждении извозчиков как легковых, так и ломовых, к выборке установленных на промысел для 1912 г. знаков» (Там же. 4 января).

<sup>4</sup> Там же. 19 апреля.

озаботиться уплатой сбора в пользу города и приобрести нумерные знаки, с которыми только и разрешается езда по городу. До сего времени взято лишь четыре номера; между тем, как известно управе, в городе имеется до десяти автомобилей.

Полицеймейстер предложил чинам полиции автомобили без установленных знаков останавливать для выяснения владельцев их, которых привлекать к ответственности»<sup>1</sup>.

Бурное развитие автомобилизма в 1910-е годы потребовало выработки особых правил регулирования движения. Старые правила 1907 года, в основном касавшиеся велосипедистов, уже не отвечали потребностям времени. Наверняка, уфимцы внимательно изучали опыт других городов и в первую очередь столичный. Так, ещё в мае 1904 года вступили в действие «Обязательные постановления о порядке движения по городу Москве автоматических экипажей (автомобилей)». Они начинались следующими пунктами: «1. В городе Москве разрешается движение только тех автомобилей, которые допущены к тому по их осмотре и испытании.

2. К управлению автомобилями допускаются только лица, получившие на то разрешение по надлежащем испытании».

Кроме общих правил, в московских постановлениях были разделы: осмотр и испытание автомобилей, испытание и разрешение на управление автомобилем, правила езды<sup>2</sup>.

Уфимская городская дума разрабатывает новые правила, которые по распоряжению губернатора публикуют в качестве обязательного постановления в июле 1913 года<sup>3</sup>. Правила непосредственно касались только автовладельцев.

---

<sup>1</sup> Там же. 9 мая.

<sup>2</sup> Ежегодник автомобилиста (М.). 1909. С. 5.

<sup>3</sup> Уфимские губернские ведомости. 1913. 27 июля.

Обязательное постановление  
о порядке пассажирского и грузового движения  
на автоматических экипажах в городе Уфе.

1) Езда в пределах города Уфы на автомобилях и перевозка на них тяжестей допускается только по получении разрешения от Уфимской Городской Управы.

2) Автомобили делятся на следующие разряды: а) для собственного пользования, б) для перевозки пассажиров и в) для перевозки тяжестей.

3) Наибольшее давление на ось автомобиля, как с пассажирами, так и в полном грузу, не должно превышать 250 пудов. Для допущения большего давления необходимо особое разрешение Городской Управы, выдаваемое по соображению с тем, не сопряжено ли допущение такого тяжёлого экипажа с опасностью для движения вообще, а также для самого пути в данном месте и его сооружений.

4) Лицо, желающее пользоваться автомобилем, обязано подать о том заявление в Городскую Управу с представлением нижеследующих сведений: а) описание автомобиля, с указанием его размера и веса, а также системы двигателя, приборов для остановки экипажа и подачи сигналов и с объяснением для пассажирского автомобиля, что он снабжён приспособлением для моментальной остановки, а для общественного, – что он, кроме того, имеет приспособление для дачи заднего хода; б) точного обозначения назначения экипажа (пассажирского – частного или общественного, или грузового движения); место стоянки экипажа; г) указание лица, которому будет доверено управление экипажем, с тем, чтобы в случае замены его другим лицом, каждый раз испрашивалось для сего разрешение Городской Управы.

5) По подаче заявления, экипаж, в определённое Городскую Управу время, подвергается осмотру особой комиссии, в состав которой входит представитель полиции, по назначению полицеймейстера. Лицо, назна-

ченное для управления экипажем, должно показать знание своего дела.

6) К управлению автомобилем могут быть допускаемы только те лица, которые по осмотре их врачом, или по представлении надлежащего медицинского свидетельства, будут признаны свободными от таких органических недостатков, которые мешают управлять автомобилем (близорукость, глухота и т. п.). Лицам, не получившим разрешения Управы, воспрещается управлять автомобилями.

7) В случае удовлетворительных результатов осмотра и испытаний, Городская Управа выдаёт разрешение на пользование автомобилем.

8) Разрешение выдаётся в виде особой книжки с напечатанными в ней правилами езды на автомобилях и с приложением отдельного номера билета (жестянки) для каждого экипажа. Разрешение, как на автомобиль, так и лицу, управляющему автомобилем, должно находиться при автомобиле во время езды.

9) Выданное разрешение действительно только на представленный к осмотру экипаж, а потому в случае утраты книжки или билета, а равно в случае переделки экипажа с изменением его формы и механизма, требуется новое разрешение, которое испрашивается вновь вышеуказанным порядком.

10) К управлению автомобилем не допускаются или а) не выдержавшие установленного испытания и б) не достигшие 21-летнего возраста.

11) При каждом автомобиле обязательно должно быть устроено приспособление, которое лишало бы возможности посторонних лиц пускать в ход автомобиль в случае отсутствия управляющего оным.

12) В случае перехода экипажа к другому владельцу, последний обязан испросить на право пользование им особое разрешение.

13) Скорость движения автомобиля при езде по улицам не должна превышать 12-ти вёрст в час, при



переездах и поворотах, скорость должна быть уменьшена, при чём должны даваться сигналы рожком.

14) Для предупредительных сигналов служит при автомобиле рожок, одобренный Управой, с пневматической грушей. Употребление сирен в черте города воспрещается. С наступлением сумерек на передней стороне экипажа зажигается два ярких фонаря, а на задней стороне один фонарь, с отчётливым обозначением номера жестианки.

*Примечание:* При мотоциклах и трёхколёсных автомобилях достаточно и одного фонаря по середине экипажа.

15) Автомобили должны двигаться по правой стороне улиц и не резать левого угла на повороте и у встречных автомобилей; во время следования не выпускать ни дыма, ни пара, а отработанные газы и пар выпускать не иначе, как через глушитель.

*Примечание:* В том случае, если при проходе автомобиля встречные ему лошади высказывают беспокойство, автомобили должны быть останавливаемы.

16) Все автомобили должны быть подвергаемы периодическим осмотрам особой комиссией, не реже одного раза в год.

*Примечание:* Настоящее обязательное постановление вступает в законную силу по истечении двухнедельного срока, со дня последнего опубликования его в "Уфимских Губернских Ведомостях".

Правила движения в Уфе публиковались в «ведомостях» 20, 24 и 27 июля, они вступили в силу 12 августа 1913 года.

Это были поистине революционные изменения, наверняка, составленные по образцу столичных городов. Правила учитывали перспективу развития автомобиллизма, оговаривался грузовой автотранспорт, которого в Уфе ещё не имелось<sup>1</sup>. Основные новации правил 1913

---

<sup>1</sup> Для сравнения, в Казани на предприятиях Алафузова имелся пятитонный грузовик «Бюссит» с двигателем мощностью 23 л. с. (Габдрафикова Л.Р., Измайлов Б.И., Салихов Р.Р. Фирма Алафузова (вторая половина XIX – начало XX века): промышленная история России. Казань, 2015. С. 87).

года следующие: ездить на машине в Уфе можно было только с разрешения администрации (управы), ограничивалась нагрузка на дорожное полотно весом в 250 пудов, впервые вводились техосмотр и медицинское освидетельствование, наконец, впервые вводились права, которые были именными и срочными (время действия не оговаривалось). За руль не допускались лица моложе 21 года.

Сами же правила движения тоже включали новации. Скорость по улицам Уфы не должна была превышать 12 вёрст в час, на поворотах переездах уменьшать ход. Обязательными были сигнальные огни спереди и сзади, звуковой сигнал в виде только пневматической груши, глушитель сзади. Уфимцам с первых лет появления автомобиля не понравились выхлопные газы.

Правила не остались на бумаге<sup>1</sup>, в августе 1913 года началась первая в истории сплошная регистрация машин, техосмотр и сдача на право вождения (см. далее). Власти оперативно отреагировали на появление в Уфе нового и техногенно-опасного вида транспорта, который требовалось держать под контролем.

Изначально в Уфе небольшое количество автомобилей не требовало принятия Уфимской думой особых для них правил. Общие нормативы дорожного движения – езда по правой стороне, наличие номера, сигнал на перекрёстках, ограничение скорости и некоторые другие – оставались вполне достаточными для регулирования ситуации на уфимских улицах и в окрестностях города вплоть до Первой мировой войны. Но жизнь заставила в 1913 году разработать важнейшие дополнения: разрешение на машину и права, техосмотр и медицинское освидетельствование, световые и звуковые сигналы при движении и даже обязательная защита машины от несанкционированной попытки поката́ться.

---

<sup>1</sup> В справочных изданиях указывались размеры городских сборов. «Налог с велосипедов установлен по одному рублю с велосипеда. С автомобилем установлен налог в размере двух рублей с каждой силы» (Уфа в кармане. Уфа, 1913. С. 66).

## Глава II. Автомобильный бум в Уфе (1912 – 1914 годы), война

### § 1. Бурный двенадцатый год

В начале 1910-х годов процесс автомобилизации в Российской империи продолжался ускоренными темпами. Нарастал импорт. Если в 1909 году (сведения разных источников не совсем совпадают) в Россию было ввезено 1039 машин на сумму в 3 692 500 руб., то в 1910 году – 1844 на 6 720 000 руб., в 1911 году – 2730 на 9 973 300 руб., в 1912 году – 3847 на 10 796 000 руб.<sup>1</sup> Импортировались самые разные типы машин. Так, к 1 января 1912 году привезли 174 двухместных авто, 1836 четырёхместных, 288 платформ-автомобилей и 1136 мотоциклов<sup>2</sup>. Только в Москве к 1 января 1912 года насчитывалось 946 автомобилей, самыми популярными марками являлись «Бенц» – 99 машин, «Берлиэ» – 78, «Бюир» – 59, «Мерседес» – 56, «Лаурин и Клемент» – 49 авто. В Санкт-Петербурге к 15 ноября 1911 года по данным «С.-Петербургского автомобильного справочника на 1912 год» имелось 1598 машин<sup>3</sup>.

В 1912 году журнал «Автомобиль» организовал анкетирование владельцев. Из нашего края сообщали: «в Уфе "состояние грунтовых дорог не плохое, а ужасное"»<sup>4</sup>.

Изучение материалов по Уфимской губернии показывает, что с 1912 года можно говорить об определённом автомобильном «буме». Опять поднимается вопрос о междугородном сообщении в крае. Уже в январе строительное отделение губернского правления удовлетворило ходатайство Д.В. Ланецкого открыть автомобильное пассажирское «движение по Уфимско-Оренбургскому почтовому тракту в пределах Уфимской губернии при условии, чтобы управление автомобилями вверялось опытным шофёрам, чтобы каждый автомобиль вместе с

<sup>1</sup> Автомобиль. 1914. № 8. Автомобильная жизнь.

<sup>2</sup> Там же. 1912. № 22. Автомобильная жизнь.

<sup>3</sup> Автомобилист. 1912. № 1. С. 49, 51.

<sup>4</sup> Автомобиль. 1913. № 1. С. 4812.

нагрузкой не превышал 300 пуд., на какую грузоподъемность рассчитаны мостовые сооружения и чтобы в целях охранения проезжающего населения от могущих произойти несчастий при встрече с автомобилем на мостах, пропускались прежде проезжающие, а затем уже следовал автомобиль»<sup>1</sup>. Власти уже не препятствовали идее, лишь выдвигали разумные требования.

Либеральный «вестник» уточнял информацию о проекте. «Семипалатинскому мещанину Д.В. Липецкому [фамилию путали] разрешено пассажирское автомобильное движение по Уфимско-Оренбургскому почтовому тракту в пределах Уфимской губ. при условии, чтобы управление автомобилями вверялось опытным шофферам, чтобы каждый автомобиль вместе с нагрузкой не превышал 300 пуд., на какую грузоподъемность рассчитаны мостовые сооружения. Кроме того, в целях охранения проезжающего населения от могущих произойти несчастий при встрече с автомобилем на мостах, пропускались бы прежде проезжающие, а затем уже следовал автомобиль»<sup>2</sup>.

Весной «некий Д.В. Линецкий, в дополнение к своему прошению о разрешении автомобильного пассажирского движения по городу, представил в городскую управу таксу этого движения в 1912 г. – по всему городу, а также до вокзала и паромных пристаней. Согласно таксы за первый час езды в автомобиле-фаэтоне с 6 персон предполагается взимать 8 р., за 4 ½ часа – 5 р., за ¼ часа – 3 р. При количестве персон от 1 до – 3 за первый час – 6 р., за ½ часа 4 р., автомобиль-омнибус в 10 мест в первый час стоит 10 р., второй – 8 р. и остальные по 7 р. По мнению членов управы, такса эта слишком высокая»<sup>3</sup>. Первая компания автоперевозок в Уфе собиралась выпустить на улицы города две машины: шестиместное авто и даже омнибус! Правда, по дальнейшим источникам следов омнибуса не найдено.

---

<sup>1</sup> Уфимский край. 1912. 3 января.

<sup>2</sup> Уфимский вестник. 1912. 3 января.

<sup>3</sup> Там же. 15 марта.

Власти серьёзно отнеслись к новому начинанию. И в марте 1912 года «городская управа, по постановлению думы, прежде чем допускать в городе пассажирское автомобильное движение, будет производить испытание шоффёров через особую комиссию. Комиссия должна решить, насколько шоффёр каждого автомобиля опытен и умеет им править. В настоящее время управа организует эту испытательную комиссию из сведущих лиц»<sup>1</sup>. Знатоков собрали за две недели.

И 8 апреля уфимцы узнали, что «вчера в час дня особая комиссия в составе С.А. Басимова, И.П. Чикова и А.Н. Степанова, ознакомившись с делопроизводством по установлению в городе частными предпринимателями перевозок по городу пассажиров и грузов на автомобилях, произвела в гараже предпринимателя Линецкого осмотр принадлежащих ему автомобилей и испытание шоффёров на предмет разрешения Линецкому движения по городу.

К участию в осмотре были приглашены в качестве сведущих лиц г.г. Серебренников и Стуколкин, а также инженер Шведов.

Вопрос об установлении правил и о медицинском освидетельствовании общего состояния шоффёров, их зрения и слуха комиссия решила оставить пока открытым.

Возможно, что сегодня начнётся уже движение на автомобилях.

Г. Линецкий пустит пока два автомобиля. Г. Линецкому разреш. кроме того автомобильное сообщение с г. Стерлитамаком, расстояние до него в 124 версты предполагается проходить в 3 часа. Плата одного пассажира до г. Стерлитамака будет взиматься по 7 к. за версту т. е. приблизительно 8 р. 50 к.»<sup>2</sup>

Именно в апреле 1912 года начались коммерческие автоперевозки в Башкирии. Пресса держала руку на пульсе истории. Сначала сообщалось, что «комиссией по

---

<sup>1</sup> Там же. 18 марта.

<sup>2</sup> Там же. 8 апреля.

осмотру автомобилей Линецкого допущен к движению из двух только один. Такса г. Линецким установлена следующая: за 1 час весь автомобиль в 6 персон – стоит – 7 руб., ½ часа – 4 р. с каждой персоны, при числе седоков 1–3 будет взиматься за 1 час. 5 р., за ½ часа – 3 р. и ¼ часа – 2 руб.»<sup>1</sup> По сравнению с приведёнными расценками, уфимские власти сумели сбить цены.

И 14 апреля жители Уфы узнают, что «вчера автомобиль г. Линецкого "открыл кампанию", – начал движение. Стоянка его назначена на углу Центральной и Б.-Успенской улицы, рядом с городской управой»<sup>2</sup>. История уфимского такси берёт начало в 1912 году.

Хотя, «согласно постановления городской думы от 15 дек. 1911 г. разрешено Г.С. Смирнову производство автомобильного движения по городу на автомобиле за № 5 системы "Берлие" при управлении шоффёром Николаем Венедиктовичем Щелоновым»<sup>3</sup>, но вряд ли зимой начали движение, да и сведений об этом предпринимателе далее не встречается<sup>4</sup>.

Зато автоперевозки Линецкого были реальностью. Кроме городского такси, он открыл междугородное сообщение. Об этом говорит любопытная заметка: «Владелец автомобильного гаража Дан. Вас. Лепецкий заявил полиции, что 29 июня он отправил из Уфы в г. Стерлитамак автомобиль с 4 пассажирами под управлением шоффёра Афанасия Алексеевича Каулина. Последний возвратился в Уфу 25 июля, без автомобиля и уклоняется объяснить, где он его оставил»<sup>5</sup>. Загадочная история с пропавшим авто свидетельствует, что междугородное сообщение по маршруту Уфа – Стерлитамак в 1912 году действовало<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> Там же. 10 апреля.

<sup>2</sup> Там же. 14 апреля.

<sup>3</sup> Уфимский край. 1912. 5 июня.

<sup>4</sup> Г.С. Смирнов в 1910 г. являлся товарищем-распорядителем фирмы «Россия» (Отчёт Уфимского биржевого комитета за 1910 год. Уфа, 1911. С. 95). Возможно, здесь речь идёт об автомобилях при гостиницах.

<sup>5</sup> Уфимский край. 1912. 27 июля.

<sup>6</sup> Вторая уфимская газета продублировала информацию: «Загадочное исчезновение автомобиля. 25 июля владелец автомобильного гаража Даниил

Однако, для небольшого города такси, да ещё при высоких ценах, было вряд ли сильно востребовано. Владельцы гостиничного бизнеса предпочли завести машины только для обслуживания постояльцев отелей. «Наступающим летом Уфа, должно быть, обзаведётся несколькими автомобилями для пассажирского движения. Вслед за г. Линецким владелец гостиницы "России" также намеревается завести автомобиль для обслуживания клиентов своей гостиницы и номеров. Автомобиль будет ходить, между прочим, на вокзал и на пристани»<sup>1</sup>.

С апреля пошла реклама новой гостиницы «Русь», принадлежавшей Торговому дому «Россия», который извещал: «В Уфе, от первоклассных гостиниц "России" и "Русь<sup>2</sup>" собственный автомобиль, шикарный, удобный и вместительный, сорокакаильный. Во всякое время будет ходить на вокзал, пароходные пристани и по городу. По очень умеренной таксе», телефон № 165<sup>3</sup>. В конце мая и «Большая Сибирская гостиница» на углу Большой Успенской и Александровской, один из самых крупных отелей (на 50 номеров), извещала, что у неё тоже имеется «автомобиль для разезда по г. Уфе и за город, до вокзала и пароходных пристаней по умеренной таксе». Любопытно дополнение: «Езда ночью и за город по соглашению»<sup>4</sup>. Наверняка, прямая выгода побудила хозяев гостиниц обзавестись автотранспортом.

В статье «Наброски» журналист подводил итоги развернувшейся автомобилизации Уфы: «Весёлый месяц

---

Вас. Линецкий заявил в полицию, что 29 июня он отправил в гор. Стерлитамак автомобиль с 4-мя пассажирами под управлением шоффера Афанасия Коулина; последний возвратился в Уфу 25 июля без автомобиля и объяснить, где оставил автомобиль, отказался. Производится дознание» (Уфимский вестник. 1912. 27 июля).

<sup>1</sup> Там же. 15 апреля.

<sup>2</sup> Гостиница «Россия» находилась по адресу Большая Успенская, 45 (Справочная книга г. Уфы. Уфа, 1911. С. 244). А новая гостиница «Русь» располагалась на улице Александровской, дом С.П. Зайкова (Адрес-календарь Уфимской губернии на 1912 год. Уфа, 1912. Рекламные объявления).

<sup>3</sup> Уфимский край. 1912. 19 апреля; и др. То же: Уфимский вестник. 1912. 19 апреля, 3 мая (движение открылось с 1 мая); и далее. Реклама гостиницы «Русь» с автомобилями шла до конца года.

<sup>4</sup> Уфимский край. 1912. 27 мая (и в следующих номерах).

май, как его принято называть, внёс значительное оживление и в Уфимскую общественную жизнь; оживление это между прочим выразилось и проявилось в усилении уличного движения.

Велосипеды, мотоциклеты, самые разнообразные шарабаны в известные часы дня непрерывно снуют взад и вперёд по городу, заставляя оборачиваться непривычных прохожих и внимательно поглядывать по сторонам.

Особенно за короткое время увеличилось количество автомобилей, принадлежащих частным лицам и отдаваемых в наймы по часам и для поездок за город.

В течение последней недели, Уфа обогатилась ещё несколькими новыми автомобилями, и теперь при главных наших гостиницах: "Большой Сибирской", "России", "Руси" состоят собственные автомобили, удивляющих приезжающих, которые по одному этому выводят заключение о благоустройстве нашего города, и с этим заключением покидают Уфу, восхваляя повсюду её примерное благоустройство.

Приезжие из уездов прямо таки ходят с разинутыми ртами»<sup>1</sup>.

Уфимцы сейчас не задумываясь, автоматически переходят улицу, оглядываясь, учитывая характер движения – односторонний или двусторонний, масштаб потока машин, наличие перекрёстка, въездов и выездов из дворов, остановок и многое другое. Родители с первых самостоятельных шагов ребёнка учат его смотреть по сторонам. А началось всё это в далёкие 1910-е годы. Журналист в 1912 году выделяет «непривычных прохожих», гостей из уездов, изумлённо смотревших на поток машин, большинство жителей уже привыкли к ним.

Реклама в 1912 году непрерывно предлагала обзавестись машиной. Крупные компании считали необходимым проплачивать объявление в уфимской прессе, учитывая спрос на местном рынке. В феврале 1912 года

---

<sup>1</sup> Там же. 25 мая.



всемирно известная немецкая фирма Бенц искала в Уфе «дилера»<sup>1</sup>.

Регулярно публиковались частные объявления со вторичного рынка машин. В апреле 1912 года через магазин А.А. Скрипова можно было купить «подержанный фотографический аппарат» и мотоциклет<sup>2</sup>. В мае продавались 4-х местный автомобиль «Дукс» (ул. Соборная, 7)<sup>3</sup>, задёшево «автомобиль, зажигание магнето, в мастерской Михайлова. Угол Центральной и Успенской»<sup>4</sup>, а техническая контора инженера М.Г. Гутота (ул. Центральная, 2) предлагала уфимцам локомотивы, молотилки, паровые катки, самоходы и автомобили<sup>5</sup>. Ставшая обыденной реклама извещала о продаже вело-шин и двигателей завода «Русский Дизель» братьев Маминых из города Балаково<sup>6</sup>. В октябре 1912 года автомобили «Бугги» предлагались уфимским представительством международной компании жатвенных машин в Америке (В.Н. Ляуданский, Ильинская, 91)<sup>7</sup>.

Рост числа автомобилей в 1912 году вызвал вспышку ДТП в Уфе. Пошли жалобы. «Около 4 часов дня, 11 мая, проезжал по Центральной ул., пересекая Уфимскую, по делам службы комиссар духовной семинарии Кузьмич. Неожиданно вдруг в этот момент с неопишуемой быстротой промчался, грохоча и шумя мимо него, автомобиль гостиницы "Россия". Лошадь комиссара, испугавшись автомобиля, бросилась в сторону и понеслась бешеным аллюром с седоком. Последний скоро вылетел

---

<sup>1</sup> «Автомобили Бенц и К°. Акционерное Общество Мангейм в Германии. Всемирный рекорд 228 килом. в час. Всероссийский рекорд 144 версты в час. Императорский приз за пробег С.-Петербург – Севастополь. Ищет в качестве представителей солидных и состоятельных фирм или лиц. Предложения спешно в С.-Петербургское отделение фирмы Бенц и К°, Невский пр. № 57» (Уфимский вестник. 1912. 24 февраля).

<sup>2</sup> Там же. 1 апреля.

<sup>3</sup> Там же. 16 мая. Это была машина Попова (см.: Уфимский край. 1912. 13 мая), объявление печаталось в мае и июне.

<sup>4</sup> Уфимский вестник. 1912. 19 мая.

<sup>5</sup> Там же. 12 мая; и далее; у него и раньше шла реклама (бывшая фирма «Оборудование»), но без автомобилей.

<sup>6</sup> Уфимский край. 1912. 27 мая; др.

<sup>7</sup> Уфимский вестник. 1912. 7 октября.

из коляски и упал на дорогу, ударившись о камни – при чём сильно разсёк левый висок и разшиб глаз. Очевидцами происшествия были учит. А.А. Ключкова-Григорьева и воспитанник 5 класса духов. семинарии Фёдоров, проходившие по улице. Учительница подошла к постовому городовому, видевшему всё происшедшее и не принявшему никаких мер к задержанию автомобиля, и обратилась к нему с вопросом: что он смотрит? Но городской равнодушно и спокойно ответил: что "это, ведь, не наш брат, а господа, – ничего не поделаешь"<sup>1</sup>.

Машины держали люди состоятельные, на их гонки по уфимским улицам полиция смотрела «спустя рукава», да, кроме записывания номера, она собственно ничего не могла сделать, своих авто, чтобы пуститься в погоню, у неё не имелось. С увеличением же движения городские власти приступили к массовому мощению проезжей части булыжником, падение на который было чревато серьёзными травмами.

В 1912 году произошли столкновения автомобиля с гужевым транспортом. «Днём 13 мая по Б.-Успенской ул., ехал кр. Степан Ступин. Бешено мчавшийся автомобиль торгового дома "Россия" наскочил на тарантас Ступина и опрокинул его вместе с седоком. Ступин получил тяжёлые ушибы обеих рук. Ему оказана медицинская помощь. Производится дознание»<sup>2</sup>.

Второй наезд носил юмористический оттенок. «Около 12 час. ночи 21 мая на Бол.-Успенской ул., около Губернаторской, чей-то автомобиль, мчавшийся с невероятной быстротой, наскочил на телегу ассенизатора с такой силой, что у последнего отлетела задняя часть телеги, упала лошадь, слетела с телеги наполненная нечистотами бочка. Сам ассенизатор, к счастью, шёл пешком. Нечистоты вылились, конечно, на улицу... А автомобиль как ни в чём не бывало, дав задний ход, опять с такой же быстротой помчался, завернув на Телеграфную ул. по направлению к Уфимской и никем не был задержан.

---

<sup>1</sup> Там же. 13 мая.

<sup>2</sup> Там же. 16 мая.

Это уже не первый с автомобилями [случай]. Необходимо, несомненно, принять самые энергичные меры во избежание трагических происшествий»<sup>1</sup>.

Третий наезд в 1912 году случился в конце лета. «22 августа, около 5 час. дня против станции "Уфа" шедший быстро автомобиль "России" наскочил на лошадь какого-то легкового извозчика, сшиб её с ног и переехал её, причинив тяжкие увечья, от которых несчастная лошадь, вероятно, издохнет. Сам хозяин лошади каким-то чудом по счастливой случайности успел спастись.

Неужели на этот автомобиль так и не найдётся управа?»<sup>2</sup> Машина превратилась в источник опасности и с 1912 года становится частой печальной статистика жертв на дорогах.

История ДТП изначально имела социальный подтекст. Сталкивались интересы разных слоёв общества, богатых и бедных, и отнюдь не всегда состоятельные хозяева моторов выходили победителями. Не случайно летом 1912 года журналист озаглавил свой материал «Горе автомобилистов», стараясь занять нейтральную позицию, пожалуй, впервые, так как редакция либерального «вестника» обычно не жалела красок, расписывая «проделки» богачей-автомобилистов.

«В "Уфимском Вестнике", – это нужно признать, – было не мало заметок, направленных против уфимских автомобилистов.

То автомобиль наехал на крестьянскую телегу; то напугал лошадей, которые понесли; то собаку изувечил; а то вообще автомобили не желают признавать умеренной, спокойной езды и мчатся во всю... Много было сказано в назидание и в осуждение уфимским автомобилистам.

Справедливость требует, однако, отметить и огорчения, какие приходится переносить нашим автомобилям и автомобилистам.

---

<sup>1</sup> Там же. 24 мая.

<sup>2</sup> Там же. 24 августа.

Самое серьёзное из них, разросшееся в настоящее время в прямое и непереносимое зло, это мальчишки, детвора на окраинах нашего города, особенно в Нижегородке и Золотухе, – совсем юные зелёные хулиганишки. Толпы таких хулиганишек, по заведшемуся, каким-то образом, на окраинах порядку или точнее беспорядку, почему-то считают долгом своим принимать каждый автомобиль в камни. Град камней встречает любого автомобилиста. Эти бомбардировки причинили уже не мало неприятностей и прямых убытков иным автомобилистам. У одного разбили напр. стекло (а стоит оно до 140 руб.), у другого – повредили кузов, в третьем автомобиле контузили шоффера и т. д. И хуже всего – что некого привлечь к ответственности. Что спрашивать с какого-нибудь 7 летнего или 10 летнего карапуза?

Какой-нибудь автомобилист другой раз и поймает мальчишку с тем, чтобы отвезти его в участок, но потом отпускает, потому что ясно, что детвора сама не понимает, что творит.

Нам кажется, что за такие деяния должны отвечать родители мальчишек. Следовало-бы притянуть к ответу раз-другой гг. родителей этих зелёных хулиганишек – и сразу "всё образуется".

Вероятно, этим дело и кончится, если родители сами не сообразят обуздать своих воинственных чад<sup>1</sup>.

Автомобиль вездесущ, хозяин мотора может запросто проскочить через бедную окраину, где ранее дворянин или купец на тройке и не думали появляться. Зримое воплощение социального неравенства мчалось мимо бедных халуп, как символ иной, лучшей жизни, к которой ты не допущен.

Автомобиль в Российской империи был образцом не только стремительного прогресса, модернизации страны, но и свидетельством глубокого социального антагонизма, отрыва в уровне и качестве жизни между элитой, «средним классом» от рядового населения. Об этом ещё пример из 1912 года.

---

<sup>1</sup> Там же. 28 июня.

«Автомобильное дело». Такая рубрика дел появилась у наших уфимских судей с открытием в городе автомобильного движения.

По направлению к вокзалу шёл автомобиль торг. дома "Россия". В автомобиле находились – уполномоченный Красного Креста Лихачёв и врач Красного Креста Дерягин. Когда автомобиль поровнялся с одним из домов на Шоссейной ул., в окно автомобиля был брошен камень. Тотчас же автомобиль остановился. Составили протокол. Из свидетельских показаний выяснилось, что *на галлерейке одного дома сидела девочка-гимназистка и бросала камни*. Одним из этих камней, очевидно, и было разбито стекло. Полиция передала протокол городскому судье 3 уч., по обвинению гимназистки по 119 ст. уст. о нак. (неосторожное бросание камней). Торг. дом "Россия" в лице своего поверенного предъявил к отцу гимназистки гражданский иск в сумме 150 руб. Так как, очевидно, уфимские судьи на автомобильных преступлениях не набили ещё руку, дело это разбиралось у городского судьи 4 раза, – причём 2 раза происходил судебный осмотр автомобиля с экспертами. Один из них определил стоимость стекла с постановкой в 150 р., другой – в 110 руб., третий – в 60 руб., четвёртый – в 50–55 руб.

*Свидетельскими показаниями с несомненностью было установлено, что во время проезда автомобиля мимо дома на Шоссейной ул. – на галлерейке сидела гимназистка и бросала камни. Это не отрицала на суде ни она сама, ни её мать. Один свидетель видел, как камень, брошенный гимназисткой попал в стекло, и стекло разбилось. Несмотря на эти показания городской судья признал только, что гимназистка бросала камни – но нашёл недоказанным, что какой либо из брошенных ею камней попал именно в стекло автомобиля. Показание свидетеля утверждавшего, что он видел, как камень, брошенный гимназисткой, попал в стекло, городской судья признал незаслуживающим доверия, потому что свидетелю этому показалось, что стекло пробито на-*

сквозь, а оно оказалось только надтреснутым. Очевидно, по мнению городского судьи *свидетели должны в таких случаях видеть полёт камня и удар камня в стекло.*

Гор. судья признал гимназистку виновной по 38 ст. уст. о нак. и постановил отдать под надзор родителей. В гражданском иске торговому дому "Россия" было отказано.

Уфимские мальчишки, вероятно, этому очень поражаются, – уловить их в битье стёкол в автомобилях чрезвычайно при таких обстоятельствах трудно, даже невозможно.

Торговый дом "Россия" подаёт на решение суда апелляционную жалобу<sup>1</sup>.

Видимо, это был первый подобный судебный процесс. Один судья отказался его рассматривать, передал другому, четыре раза проводились заседания, в итоге ущерб за разбитое лобовое стекло не возместили.

Происшествие случилось на совр. улице Дзержинского, на спуске к вокзалу. Хулиганство совершалось публично и «забавлялась» ученица одной из двух уфимских гимназий, вряд ли из совсем бедной семьи. Очевидное и демонстративное неуважение к чужой собственности.

К концу летнего сезона 1912 года в прессе появлялись последние сводки с городских улиц. «Вчера, 24 августа в 12 – ½ ч. дня, по Телеграфной ул. с быстротою молнии промчался автомобиль, который, вопреки обязательных постановлений, на перекрёстках не давал сигналов. Номера у автомобиля не имеется»<sup>2</sup>.

Душераздирающие описания ДТП постепенно исчезают. Происшествия с машинами стали обыденностью, печальной повседневностью, и журналисты, скорее всего, ориентировались на запросы читателей, которым надоели жалобы на автовладельцев. Одна из последних была опубликована в сентябре 1912 года под символическим заголовком «Опять автомобиль». «Опять», да сколько

---

<sup>1</sup> Там же. 10 июля.

<sup>2</sup> Уфимский край. 1912. 25 августа.

можно об одном и том же, извиняюще подразумевалось в названии. Даже машина «серая».

«В пятницу, 14 сент., по Центральной ул., по направлению к депо вольно-пожарного о-ва, мчался, не придерживаясь правой стороны, какой-то серый автомобиль. Навстречу ему около угла Достоевской попался, ехавший на лошади К.М. Таршинов. Зная, что его лошадь боится автомобилей, Таршинов стал громко кричать автомобилю, чтобы он ехал тише. Автомобилисты не обратили на это внимания, в результате – лошадь К.М. Таршинова помчалась по тротуару, задевая оглоблями и колёсами тарантаса по деревьям, что растут вдоль тротуара. Около 2 кварталов мчалась лошадь. В конце концов седок вылетел из тарантаса, при падении разбил себе губу, повредил печень.

В безчувственном состоянии Таршинова отнесли на квартиру доктора Н.Н. Плаксина. Автомобилисты, увидя как помчалась лошадь, тотчас же прибавили ходу и скрылись»<sup>1</sup>.

Несчастный Константин Михайлович Таршинов в 1912 году был известен как товарищ (заместитель) председателя правления Уфимского общества любителей охоты<sup>2</sup>. У бравого охотника была пугливая лошадь. Хозяин хорошо это знал и заранее стал «кричать автомобилю». Но, увы. Ещё из газетной заметки можно узнать, что на углу улиц Ленина (Центральной) и Достоевской были тротуары с зелёными насаждениями. И всё, действительно, совершенная обыденность.

Нараставший процесс механизации не ограничивался автомобилями. Уфа и Уфимская губерния переживали период революционных инноваций, затрагивавших все стороны жизни, от производства (локомобили, различные двигатели) до быта (электричество, телефон, проект уфимского трамвая). Транспорт в наибольшей степени был затронут модернизацией. Весной 1912

---

<sup>1</sup> Уфимский вестник. 1912. 16 сентября.

<sup>2</sup> Адрес-календарь Уфимской губернии на 1912 год. Уфа, 1912. С. 68.

года рассматривался, например, неожиданный проект рельсового сообщения между Уфой и Стерлитамаком.

Пытавшийся в 1911 году организовать на этом направлении автобусное сообщение, но уступивший конкурентам, «механик И.Г. Гневашин в Тирляне, Оренбургской губернии вчера обратился в уфимскую губернскую земскую управу с предложением установить по тракту между г.г. Уфой и Стерлитамаком рельсовое сообщение для перевозки разных грузов.

– В октябре месяце, пишет механик управе, я обращался к вам с вопросом о перевозке грузов автомобилями по тракту между г.г. Уфой и Стерлитамаком и получил от вас соответствующий ответ. В последнее время обсуждаются способы перевозки, которые были-бы вполне выгодными при небольших затратах капитала. Находят многие, что наиболее дешёвая и удобная перевозка с.-х. продуктов между вышеуказанными городами возможна только по рельсовому пути. Самый дешёвый рельсовый путь это – «однорельсовые дороги системы "T[M]onogal" с конною тягою. Такие дороги по устройству обходятся около 800 руб. за версту, при следующих условиях:

Рельс укладывается на одной стороне существующей грунтовой дороги, на соответствующих коротких шпалах, которые углубляются в грунт дороги. Так. обр. на поверхности земли находится один рельс, высотой около одного вершка; через него возможно свободно переезжать где угодно. По такой рельсовой дороге одна лошадь везёт вагон с погрузкой около 120 пудов». «Механик Гневашин предлагает свои услуги по постройке такой дороги по тракту между Уфой и Стерлитамаком и одновременно с этим просит разрешить ему укладку рельс по одной из сторон существующего земского тракта»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Уфимский вестник. 1912. 20 мая. См. также: «механик Ив. Гр. Гневашев 19 мая, обратился в Уфимскую губернскую земскую управу с ходатайством о разрешении ему устроить по Оренбург. тракту между г.г. Уфой и Стерлитамаком *однорельсовой* дороги системы "Monogal" с конной тягой, как наиболее дешёвой по её устройству и вполне удобной для перевозки сельскохозяй-



Проект не получил поддержки, кроме начавшегося автомобильного движения, уже рассматривался вариант строительства полноценной железной дороги по линии Оренбург – Уфа – Кунгур через Стерлитамак.

Механизация затронула малый водный транспорт. В Уфе появляются моторные лодки, видимо, с водомётными двигателями. В мае 1912 года пресса извещала, что «с 20-го мая открывается моторно-лодочное движение между гор. Уфой и р. Дёмой. Своя пристань под Случевской горой. Плата за проезд в один конец 25 к. с персоны, учащиеся в форме и дети платят 15 к. Рейсы совершаются ежедневно, кроме дней послепраздничных; в будни от 4 ч. дня, а в праздники от 10 ч. утра». А следом шла реклама, «моторная лодка "Нептун" продаётся, Мало-Казанская, 58, кварт. Глазырина, телефон 226»<sup>1</sup>. В 1912 году продавались и другие моторные лодки.

Наконец, механизация пришла в сельское хозяйство и «сегодня, 29 мая, – сообщил корреспондент "Уфимского края" (№ 116), – в имение князя Кугушева и Ляуданского<sup>2</sup> выезжают на большом автомобиле из г. Уфы старший агроном Уфимского губернского земства, его помощник, заведывающий губернским складом землед. машин и несколько уездных агрономов для осмотра работ "тракторов".

"Тракторы" – колоссальные-нефтяные машины двигатели, предназначенные для обрабатывания большого пространства почвы.

"Тракторы" – новинка в Уфимской губернии. Два лучших "трактора" имеются в вышеупомянутых имениях князя Кугушева и Ляуданского.

---

зайственных продуктов; каждая верста обойдётся такой дороги 800 р. Дорога состоит из одного рельса, по которому одна лошадь везёт вагон около 120 пуд. Такие рельсовые дороги уже давно существуют в Африке и Америке и местами тянутся до 200 вёр. Между прочим, дороги эти очень удобны для передвижения войск» (Уфимский край. 1912. 20 мая).

<sup>1</sup> Уфимский вестник. 1912. 20 мая.

<sup>2</sup> По данным переписи 1917 г. в имениях Б.Н. Ляуданского и Харитоновых в Уфимском уезде на пахоте работали трактора. У последних два работника на тракторе за день (10 часов) вспахивали семь десятин. (НА РБ. Ф. Р-473. Оп. 1. Д. 580).

Поездку агрономов на автомобиле в эти имения организовывает на свои средства международная компания жатвенных машин (США, Чикаго). Агрономы собирались осматривать "тракторы" во второй раз, т. к. первая поездка на автомобиле была неудачная, вследствие плохой дороги, а также поломки самого автомобиля»<sup>1</sup>. Некоторые богатые помещики Уфимской губернии к 1912 году уже приобрели трактора<sup>2</sup>.

Американская компания имела в Уфе своего представителя В.Н. Ляуданского (Ильинская ул., 91), через которого можно было заказать тракторы комплектные с машинами для пашни и уборки хлебов, а также универсальные двигатели для сельского хозяйства. Реклама шла с октября 1912 года до конца года<sup>3</sup>.

Даже коммунальное хозяйство начинало использовать механизацию. В августе 1912 года по уфимским улицам двигалось неповоротливое чудовище – паровой каток. «Уфимская уездная земская управа выписала за счёт средств, отпущенных на общественные работы, паровой каток для уравнивания полотна дорог. 8 августа каток прибыл по железной дороге, а затем от вокзала "пошёл на своих ногах" через Вавиловский мост. Весит он 350 пуд., так что при передвижении его через мост были приняты особые меры предосторожности. Стоимость парового катка без доставки 5500 р.»<sup>4</sup> В 1911 году

---

<sup>1</sup> См. также: «Осмотр "тракторов". Вчера на автомобиле выехали из г. Уфы в имения князя А.А. Кугушева и Н.Ф. Ляуданского агроном уфимской губернской земской управы Г.В. Рязанцев, помощник агронома И.Л. Орлов, заведующий уфимским земским складом с.-х. машин и уездные агрономы бирского и златоустовского земств для осмотра работ "тракторами".

"Тракторы" – колоссальные нефтяные двигатели, приспособленные для обрабатывания почв.

Поездку агрономов для осмотра "тракторов" в названные имения организовала на свои средства "Международная кампания жатвенных машин" (Уфимский вестник. 1912. 20 мая).

<sup>2</sup> Помещик и гласный (депутат) князь В.А. Кугушев осенью 1914 года замечал по поводу недоимок: «У брата описали трактор, стоящий 15 000 руб.» На такое имущество не найти покупателя (XL очередное Уфимское уездное земское собрание 1914 года. (16–22 октября). Сборник постановлений собрания с приложениями. Уфа, 1915. С. 11).

<sup>3</sup> Уфимский вестник. 1912. 7 октября; др.

<sup>4</sup> Там же. 10 августа.

случился неурожай, на общественные работы по строительству дорог выделялись большие средства. На них и был приобретён уездной управой (председатель в 1911 году Константин Петрович Харитонов, один из первых тракторовладельцев края) паровой каток для утрамбовки проезжей части гужевых дорог вокруг Уфы.

В 1912 году произошло несколько «знаковых» событий в истории уфимского автомобилизма. В Уфе впервые открылся «автосалон». Сначала автолюбители, лица весьма богатые сами приобретали машины, преимущественно в столицах. Обильная реклама в центральной прессе, реже в уфимской, позволяла каждому желающему «выписать» любой интересующий его автомобиль или мотоцикл. Но «автосалон» представляет новый, более высокий уровень торговли. Компетентный дилер подробно расскажет и покажет имеющиеся в продаже модели, даст точную характеристику, объяснит особенности, посоветует покупателю выбрать наиболее подходящую машину. Появление автосалонов связано с наличием потенциального рынка, массовой продажей автомобилей, позволяющей окупить затраты на самого дилера.

И в начале июня 1912 года на первой странице читатели видели набранную крупными красивыми буквами рекламу: «Золотая медаль на 2-й Международной Воздухоплавательной выставке присуждена автомобилям ЛАУРИН-КЛЕМЕНТ. Экспонировались исключительно продажные автомобили. Генеральный представитель для Уфимской и соседн. губ. А.Н. СТЕПАНОВ, г. Уфа. Отделение завода: акц. о-во Лаурин и Клемент, Москва, Театральный пр., № 3. Требуйте сметы, каталоги»<sup>1</sup>. Торговля происходила по каталогам. Покупатели изучали марки и цены машин, заказывали и по железной дороге товар доставлялся в Уфу.

Первый автодилер в нашем городе – Алексей Николаевич Степанов, видимо, был молодым человеком, занимался бизнесом. Он проживал в доме матушки – Сте-

---

<sup>1</sup> Там же. 2 июня (№ 120). Затем реклама фирмы «Лаурин и Клемент» появлялась в № 125, 129, 131, 135, 138, 141 и др.

пановой Марии Феодоровны по адресу Бекетовская, 48 / Достоевская, 45, угловая усадьба. А.Н. Степанов был сыном Николая Никаноровича Степанова, председателя Уфимского биржевого комитета<sup>1</sup>. Кроме того, А.Н. Степанов являлся членом от купечества во Втором городском раскладочном по промысловому налогу присутствии и Уфимского биржевого комитета по II разряду<sup>2</sup>.

На уфимский авторынок вышла необычная компания. Фирма основана в 1894 году как небольшая мастерская по производству велосипедов в чешском городке Млада Болеслав (Jungbunzlau) Австро-Венгерской империи. Дело Вацлава Клемента и Вацлава Лаурина пошло успешно, стали выпускать мотоциклы, затем автомобили, в 1906 году вышли на рынки России. В 1925 году завод объединился с концерном «Шкода», так появилась знаменитая марка легковых автомобилей «Skoda»<sup>3</sup>. В начале XX века это была успешная фирма, торговавшая, судя по рекламному проспекту, автомобилями в Праге, Вене, Будапеште, Лондоне и Москве<sup>4</sup>.

Одной из причин успеха фирмы «Лаурин и Клемент» стал учёт особенностей дорог в странах Восточной Европы. Российские автомобилисты отмечали: «Европейские заводы приняли во внимание то обстоятельство, что их "приземистый" автомобиль должен "подняться на ноги", и вот теперь, появился так называемый "Колониальный тип" автомобиля на возвышенном шасси»<sup>5</sup>. Привезённые из Франции или других стран с развитой сетью добротных шоссе дорог, машины в России сразу сталкивались с колдобинами, ухабами и прочими вековыми атрибутами российской дорожной сети.

---

<sup>1</sup> См.: Роднов М.И. Уфимская товарная биржа (1905–1917 годы). Уфа, 2016.

<sup>2</sup> Справочная книга г. Уфы. Уфа, 1911. С. 12, 217; Отчёт Уфимского биржевого комитета за 1910 год. Уфа, 1911. С. 3–4, 135; Адрес-календарь Уфимской губернии на 1913 год. Уфа, 1913. С. 47, 75.

<sup>3</sup> *Кирилец Станислав*. Автомобили Лаурин и Клемент – 100 летний юбилей в России // Царскосельский автомобильно-спортивный клуб (<http://www.tsar-auto-club.spb.ru/publishing/kiriletz/laurinandklement.html>).

<sup>4</sup> См.: НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1018.

<sup>5</sup> Автомобиль. 1913. № 13. С. 5144.

Машины фирмы «Лаурин и Клемент» успешно продавались в России, Китае, Японии, Бразилии, государствах Балканского полуострова, Монголии. В специальной статье, посвящённой этой фирме, журналист отмечал, что «в России, на каждом шагу можно встретить автомобили "Лаурин и Клемент" не только новейших моделей, но и моделей, выпущенных лет 5–7 тому назад... Следует заметить, что автомобили "Лаурин и Клемент" имеют широкое применение именно в тех местностях, где дороги, или очень плохи, или где дорог совсем нет»<sup>1</sup>.

Чешские предприниматели стремительно завоёвывали российский рынок. На первой международной автомобильной выставке (12 мая 1907 года, Санкт-Петербург) представитель торгового дома «Победа» презентовал скромную продукцию этой компании в разделе мотоциклеток. «Неизвестная ещё в России фирма Laurin Klément, интересуется публику своими небольшими колясочками, которые повидимому сделаны недурно»<sup>2</sup>.

С 1908 года реклама уже автомобилей фирмы Laurin & Klément стала размещаться в журналах<sup>3</sup>, компания открывает в Москве фабричный склад. Машины Лаурин и Клемент были подарены австрийскому императору Францу-Иосифу, английскому королю, тибетскому ламе<sup>4</sup>. С 1909 года почта Черногории обслуживалась её автомобилями<sup>5</sup>, в 1910 году она поставила для Петербургского Таксо-Моторного АО 150 «извоичьих автомобилей» в Москву и Одессу<sup>6</sup>, успешно зарекомендовали себя «чешские автомобили на Балканской войне»<sup>7</sup>.

К 1912 году фирма Лаурин и Клемент открыла магазины и гаражи в Москве, Санкт-Петербурге, Киеве и

---

<sup>1</sup> Р. Лаурин и Клемент, автомобильный завод // Автомобиль. 1913. № 12. С. 5137.

<sup>2</sup> Автомобиль. 1907. № 11. С. 1746; см. также: № 10. С. 1782.

<sup>3</sup> См., напр. статью «Посещение завода "Лаурин и Клемент"» // Там же. 1910. № 6; мн. др.

<sup>4</sup> Там же. 1908. № 18. С. 2299; Автомобилист. 1908. № 11. С. 9.

<sup>5</sup> Автомобиль. 1909. № 6. С. 2530.

<sup>6</sup> Там же. 1910. № 16. С. 3139.

<sup>7</sup> См.: Там же. 1913. № 1.

Ростове-на-Дону<sup>1</sup>. В 1914 году начало действовать пятое отделение в Харькове<sup>2</sup>. Накануне мировой войны отмечалось, что «чешский завод автомобилей» имеет в России пять фабричных складов<sup>3</sup>. Уфа не упоминалась. Здесь находилось лишь торговое представительство, в названных же выше городах были созданы гаражи, ремонтные и сборочные мастерские. В Уфе же А.Н. Степанов рекламировал продукцию, советовал покупателям по каталогам выбрать интересующую машину, оформлял заказ, принимал прибывший по железной дороге автомобиль, проводил предпродажный осмотр. Для этого требовались значительные технические знания. Наверняка, машины в Уфу поступали с московского склада.

Всего один, 1912-й, год вместил огромное количество информации об уфимском автомобилизме. Дело было ещё новым, «не замыленным» и городские газеты не жалели площадей под репортажи. Сложился авторынок, включая первого «дилера», волна ДТП накрыла город, привыкшая к машинам уфимская молодёжь дружно встречала их градом камней, невиданный паровой каток утюжил подгородные тракты, а деревенские ходили по уфимским улицам с разинутыми ртами. Уфа стала современным городом, с мчащимися и чадящими автомобилями...

---

<sup>1</sup> См.: Там же. 1912. № 1, 3.

<sup>2</sup> Автомобилист. 1914. № 1. С. 58.

<sup>3</sup> Там же. № 15–16. С. 27.

## § 2. Последние мирные времена

Трёхсотлетие Дома Романовых Российская империя отмечала как вполне развитая автомобильная держава. В стране на конец 1913 года действовали всего два собственных завода – Руссобалт в Риге и предприятие Пузырёва в Санкт-Петербурге, их годовой выпуск составлял лишь несколько десятков машин<sup>1</sup>. Обширный импорт заполнял спрос необъятной державы. Автомобильная статистика информировала, что «в 1912 г. было ввезено в Россию автомобилей и шасси 3459 штук, а в миновшем 1913 г. – 5350 штук, т. е. более чем в 1 ½ раза.

По приблизительной оценке чинами таможенного ведомства, было ввезено к нам из-за границы автомобилей и шасси в 1912 г. на сумму 10 818 765 руб., в 1913 г. на 17 128 470, т. е. ввоз сразу за один год дал повышение на 6 309 705 руб.

Кроме того, было ввезено мотоциклеток из-за границы в Россию: в 1912 году – 1216 шт.; в 1913 г. – 1765 штук»<sup>2</sup>.

Весной 1913 года в стране, в том числе из-за развития автомобилизма, начался рост цен на бензин. Коммерческая пресса отмечала: «Владельцы автомобилей встревожены крайне высоким повышением цены на бензин, установленной фирмой бр. Нобель. Ещё несколько дней тому назад в петербургских складах пуд бензина стоил 2 р. 80 к. – 2 р. 90 к. пуд. Теперь неожиданно цена повысилась до 3 р. 40 к. за пуд. Владельцы прокатных обществ в виду этого поставлены в весьма затруднительное положение»<sup>3</sup>. Сложности сохранялись и в начале 1914 года. «Нет бензина!» взывала печать. «За последние годы спрос на бензин увеличивался на нашем

---

<sup>1</sup> Автомобилист. 1913. № 22. С. 58. В прессе активно обсуждалась эта проблема, высказывалась идея строительства предприятия возле Санкт-Петербурга. См.: Х-в А. Нужен ли в России автомобильный завод? // С.-Петербургский Биржевой день. 1914. 18 марта.

<sup>2</sup> С.-Петербургский Биржевой день. 1914. 4 марта.

<sup>3</sup> Биржевые известия. 1913. 4 (17) марта.

внутреннем и на западно-европейском рынке с невероятной быстротой.

Причины этого явления кроются, прежде всего, в быстром развитии автомобильного дела, авиации, а также значительном распространении двигателей внутреннего сгорания в промышленности и сельском хозяйстве»<sup>1</sup>. Проблему вздорожания нефти специально обсуждали на уфимской бирже<sup>2</sup>.

На российский рынок приходят крупные фирмы<sup>3</sup>. В Санкт-Петербурге «Русское акц. общество автомобилей "Фиат" открыло действия. Устав утверждён 1 декабря 1912 г.»<sup>4</sup> Ведущие отечественные компании «Треугольник» и «Каучук» обратили свой взор на автомобильный рынок, так как «одним из крупнейших в резиновой промышленности предметом потребления теперь являются пневматические шины для автомобилей»<sup>5</sup>. Реклама стала специализированной – торговля автомобилями, автопринадлежностями, ремонт, бензин, смазочные масла<sup>6</sup>. Непрерывно публиковалась реклама тракторов<sup>7</sup>.

Обсуждалось шоссе строительство, планировалось в ближайшие годы проложить 15 тыс. вёрст за 200 млн руб. «Весь проект министерства путей сообщения носит характер проведения длинейших магистралей, непрерывно соединяющих большие города. При его осуществлении любой автомобилист может прокатиться из Петербурга, через Киев в Одессу почти по меридиану, а из Варшавы почти по параллели в Уфу»<sup>8</sup>.

Со всей Империи поступали автомобильные новости. Например, было открыто автобусное сообщение

---

<sup>1</sup> С.-Петербургский Биржевой день. 1914. 21 февраля.

<sup>2</sup> Уфимский вестник. 1913. 20 марта.

<sup>3</sup> В Петербурге открыли свои действия русские акционерные общества автомобилей «Делагэ» и «Н.А.Г.» (Биржевая и торговая газета (СПб.). 1914. № 2. С. 46). См. также: РГИА. Ф. 23. Оп. 12. Д. 2219.

<sup>4</sup> Биржевые известия. 1913. 25 апреля (8 мая).

<sup>5</sup> Там же. 31 августа (13 сентября).

<sup>6</sup> См.: Ежегодник автомобилиста на 1912–13 г. М., 1912; др.

<sup>7</sup> Вестник сельского хозяйства (М.). 1912. № 3. 15 января; 1913. № 21. 26 мая; № 28. 14 июня; № 36. 8 сентября.

<sup>8</sup> С.-Петербургский Биржевой день. 1914. 17 февраля.



между Черниговым и Гомелем. «Пущены две прекрасные 80-ти сильных машины, рассчитанных на 18 мест». Рейс проходил в четыре часа<sup>1</sup>.

Не отставала в развитии механизации и наша Уфимская губерния. Неугомонный механик из Тирляна 9 января 1913 года озадачил 38-е очередное губернское земское собрание своими проектами<sup>2</sup>. С февраля заседала трамвайная комиссия<sup>3</sup>, обсуждавшая идею нового городского транспорта. А бюджетная комиссия думы и управа высказались «за приобретение для городской пожарной команды паровой пожарной машины. Задаatok за машину будет послан теперь же, и к маю месяцу Уфа уже обзаведётся паровой машиной»<sup>4</sup>.

И действительно, в мае она прибыла, «стоящая 4 ½ тыс. руб. На днях в присутствии компетентных лиц она подвергнется испытанию»<sup>5</sup>. Проверка прошла у Солдат-

---

<sup>1</sup> Коммерческий телеграф (М.). 1914. 16 июня.

<sup>2</sup> «Как известно, ещё к прошлому очередному собранию механик Гневашев обратился с ходатайством разрешить ему провести по Оренбургскому почтовому тракту однопорельсовую конную железную дорогу. Вопрос этот был отложен до более подробной разработки его управой. Настоящему собранию и предоставлен подробный доклад.

«Губернская управа, говорится в заключении доклада, соглашаясь в принципе на разрешение г. Гневашеву прокладки по Оренбургскому почтовому тракту однопорельсового конного пути, полагала бы тем не менее, отложить решение по ходатайству г. Гневашева до окончательного выяснения вопроса о сооружении железной дороги Оренбург – Стерлитамак – Уфа, так как, с проведением названной железной дороги, устройство в этом же направлении однопорельсовой конной дороги является излишним».

Между тем, механик Гневашев за это время уже придумал новый, и надо сказать, сказочный проект.

«Г. Гневашев в нынешнем году, читаем там же, обратился в губернскую управу с новым предложением, прося разрешения установить способ грузового движения на обыкновенных санях и телегах в виде обоза, укрепленных друг за друга и приводимых в движение посредством лебёдки парового мотора, лошадей, каната и крючьев, зацепляемых за особо устроенные по тракту столбы.

Ходатайство это губернская управа полагала бы, в виду его нецелесообразности, отклонить» (Уфимский вестник. 1913. 11 января). На эту тему вышел фельетон (Там же. 16 января).

<sup>3</sup> См., напр.: Уфимский край. 1913. 20 марта (председателем трамвайной комиссии был предприниматель Н.Н. Степанов).

<sup>4</sup> Уфимский вестник. 1913. 14 февраля.

<sup>5</sup> Там же. 16 мая.

ского озера, паровой пожарный насос тянули четыре лошади<sup>1</sup>.

Автомобилизация охватывала новые территории. Общество Московско-Казанской железной дороги приступило к строительству магистрали Казань – Екатеринбург (через станцию Янаул). Правление компании летом 1913 года, «приступая к обследованию местности, где пройдёт новая дорога, намерено применить в самом широком масштабе автомобильную тягу. Эту-же тягу правление намерено применить к передвижению агентов дороги, рабочих, а также к подвозке строительных материалов. К изысканию направления линии правление приступит в начале июля с. г. и совершит путь Казань – Елабуга – Сарапул – на автомобилях, далее, Оса – Кунгур – на пароходе и, затем, чрез Красноуфимск до Екатеринбурга – на автомобилях.

В виду того, что население данной местности мало ознакомлено с автомобильной тягой, правление о-ва 18 июня обратилось к Г. Уфимскому Губернатору с просьбою через подведомственных ему должностных лиц ознакомить население с автомобильной тягой насколько это представится возможным и, вообще, содействия агентам при изыскании им железнодорожной линии»<sup>2</sup>.

Сельским предпринимателям в изобилии уже с зими предлагали разнообразные модели тракторов<sup>3</sup>. Проживавший в Уфе в собственном доме (Большая Успенская, 27) Александр Кондратьевич Книсс выступал официальным «дилером» американской компании «Румели». Через него можно было заказать керосино-нефтяные тракторы «Ойль-Пуль», паровые плуги самоходы «Гаар-Скот» и другую сельскохозяйственную технику<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Там же. 25 мая.

<sup>2</sup> Уфимский край. 1913. 21 июня.

<sup>3</sup> См. также: Адресная книга заводов, мастерских и складов сельскохозяйственных машин и орудий. Составлено по сведениям 1911–1912 гг. Приложение к «Известиям Бюро по с.-х. механике», № 3, 1912 г. СПб., 1912; *Роднов М.И.* Структура рынка сельскохозяйственной техники Уфимской губернии в конце XIX – начале XX века // Северо-запад в аграрной истории России. Вып. 21 / Под ред. В.Н. Никулина. Калининград, 2015. С. 91–99.

<sup>4</sup> Уфимский вестник. 1913. 5 февраля.

На соседней улице Большой Казанской, в доме № 66 против первой полицейской части (телефон 414) находился склад «Земледелец», где выставили для публичной демонстрации 25-сильный трактор американской компании жатвенных машин. Там же можно было посмотреть нефтяной двигатель «Русский дизель» (25 сил) и много иного<sup>1</sup>.

Той же весной 1913 года техническая контора инженера М.Г. Гупопа извещала всех, «интересующихся новейшими, усовершенствованными способами обработки земли, что в электро-театре "Юлдуз" 25-го, 26-го, 27-го и 28-го марта во время сеанса будет демонстрироваться интересная картина: вспашка паровыми и нефтяными плугами»<sup>2</sup>. Контора Гупопа (улица Центральная, 2) предлагала «паровые молотилки, плуги, самоходы и трактора американской компании "Кейс"»<sup>3</sup>.

Уфимские фермеры и помещики могли увидеть работу тракторов воочию. Весной 1913 года землевладельцев извещали, что с 20 по 23 мая в имении А.М. Сосновцевой-Черновой (бывш. Паршина) в 18 верстах от станции Давлеканово «будет производиться работа лемешными и дисковыми плугами, как и показаны способы соединения трактора с сеялками, сноповязалками, молотилками и т. д.» На поле выйдут трактора (самоходы) компании Маккормик. Техника на складе земледельческих машин и орудий в Давлеканово. Филиал компании находился в Самаре<sup>4</sup>.

В Уфу летом 1913 года специально прибыл и поселился в гостинице «Метрополь» (Центральная, 10, тел. 258) Арвед Иоганович Фаульбаум, представитель самарско-саратовской фирмы В.Г. Киселёва (правление в Самаре, ул. Дворянская, 136). Он предлагал нефтяные двигатели «Горнсби» из Англии, дорожные и грузовые автомобили заводов «Стевер» и «Детройтер», нефтяные и паровые тракторы «Румели», сельскохозяйственное оборудо-

---

<sup>1</sup> Там же. 2 мая.

<sup>2</sup> Уфимский край. 1913. 23 марта.

<sup>3</sup> Там же. 18 мая.

<sup>4</sup> Там же. 14 мая.

дование<sup>1</sup>. Это была первая реклама грузовиков в уфимской прессе.

А торговый дом Каримова с 1 февраля 1913 года открыл в Уфе склад резиновых галош и экипажных шин в своём универмаге на улице Александровской (К. Маркса)<sup>2</sup>. Власти стимулировали даже гужевых извозчиков переходить на резиновые шины, хотя они были дороги (120–150 руб.), информировал «вестник» в № 129 за 1913 год. Общество «Проводник» предлагало резину в рассрочку, «Треугольник» – авто- и велошины.

Обыденностью стала реклама автомобилей. С первых номеров весь 1913 года уфимские гостиницы «Россия» и «Русь» зазывали постояльцев возможностью покататься на авто. В июне к ним присоединилась гостиница «Метрополь» (Центральная, 10), хваставшая, что «при номерах имеется собственный автомобиль, по требованию всюду подаётся»<sup>3</sup>. Гостиницы разработали гибкую систему оплаты проезда<sup>4</sup>.

В рекламе за 1913–1914 годы обычно в конце мелкими буквами печатали частные объявления. В мае Иванов-Миронов (угол Аксаковской и Уфимской улиц, дом Безрукова, кв. 1) предлагал мотоциклы «Стас» с льготной рассрочкой платежа. Тут же продавались велосипеды, ржаная мука... пропала болонка, имеется мороженое за 15 копеек<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Там же. 11 июня.

<sup>2</sup> Уфимский вестник. 1913. 10 февраля.

<sup>3</sup> Там же. 6 июня. «При гостиннице "Метрополь" имеется собственный нового типа автомобиль, который будет отпускаться желающим по первому требованию за плату по 7 р. в час. Автомобиль на 5 персон» (Уфимский край. 1913. 7 июня).

<sup>4</sup> «Такса на собственное автомобильное движение от первоклассных гостиниц "Россия" и "Русь" в Уфе с 30 Апреля 1913 года.

Для катания: за 1 час вся автомобильная карета в 6–7 персон стоит 1 руб. 50 коп., ½ часа 1 руб., а ¼ часа 75 коп. с персоны.

При числе седоков 1, 2 и 3-х взимается за 1 час 5 руб., ½ часа 3 руб., ¼ часа 2 руб.

На вокзал и пароходные пристани не менее 6-ти персон по 80 коп. с персоны, а если 1–2 по 1 руб. 20 коп.

В центре города по мощёным улицам в 1 конец 50 коп. с персоны.

Загородные поездки по соглашению» (Уфа в кармане. Уфа, 1913. С. 74).

<sup>5</sup> Уфимский вестник. 1913. 26 мая.

В 1913 году реклама была подробная, рассчитанная на потребителя достаточно насыщенного рынка. К примеру, заявлялось, что автомобили «Форд» «самые популярные в России».

Более 235 000 в ходу во всём мире. Все 22 HP., 4 цили. Скорость 75 вёр. в час, самые лёгкие, и потому превышают мощностью более сильные автомобили.

"Форд" выдержал все испытания по всем дорогам в России и, безусловно, доказал свою прочность, выносливость и экономию по расходу бензина и шин». Дорожный двух и трёхместный "Форд" продавался за 1965 руб. (дополнительно, «вполне», оборудованный за 2375 руб.), дубль-фаэтон на 4–5 мест – за 2375 руб., ландолэ шестиместное за 3175 руб. «Корпуса самые модные и элегантные. Все запасные части по фабричным ценам всегда на складах в России». Агентства в Санкт-Петербурге и Москве. А в конце рекламы добавлено: «Желательны представители в ещё не занятых районах»<sup>1</sup>.

Именно «Форд» попал в объектив во время сбора средств для больных туберкулёзом, «единственный известный дореволюционный снимок автомобиля в Уфе (а ведь это легендарный "Форд-Т!") неутомимый фотолетописец нашего города Аполлоний Зирах сделал во время проведения Дня белой ромашки»<sup>2</sup>.

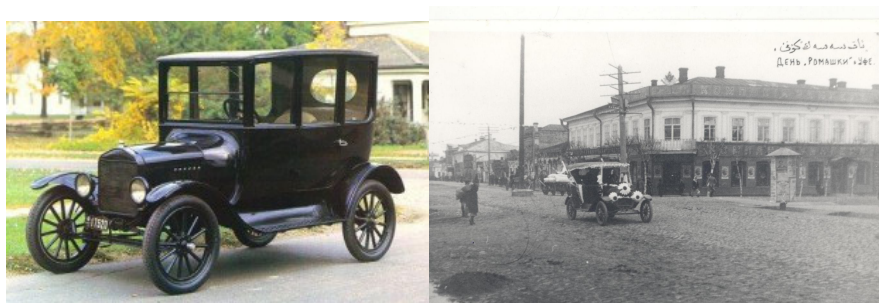
Снимок датируется началом 1910-х годов, «Форд» проезжает перекрёсток улиц Центральной и Большой Казанской (Ленина и Октябрьской революции). Всего в мире было выпущено свыше 15 млн этих машин, самая распространённая из десятков кличек была «Жестяная Лиззи». «"Форд-Т" стал по-настоящему народным автомобилем. "Жестянки" покупали рабочие и инженеры, врачи и фермеры... Автомобиль выдерживал отвратительные в ту пору американские просёлки. Сметливые механики успешно ремонтировали машину минимальным

---

<sup>1</sup> Уфимский край. 1913. 20 января.

<sup>2</sup> Макарова Вера, Чечуха Анатолий. Воспоминания о белой ромашке // Уфа: страницы истории. Книга вторая / Сост. М.В. Агеева, под ред. П.В. Егорова и А.А. Чечухи. Уфа, 2014. С. 230.

набором инструмента в сельских сараях»<sup>1</sup> (фото из интернета и коллекции А.А. Чечухи).



На уфимский рынок с ещё более разбитыми дорогами выходили производители недорогих, «народных» автомобилей, рассчитанных на средний класс и простейшее обслуживание.

На это же делал акцент инженер М.Г. Гутоп, чья техническая контора весной 1913 года предлагала уфимцам «автомобили специально для русских дорог. Всемирно-известной американской компании "Кейс"»<sup>2</sup>.

Об этом же говорили немецкие конкуренты. «Опель Opel теперь по успехам и производительности самый значительный автомобильный завод в Германии.

Он производит автомобили, специально приспособленные для русских дорожных условий, которые благодаря безусловной надёжности, скорости и простоте, несложной конструкции хорошо введены всюду в России.

Самые значительные призы на гонках и при испытательных поездках взяты на автомобиле Опеля». Предприятие Адама Опеля в Руссельсгейме на Майне было основано в 1862 году. А заканчивалась реклама как у американцев: «Ищем всюду представителей. *Vertreter überall gesucht*»<sup>3</sup>.

В 1913 году реклама автомобилей в уфимской прессе принципиально изменилась, она стала ориентирован-

<sup>1</sup> См.: Энциклопедия журнала «За рулём» // [http://wiki.zr.ru/Ford\\_T](http://wiki.zr.ru/Ford_T).

<sup>2</sup> Уфимский край. 1913. 20 апреля.

<sup>3</sup> Там же. 10 апреля.

ной на потребителя со средним достатком, который «гонял» по паршивым дорогам Башкирии. И все старались найти в Уфе постоянных «дилеров». Продолжало свою деятельность единственное в Уфе представительство АО Лаурин и Клемент, предлагавшее «автомобили грузовики, пассажирские и мотоциклы». На Верхне-Торговой площади в собственном корпусе продавал разнообразные двигатели Н.Н. Степанов<sup>1</sup>.

Автомобиль стал обыденностью и... оказался на страницах художественных произведений. Весной 1913 года местный литератор Н.В. Соколов в рассказе «Идейный» мимоходом упомянул машину: «приказав подать автомобиль»<sup>2</sup>. Затем другой уфимский сочинитель, некто Юрин, в повести «В чаду преступных страстей», глава вторая «Похищение старухи», вещал:

«Провожаемая почтительными поклонами лакеев, не подозревавших, что в отдельном кабинете только что совершено кровавое преступление, она села в первый попавшийся таксомотор и приказала шоффёру ехать в богадельню, находившуюся на одной из окраин столицы»<sup>3</sup>.

Журналист с псевдономом Аз-Буки начинал свой очерк «На автомобиле (Из Крымских впечатлений)»: «Вы едете в Ялту? Или по-пути туда? – подскочил ко мне юркий молодой человек, когда я слез с поезда в Севастополе: – так, знаете, поезжайте лучше на автомобиле: и скорее и дешевле»<sup>4</sup>. Машина в подсознании литераторов заняла место как некий фон обычной городской жизни.

В 1913 году спокойствие уфимских автовладельцев было нарушено принятием правил «о порядке пассажирского и грузового движения на автоматических

---

<sup>1</sup> Уфа в кармане. Реклама на первой странице; С. 126 (двигателями в Уфе также торговали М.Г. Гутоп, И.И. Гутман, склад "Земледелец", фирма "Антон Эрландер и К°"). В 1913 г. в Уфе работало 15 кузнечных, 2 слесарных, слесарно-котельное и слесарно-токарное, 3 слесарно-кузнечных, 6 экипажно-кузнечных заведений (Там же. С. 130–132), где могли ремонтировать автомобили и мотоциклы.

<sup>2</sup> Уфимский край. 1913. 24 марта.

<sup>3</sup> Там же. 21 апреля.

<sup>4</sup> Уфимский вестник. 1914. 22 января.

экипажах в городе Уфе», что потребовало инвентаризации автопарка. Введение с августа обязательного разрешения на машину, получение прав после сдачи экзамена, техосмотр и медицинское освидетельствование вызвало интерес общественности.

В хронике сообщалось, что «10 авг. в 12 час., в Ушаковском парке назначено было собрание автомобильной комиссии, для осмотра всех имеющихся в Уфе автомобилей, владельцы коих получают особые свидетельства на право движения на них. Вчера 12 авг. вступили в законную силу обязательные постановления городской думы езды на автомобилях»<sup>1</sup>.

Думцы работали оперативно и на следующий день, 13 августа 1913 года в Ушаковский парк приехали автомобилисты, на соседней улице Ильинской (Валиди) они показывали комиссии мастерство вождения<sup>2</sup>. Консервативный «край» дал подробную информацию о первой сдаче на права в Уфе. «13 августа, в Ушаковском парке автомобильной комиссией осмотрены и подвергнуты испытанию автомобили, а также и испытание шофферов в умении управлять автомобилями. Из 16 автомобилей, имеющихся в Уфе, на осмотр было доставлено 8. По испытанию найдено в исправности и пригодными к употреблению 7 автомобилей: П.В. Спасского (№ 1<sup>3</sup>), С.С. Джантюрина (№ 2), торг. дома "Россия" (№ 4), Б.Н. Ляуданского (№ 6), М.А. Лаптева (№ 13), Н.Д. Соколова

---

<sup>1</sup> Уфимский край. 1913. 13 августа.

<sup>2</sup> Корреспондент либерального «вестника» Qui pro quo разразился фельетоном. «Состоялось ли испытание комиссией городской думы автомобилей, назначенное на 13 августа? Могу засвидетельствовать, что – да; состоялось. Грешный человек, я сам только благодаря случайности увернулся из под одного из этих автомобилей, испытывавшегося думской комиссией на Б.-Ильинской улице. Конечно, если бы не проворство моих ног, читатели имели бы ещё более убедительное доказательство того, что автомобильная комиссия городской думы исполнила свой долг. Но, по правде сказать, хотя это может быть и несколько эгоистично, я лично об этом не жалею, т. е. о том, что читатели лишились на этот раз вящего свидетельства и доказательств» (Уфимский вестник. 1913. 15 августа). Ёрничество свидетельствует об обыденности автомобильной темы. Дать просто информацию уже не интересно, обязательно необходимо искать компромат.

<sup>3</sup> Номер машины, под которым она ездил.



(№ 14) и А.А. Манаева (без №), которым и разрешено движение по городу. Что-же касается автомобиля г-жи Ломовцевой (№ 7), то езда на нём по городу комиссией воспрещена, т. к. у него найдены ручной и ножной тормозы в неисправности. Об автомобилях-же доставленных для осмотра решено сообщить для зависящего распоряжения Уфимскому полицеймейстеру»<sup>1</sup>.

Либеральный «вестник» добавил некоторые важные подробности. «Во вторник, 13-го августа, комиссия по осмотру автомобилей и по производству испытаний по управлению ими в составе – председателя гл.<sup>2</sup> Б.Н. Ляуданского; членов – гл. Сафонова, чл. управы Басимова, Стуколкина, город. арх.<sup>3</sup> Плудермахера, город. инж. Бунина и пристава 2-го участка Андреева, производила в Ушаковском саду осмотр автомобилей и экзамен для шофферов. Всего комиссией осмотрено 8 автомобилей. Один из них, принадлежащей г-же Ломовцевой, в виду некоторых дефектов, а также и неумения шоффера должным образом управлять им, не допущен временно для езды. Остальные 7 автомобилей: Б.Н. Ляуданского, М.А. Лаптева, т-го дома "Россия", П.В. Спасского, А.А. Манаева, Н.Д. Соколова и С.С. Джантюрина признаны вполне исправными, и лица, ими управляющие, стоящими "на высоте своих обязанностей".

На осмотр, 13-го августа, не явились владельцы 5 автомобилей; комиссия решила довести об этом до сведения полицеймейстера»<sup>4</sup>.

Таким образом, на август 1913 года в Уфе имелось до 16 автомобилей, принадлежавших частным лицам и фирмам. Среди них была автовладелица, чью машину из-за, без сомнения, мужского презрения к женщине за рулём, не аттестовали<sup>5</sup>. Кстати, у неё имелся ранее вы-

---

<sup>1</sup> Уфимский край. 1913. 15 августа.

<sup>2</sup> Гласный – депутат городской думы.

<sup>3</sup> Городской архитектор.

<sup>4</sup> Уфимский вестник. 1913. 18 августа.

<sup>5</sup> В 1903 году в Самаре в отделении Дворянского банка служил помощник делопроизводителя Кузьма Степанович Ломовцев (Адрес-календарь Уфимской губернии на 1903 год. Уфа, 1903. С. 43). Среди уфимских домовладельцев на 1911 год Ломовцевы не значатся.

данный номер машины, значит она уже ездила. Наверняка, комиссия и дальше собиралась в Ушаковском парке, продолжала экзаменовать. Обратим внимание, что у некоторых хозяев экипажей служили шофферы. Первые автовладельцы были состоятельные люди, могли себе позволить держать личного водителя. Хотя в списках за 1914 год указаны всего два шоффёра.

Затем работа автомобильной комиссии, которую возглавлял сам автовладелец Б.Н. Ляуданский (успешно сдавший экзамен, кто бы сомневался), не освещалась прессой. Интерес к машинам у публики был небольшой, за 1913 год единственный раз мелькнула заметка о ДТП. Она случилась в конце августа с сыном владельца известного колбасного магазина.

«29 августа, в 5 час. веч., на Цыганской поляне имел место следующий случай:

По тракту мчался автомобиль (без номера, трёхколёсный) Г.К. Нагель, на котором был сын последнего, помощ. присяж. пов.<sup>1</sup> N и неизвестное лицо, а навстречу автомобилю ехала масса крестьян, при чём у одного лошадь, испугавшись, бросилась в сторону, через канаву, и все бывшие в телеге (в том числе 10–12 л. девочка) очутились под телегой. Девочка получила сильные ушибы и долго не могла встать.

Автомобилисты благородно скрылись по направлению к городу, хотя один из очевидцев г. Ш. и пытался остановить их»<sup>2</sup>.

Машина была без номера, значит шоффёр Густава Карловича Нагеля не получил права и авто не прошло техосмотр. Но гоняли за город. За рулём сидел сын владельца. Впервые встречается упоминание о трёхколёсном автомобиле в Уфе, да не маленьком, сидело в машине трое.

В реальности происшествий на дорогах Уфы с машинами в 1913 году было больше. В сводках полиции удалось найти ещё одно ДТП: «23 июня, днём, на Теле-

---

<sup>1</sup> Помощник присяжного поверенного (адвокат).

<sup>2</sup> Уфимский вестник. 1913. 1 сентября.

графной ул., на проезжавшего на лошади крест. Фёдора Родионова наскочил автомобиль под № 10 и перевернул воз; Родионов получил ушиб головы»<sup>1</sup>.

1914-й год начался с рутинной рекламы гостиницы «Русь» с автомобилями для приезжих. Мелькали частные объявления<sup>2</sup>, зазывало покупателей московское представительство фирмы Лаурин и Клемент<sup>3</sup>, на Верхне-Торговой площади Уфимское отделение товарищества «Треугольник» (С.И. Бочкарёв) предлагало «новые нескользящие авто-шины» «Ёлка»<sup>4</sup>, приглашали в Москву на курсы шофферов при «Мобиль-гараже»<sup>5</sup>, не отличались скромностью столичные агенты величайшего в мире завода фирмы «Форд». «Единственный Автомобиль, который выдержал все испытания в России и во всём мире по всевозможным тяжёлым дорогам, по грунтовым, песчаным и на подъёмах. Более полумиллиона владельцев Форд во всём мире убедились в этом. Форд самый распространённый Автомобиль в России.

Форд признан Военным ведомством как самый прочный Автомобиль, и по израсходов. бензина, и изнашиванию шин самым экономным.

Форд получил 1-й приз 1-го Русского Автомобильного Клуба в Москве на испытаниях по бездорожью на скорость и выносливость, побив все участвующие автомобили, в том числе мировые марки, стоящие много раз дороже.

Получены новейш. модели открытых и закрытых кузовов, отличающиеся своей прочностью и элегантностью». Пятиместный дубль-фаэтон продавался за 2275 руб., а двухместный «Runabout» за 2100 руб. В цены входит полное оборудование<sup>6</sup>. Короче, «форды» грязи не боятся. Реклама вышла один раз.

---

<sup>1</sup> НА РБ. Ф. И-187. Оп. 1. Д. 518. Л. 187.

<sup>2</sup> «Дёшево продаётся автомобиль, осматривать можно ежедневно в доме Паршина на Александровской ул. спросить посыльного. О цене узнать у А.А. Размахина, Уфимская, 63» (Уфимский край. 1914. 23 января).

<sup>3</sup> Там же. 9 марта.

<sup>4</sup> Там же. 30 апреля.

<sup>5</sup> Там же. 18 мая.

<sup>6</sup> Там же. 25 мая.

В Уфе складывалась инфраструктура по обслуживанию машин. На улице Большой Казанской в доме А.К. Петровского находилась экипажная мастерская Товарищества А.Ю. Петровская и К°. Здесь предлагались пролётки на резиновом ходу (московские и своего производства), а также экипажные шины общества «Каучук» и автомобильные шины и покрышки «Мишлен»<sup>1</sup>.

Предприниматель Гутоп преобразует свой бизнес в торговый дом. Теперь это стала «Техническая и комиссия контора Товарищества инженер М.Г. Гутоп, А.Г. Голле и К°», переехавшая весной 1914 года на улицу Александровскую, 15, рядом с Сибирским банком. Они торговали трансмиссиями АО Ион (Лодзь), сельскохозяйственными машинами и автомобилями компании Ж.И. Кейс (Америка)<sup>2</sup>.

Жизнь бурлила. 7 марта 1914 года автомобильная комиссия городской думы постановила «вместо прежнего 25 руб. сбора с каждого автомобиля согласно последних правительственных распоряжений взимать по 2 руб. с каждой силы машины автомобиля»<sup>3</sup>. Владельцы мощных автомобилей облагались в большем размере.

Видимо, Уфа приобрела репутацию, раз Калужская губернская управа обратилась к Уфимской с просьбой сообщить «существует-ли в губернии автомобильное движение и какие меры со стороны земства принимаются к ограждению в целях устранения несчастных случаев с лицами проезжающими на лошадях по тем же

---

<sup>1</sup> Там же. 9 мая. На 1911 год в Уфе существовало шесть экипажных кузнечных заведений: Г.Г. Александрова (Аксаковская, 86), Мулина (Казарменная, 34/1), А.К. Петровского (Б.-Казанская, 16), И.К. Петровского (Телеграфная, 30), Н.Е. Слесарёва (Средне-Трастовая, 31) и Г.С. Фролова (Казарменная, 19) (Справочная книга г. Уфы. Уфа, 1911. С. 251).

<sup>2</sup> Уфимский край. 1914. 12, 22 апреля. «Товарищество инженер М.Г. Гутоп, А.Г. Голле и К°», учредители, все жители Уфы: полковник в отставке Авенир Всеволодович Воскресенский, коллежский секретарь Адольф Густавович Голле, инженер-технолог Михаил Григорьевич Гутоп и статский советник Сергей Григорьевич Зенкевич. Капитал в 20 тыс. руб. (РГИА. Ф. 23. Оп. 11. Д. 1302. Л. 73, 74 об.). В мае 1915 года Воскресенский и Голле вышли из фирмы, которая стала именоваться торговый дом «Инженер М.Г. Гутоп и К°» (Там же. Л. 285).

<sup>3</sup> Уфимский вестник. 1914. 13 марта.

путям при встрече с автомобилями». По Московско-Калужскому шоссе ежегодно возрастало автомобильное движение<sup>1</sup>. Осенью 1914 года Орловская губернская земская управа спрашивала «какого рода автомобили уфимская управа и служащие её употребляют для своих поездок по губернии»<sup>2</sup>?

Занимались дорожным делом. Летом 1914 года «Уфимское земство приступило к исправлению Старого Сибирского тракта от Уфы. Нельзя не отметить капитальности исправления: полотно дороги шириной более сажени засыпается толстым и ровным слоем щебня; щебень утрамбовывается и засыпается песком. Ремонт очень прочный, надёжный, – грязи на дороге не должно быть даже в ненастье. Ремонтированный тракт продержится долго»<sup>3</sup>. Власти обратили внимание на совр. проспект Октября, бывший тракт, пригородные дороги в наибольшей степени эксплуатировались автомобилями.

С весной вновь поднимается вопрос о пассажирских автомобильных перевозках. «Возвратившийся техник г. Соколов, бывший одно время на постройке Аксаковского дома, предложил городской управе поставить в нашем городе пассажирское автомобильное движение.

Автомобильная думская комиссия разрешает вопрос в утвердительном смысле. В связи с этим, комиссия произведёт осмотр автомобилей»<sup>4</sup>. Уфа стояла накануне организации автобусного сообщения.

А в мае 1914 года владельцев авто снова ждал Ушаковский парк, техосмотр. Объявление гласило: «19-го мая в 5 час. веч. в Ушаковском парке назначен сбор всех автомобилей, действующих в г. Уфе, для осмотра их автомобильной комиссией»<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Уфимский край. 1914. 19 марта. Либеральная пресса отреагировала фельетоном «Преувеличенное мнение об Уфе» (Уфимский вестник. 1914. 18 марта), что подтверждает успех автомобилизации.

<sup>2</sup> Уфимский вестник. 1914. 7 октября. Журналист замечал, что «наше губернское земство не только до сих пор не обзавелось автомобилями, но и в ближайшем будущем, насколько известно, не собирается этого делать».

<sup>3</sup> Уфимский край. 1914. 25 июня.

<sup>4</sup> Там же. 9 мая.

<sup>5</sup> Уфимский вестник. 1914. 18 мая.

Последнее мирное лето в 1914 году перед долгими десятилетиями войн, революций и большевистского ужаса, однако, отличилось вспышкой дорожно-транспортных происшествий.

Началась эпидемия ДТП ещё в апреле. «Ровно месяц тому назад, 30 апреля в 9 часов утра на углу Воскресенской и Спасской улиц [совр. Тукаева и Новомостовой] случилось такое происшествие.

Со стороны Б.-Ильинской ул. по Спасской мчался автомобиль.

Сверху же по Воскресенской ул. плелась кляча, впряжённая в плетёную повозку. В ней ехала какая-то татарка с ребятами.

На козлах, в качестве кучера сидел мальчуган.

Подъезжая к углу и нагоняя клячу, автомобиль не уменьшил скорого хода.

Кляча испугалась.

Напрягши последние силы, она помчалась. Во время этой безумной скачки, из повозки выпали все сидевшие – окровавленные и без памяти.

Лишь только в этот момент автомобиль пошёл тише и... скрылся по направлению к Случевской горе.

Очевидцев было много.

Всё случилось перед окнами председателя окружного суда<sup>1</sup> Крюкова и агронома Груздёва.

Потребовали городского. Городовой обещал составить протокол и записал на бумажке свидетелей г.г. Пенькова, Груздёва и др., заявив, что автомобиль будто бы принадлежит г. Куликову.

С помощью городского с дороги подняли окровавленную татарку, которая оказалась в последнем периоде беременности и отправили в родильный приют.

До сих пор о судьбе протокола ничего неизвестно. Пенькова и Груздёва для допроса не вызывали.

Очевидно, протокол не составлен»<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Уфимский окружной суд находился в угловом здании по совр. адресу: ул. Александра Матросова, 1 / Тукаева, 25.

<sup>2</sup> Уфимский вестник. 1914. 30 мая.

Общественность требовала исполнения правил дорожного движения – ограничения скорости, вмешательства полиции, составления протокола и привлечения к ответственности. Как и ранее, правоохранительные органы не спешили преследовать «лихачей». Проблемы автомобилистам доставляли не они, а уфимские пацаны...

«11 июня на Тракторной улице [совр. ул. Урицкого на спуске в Нижегородку] в проезжающий автомобиль Б.Н. Ляуданского из толпы ребят был брошен камень, который угодил в переднее стекло автомобиля и разбил его вдребезги. Виновным, как потом было узнано, оказался Сергей Белобородов, живущий в доме Андреева. Такие случаи здесь бывали и прежде. К Б.Н. Ляуданскому, как председателю исполнительной автомобильной комиссии, поступил целый ряд заявлений, где владельцы автомобилей сообщают, что по пригородной слободе Нижегородк[е] нет никакой возможности ездить без риска для жизни. Куча ребят в возрасте до 15 л. всякого проезжающего, будь то на автомобиле или просто на лошади, встречают градом камней. Даже от обывателей несколько раз поступало в 5 участок заявление о хулиганстве в этой местности, но унять юных хулиганов, повидимому, трудно. А унять не мешало бы, чтобы тем избавить проезжающих если не от опасности для жизни, то от опасности остаться без глаза или без зубов»<sup>1</sup>.

Проблема хулиганства в предвоенные годы стала настолько острой, что по этому поводу даже принимались постановления губернатора. Столкновения в многоукладном и поляризованном российском обществе были неизбежны. Коллективистские традиции неуважения к частной собственности проявлялись в различных формах общественного быта.

Летом 1914 года произошло первое в истории Башкирии столкновение двух механических средств передвижения. Возле перекрёстка Большой Казанской и Телеграфной (Окт. революции и Цюрупа), где стоит пожарная часть (там была полиция), со стороны улицы

---

<sup>1</sup> Там же. 14 июня.

Цюрупы дорога шла через засыпанный овраг. Там даже сейчас проезжая часть с понижением, а ранее её вообще заливало, в 1969 году в яму здесь провалился колёсами троллейбус<sup>1</sup>. В начале XX века подъём к перекрёстку по Телеграфной был очень крутой, почему здесь приходилось «дать газу». Это и стало причиной ДТП. Велосипедист спускался, а навстречу с улицы Коммунистической (Б.-Успенской) из-за поворота на Телеграфную (Цюрупа) неожиданно выехала машина и на большой скорости стала подниматься в гору.

«Маленькая катастрофа», так озаглавил репортёр очерк. «16 июня часа в четыре дня по Телеграфной ехал на велосипеде ученик гимназии А., юноша лет 15–16. Недалеко от здания главной полиции, навстречу ему показался автомобиль, в котором, как выяснилось потом, ехал г. Серебренников. Автомобиль снизу от Б.-Успенской быстро въезжал на пригорок. Гимназист ехал по правой стороне улицы, как то и полагается, мчавшийся же на встречу автомобиль почему то ехал по той же стороне, и значит держался, – если иметь в виду его направление, – левой стороны улицы. Велосипедист, перед которым мчавшийся автомобиль вырос неожиданно, не успел сообразить, в какую бы сторону броситься, как г. Серебренников метнулся прямо на него. Юноша, не потерявший присутствия духа, моментально вскакивает с велосипеда в сторону и падает влево на землю. Правая рука у него попадает под колесо автомобиля, который победоносно пронесется по руке, по велосипеду и затем устремляется по Казанской улице...

– Та-ак! – скажет читатель, прочитав последние строки. – Но потом то, немного спустя, г. Серебренников, конечно, остановил свою машину, вылез из неё и поспешил на место печального происшествия?.. Ошеломлённый случившимся, он поднял, конечно, смятого юношу, выразил глубокое сожаление, извинился за то,

---

<sup>1</sup> Чечуха Анатолий. Сквер Маяковского // Уфа: страницы истории. Книга первая. Изд. испр. и доп. / Сост. М.В. Агеева. Уфа, 2015. С. 244.



что вольно или невольно, – чуть не убил человека?.. Ведь да?

Так спросит, я уверен, читатель, слышавший о г. Серебренникове как человеке интеллигентном, как начальнике железно-дорожных мастерских... Но... но к сожалению, я должен читателя разуверить.

– Г. Серебренников умчался так же быстро, как быстро и примчался, – умчался, не удостоив даже взглянуть на плоды своего деяния.

Вместо г. Серебренникова к юноше поспешил постовой городской, бывший тут же неподалёку и явившийся очевидцем происшествия. Он принял меры к оформлению факта путём протокола. В больнице мальчику сделана перевязка руки, которая к счастью, по видимому, не очень пострадала.

Такова эта маленькая, но красноречивая и во многих отношениях поучительная катастрофа. Что остаётся добавить к сказанному? Кажется, ничего, кроме разве некоторых любопытных толков, подслушанных в связи с катастрофой и переданных нам лицом, заслуживающим полного доверия. – "Это Серебренников раздавил то? – заинтересовался напр. один извозчик, слушавший рассказ о случившемся. – Он мо-о-жет. Он ведь не в первый раз давит. И ничего, братец ты мой, ему не делается".

Тоже подтвердили и ещё некоторые, более или менее памятливые люди.

Да помнится, и на страницах не то "Уфимского Вест." не то "Вест. Уфы" фамилия г. Серебренникова в качестве автора печальных автомобильных происшествий упоминалась уже. Может быть г. Серебренников вообще специализируется в этом деле – *давить людей?*<sup>1</sup>

Журналист подчёркивал пассивность судебной системы перед богатыми «лихачами». Обратим внимание, что в описаниях ДТП почти нет случаев, когда водители машин останавливались и оказывали помощь пострадавшим. «Посторонись! дай дорогу прогрессу!» Обычно они прибавляли скорость и уезжали с места аварии.

---

<sup>1</sup> Уфимский вестник. 1914. 18 июня.

С лета 1914 года также начинаются в истории Башкирии прямые наезды автомобиля на человека. «В 11 час. вечера 17 июня по Оренбургскому тракту быстро мчался автомобиль за № 7, с одним шоффёром без пассажиров. В Никольском посёлке<sup>1</sup> автомобиль наскочил на мещанина Николая Исаева. Шоффёром не был дан сигнал. Исаев получил серьёзные ушибы. И с места происшествия отправлен на излечение в земскую больницу. Составлен протокол»<sup>2</sup>.

Места происшествий постепенно сдвигаются на окраины Уфы. На центральных улицах, видимо, автомобилисты соблюдали правила движения, вырвавшись же на простор, «отводили душу». В июне обсуждали пригости-ничный «неукротимый автомобиль», скорее всего, та-мошний шоффёр привык катать постояльцев после рес-торанных застолий.

«Автомобиль № 7 ("России") своей чрезмерно быст-рой ездой, за последнее время вызвавшей несколько пе-чальных инцидентов, наконец вызвал жалобы в город-скую управу от надзора за городскими мостами за бы-струю езду даже по мосту, где он не только проезжаю-щим, но и самому мосту угрожает опасностью»<sup>3</sup>.

Затем, «23 июня, на Троицкой площади [район совр. Монумента Дружбы], при проезде автомобиля № 17, принадлежащего Александру Кузнецову, испугалась ло-шадь, запряжённая в телегу и опрокинула последнюю, при-чём седоки: Анна Лукьянова, Марфа Баракова и дочь её 6 лет, при падении получили ушибы. Медицин-ская помощь оказана. Составлен протокол»<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Никольский посёлок находился сразу за Оренбургской переправой (совр. двумя автостомами), ул. Малая Заречная и др.

<sup>2</sup> Уфимский вестник. 1914. 20 июня. Репортаж второй газеты: «17 июня, в 11 час. веч., по Оренбургскому тракту шёл непомерно быстро автомобиль № 7 с одним шоффёром без пассажиров и в Никольском пос. автомобиль наехал на мещ. Николая Исаева, при чём шоффёром не был подан сигнал о приближении. Исаеву причинены ушибы и он отправлен в земскую боль-ницу. Составлен протокол» (Уфимский край. 1914. 19 июня).

<sup>3</sup> Уфимский вестник. 1914. 20 июня.

<sup>4</sup> Уфимский край. 1914. 25 июня; Уфимский вестник. 1914. 25 июня.

Не забудем мотоциклистов, количество которых тоже «расплодилось». И «в воскресенье, 22 июня, около 7 час. веч. на Гоголевской ул. произошла такая сцена. У дома № 46 стоял воз с углями, продавец которых вошёл во двор с кулем углей; в это время по Мало-Казанской [Свердлова] ул., по направлению от Аксаковской ул., с невероятной быстротой, как метеор, летел на мотоциклетке какой-то юный спортсмэн. Когда он повернул на Гоголевскую ул., дикая башкирская лошадь, стоявшая у ворот, услышав шум мотоциклетки, забеспокоилась. Это не смутило юнца и он вместо того, чтобы замедлить ход или отъехать на другую сторону улицы, на которой в это время не было других лошадей, помчался прямо около воза. В ту же минуту круто лошадь повернула и опрокинула телегу; хорошо, что на возу не лежал, как это часто бывает, малайка. Надо было видеть слёзы несчастного башкирина, когда он увидел разсыпанные угли.

Виновник же сего ещё прибавил ходу и моментально скрылся, предусмотрительно повернувши за угол на Б.-Успенскую, на направлении [к] Аксаков. ул. Вообще надо сказать, что г. г. мотоциклисты шумом своих машин и бешеною скоростью пугают лошадей больше, чем автомобили. Надо бы обуздать их прыть»<sup>1</sup>.

Бесхитростные проблемы мирной жизни закончились внезапно. Завтра была война...

---

<sup>1</sup> Уфимский вестник. 1914. 26 июня.

### § 3. Мобилизация уфимского автотранспорта, социальный состав автомобилистов

В конце июля 1914 года, после втягивания России в Первую мировую войну, в прессе вводится военная цензура<sup>1</sup>, но информация про автотранспорт ещё появлялась. Печатались последние сводки уфимских ДТП. В далёкой глубинке дыхание войны пока не ощущалось.

«Быстрая езда. На углу Телеграфной и Ильинской улиц вчера бешено мчался автомобиль. Автомобиль напугал лошадь, запряжённую в бочку для воды. Метнувшись в сторону, лошадь угодила в канаву. От сильного толчка мальчик, сидевший на козлах, свалился, но благополучно; сам не разбился и лошадь остановил. Автомобиль умчался, не дав возможности отметить его №<sup>2</sup>. Или. «Незаконно быстрая езда на автомобиле. 15 сент. около 5 ч. веч. по Центральной улице, между Приютской [Кирова] и Достоевской быстро промчавшийся автомобиль напугал у крест. лошадь, запряжённую в телегу. Закусив удила, лошадь понесла. Мужик спрыгнул и побежал рядом, держась за возжи, – упал и лошадь протатила его на возжах сажени 3–4. Он получил ушибы. Номера автомобиля не заметили. Они на всех автомобилях гор. Уфы, нужно заметить, очень малы и неясны, достаточно автомобилю отъехать на 20 шагов и их уже не разберёшь»<sup>3</sup>.

Уфимцы скоро забудут безалаберных гонщиков, с началом войны автотранспорт подлежал мобилизации на нужды обороны. Пресса скупно, это уже военная тематика, сообщала, что «15 сентября в Ушаковском парке особой комиссией из инженеров и военных чинов осматривались и принимались в казну находящиеся в Уфе автомобили (около 30 штук)»<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Уфимский вестник. 1914. 22 июля.

<sup>2</sup> Там же. 11 сентября.

<sup>3</sup> Там же. 18 сентября.

<sup>4</sup> Там же. 17 сентября. «Мобилизация автомобилей. Вчера, 15-го сентября в Ушаковском парке, особой комиссией, в которую вошли чины военного и инженерного ведомства, были подвергнуты испытанию все имеющиеся в

До конца года публиковалась проплаченная заранее реклама гостиницы «Русь» с упоминанием автомобиля, и всё. Началась Первая мировая война и мобилизация частного автотранспорта впервые позволила получить точные сведения о составе автопарка Уфы, автомобилях города и края.

Государственной думой «17 июля 1914 года, как раз накануне начала войны, – "после долгой ведомственной волокиты" был утверждён закон "Об автомобильной воинской повинности", стоявший на повестке дня ещё с 1910 года и проработанный мобилизованным отделом Генерального штаба в ноябре 1912 года. По этому закону частные владельцы автомобилей были обязаны в военное время предоставить свои автомобили в распоряжение Военного ведомства, с одновременным возмещением их стоимости, определяемой создаваемыми комиссиями. В сдаточных комиссиях, организованных по всей стране, вводились реестровые книги, где регистрировался весь автотототранспорт. Затем автомобили и мотоциклы обследовались приёмной комиссией, и хозяевам выдавались квитанции об изъятии и денежная компенсация. Тарифы компенсации учитывали такие факторы, как первоначальная стоимость машины, её техническое состояние и год изготовления. Однако эти тарифы были занижены по отношению к реальной стоимости автомобилей. Тем не менее, жалоб на реквизицию от населения поступало крайне мало».

Технические требования для легковых автомобилей, согласно приказа Военного ведомства от 22 июля 1914 года, включали мощность двигателя от 8 до 30 л. с., наличие не менее двух мест, дорожный просвет не менее 15 см, два тормоза, исправное состояние. Хотя разномастность машин была «из ряда вон выходящая».

Всего по стране в начале Первой мировой войны мобилизовали 5837 автомобилей 180 марок, в том числе

---

Уфе автомобили (числом около 30) и по испытанию, все автомобили, оказавшиеся годными, мобилизованы для нужд военного времени» (Уфимский край. 1914. 16 сентября).

5362 легковых машины, 475 грузовых, 1852 мотоцикла и пять гусеничных тракторов, что составило около 30% автопарка России без пограничных губерний и пр.<sup>1</sup>

В нашем крае реализация военно-автомобильной повинности началась уже 21 июля 1914 года, когда из Петербурга в Уфу на имя губернатора пришла телеграмма о начале мобилизации «автомобилей и прочих самодвижущихся машин»<sup>2</sup>. 25 июля уфимский губернатор П.П. Башилов телеграфировал в Казань в Окружный штаб: «Автомобилей губернии двадцать шесть число мотоциклеток выясняется точка со дня объявления поставки самодвижущихся экипажей желательного назначить для идущих по грунтовым дорогам три дня сдачи на станции железных дорог и пароходные пристани тот же срок точка Время прибытия Уфу зависит от росписаний точка приёмку надлежит производить по мере прибытия машин и определить её окончание пока невозможно»<sup>3</sup>. Изначально предполагалась отправка машин с ближайших станций и пристаней.

В России впервые проводилась мобилизация автоматических экипажей. Быстро собрать рассеянные по огромным просторам и почти не учтённые машины не удалось, сроки мобилизации отодвинули. Потому что конкретное распоряжение от военных последовало лишь 9 сентября 1914 года, когда начальник штаба Казанского военного округа (мобилизационное отделение) отправил губернатору П.П. Башилову приказ «О выполнении в районе губернии военно-автомобильной повинности», в котором говорилось следующее:

«На основании именного ВЫСОЧАЙШЕГО указа, данного Правительствующему Сенату 22 июля 1914 года, ВЫСОЧАЙШИХ повелений, изложенных в телеграм-

---

<sup>1</sup> *Кирилец Станислав, Канинский Геннадий.* Автомобили Русской Императорской Армии: «Автомобильная академия» генерала Секретева. М., 2010. С. 114–115.

<sup>2</sup> НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1017. Л. 6–10. Высочайше утверждённое положение о военно-автомобильной повинности было опубликовано в № 160 Правительственного вестника 20 июля 1914 года (Там же. Л. 50).

<sup>3</sup> Там же. Л. 29.

мах Военного Министра от 22 и 26 июля сего года за № № 2420 и 2777 и 23 августа № 5541 и телеграмме Главного Управления Генерального Штаба от 20 июля сего года за № 2283, в пределах округа надлежало:

1) принять все самодвижущиеся экипажи годные для службы в войсках;

2) отобрать принудительным порядком все годные и негодные самодвижущиеся экипажи, принадлежащие австрийским и германским подданным, проживающим в пределах округа;

3) доставить подробные данные о числе и роде машин сданных войсковым частям и учреждениям и оставшимся в излишке после удовлетворения войсковой потребности.

Кроме того, надлежало доставить данные о числе самодвижущихся экипажей, отобранных принудительным порядком у австрийских и германских подданных» [таковых в Уфимской губернии не оказалось<sup>1</sup>]. Информацию уфимский губернатор должен был представить не позже 20 сентября<sup>2</sup>.

Местные власти развернули бурную деятельность, подключив полицию. Анализ переписки показывает, что ранее никто не имел точных сведений о количестве автомобилей и мотоциклов в крае. Уже в ходе мобилизации удалось установить число машин. Старые модели не принимали<sup>3</sup>, ремонт и обслуживание десятков разнообразных марок был невозможен. Машины должны быть доставлены в губернский центр<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Лишь в Уфе у купца Н.Н. Степанова полиция в августе конфисковала «14 штук автомобильных покрышек и 11 штук камер, как взятые им на комиссию от Германской фабрики "Континенталь"», которые поступили на хранение в полицейское управление (Там же. Л. 111). В другом рапорте указаны 13 покрышек (Там же. Л. 194), семь покрышек с протекторами (шины «Континенталь») размерами от 710 x 100 до 920 x 135, ценою от 66 руб. 25 коп. до 119 руб.; а также шесть покрышек без протекторов размером от 710 x 90 до 920 x 120 и стоимостью от 38 руб. 25 коп. до 82 руб. 25 коп. Все новые, не бывшие в употреблении (Там же. Л. 195).

<sup>2</sup> Там же. Л. 189.

<sup>3</sup> Оговаривалось, что мобилизации подлежат годные машины «лишь с двигателями внутреннего сгорания» (Там же. Л. 6).

<sup>4</sup> Губернатор сообщал Стерлитамакскому исправнику, что машины достав-

В Уфе и всех уездных городах (в Уфе – девять человек) были назначены комиссии по приёму самодвижущихся экипажей, куда вошли представители полиции, военного ведомства, министерства финансов, городских управ, земства, министерства путей сообщения и эксперты, среди которых был известный автомобилист инженер-технолог А.А. Серебренников<sup>1</sup>.

В Уфе председателем военно-автомобильной комиссии стал штабс-капитан 196-го пехотного Инсарского полка В.Ф. Сороко, военное ведомство представлял прапорщик запаса 103-го пехотного полка Г.К. Вахрамеев, от города в комиссию входил член Императорского автомобильного общества Б.Н. Ляуданский<sup>2</sup>. Всем членам комиссии за работу выплачивались суточные<sup>3</sup>.

В начале сентября 1914 года развернулась переписка, составлялись списки владельцев автомобилей и мотоциклов. Каждый получал специальный опросный бланк, куда заносились характеристики машины. Сохранились сведения по легковому автомобилю Александра Ивановича Кузнецова.

Ему принадлежала машина завода Клеман Баяр выпуска 1900-х годов № 2870. Она имела пять мест, двигатель мощностью 12 х 16 сил с двумя цилиндрами, тип отливки: «по одному», способ подачи топлива – «бак самотёком», система карбюратора – «пульвизационная», зажигание – магнето, система смазки – под давлением отработанного газа, система охлаждения – радиатор с насосом, система сцепления – «кожаный конус», передача – кардан, число скоростей – три вперёд, одна назад, материал колёс – деревянные артиллерийского образца, размер шин – 710 х 90, «тормоза» – один руч-

---

ляются «средствами владельцев» (они давали подписку), если таковой возможности нет, то силами полиции. Так, машину Жданова отправили по железной дороге в Уфу со станции Шафраново (Там же. Л. 159, 275; Д. 1018. Л. 16).

<sup>1</sup> Там же. Д. 1017. Л. 4.

<sup>2</sup> Он единственный из владельцев машин попал в комиссию. Сначала туда хотели включить автомобилистов Александра Ивановича Кузнецова и Сергея Филипповича Стуколкина, но затем отказались (Там же. Л. 35).

<sup>3</sup> Там же. Д. 1018. Л. 37.



ной на задние колёса, один поясной, кузов открытый. При машине были принадлежности и инструменты: верх американский с 4 дугами и 4 ремнями, две подушки кожаных переднего сидения, скамейка откидная кожаная, коврик плюшевый на пол кузова, два фонаря боковых керосиновых медных с лампами, два фонаря боковых ацетиленовых медных с горелками, генератор ацетиленовый медный, гудок медный с гибкой трубкой и грушей, магнето «Бош», выключатель для магнето, домкрат с ручкой, насос с манометром для шин, маслѐнка<sup>1</sup>.

По всей видимости, владельцам взятых в армию машин выплачивалась компенсация. 25 августа 1914 года Окружный штаб Казанского военного округа телеграфировал, что «оценку автомобилей считать весь срок владения до момента покупки независимо времени пользования»<sup>2</sup>. К примеру, стоимость мотоцикла Г.З. Муллина эксперты определили в 250 руб., а оценку установили в размере 185 руб.<sup>3</sup>

Комиссия работала быстро. В августе и начале сентября (1 и 4 числа) были мобилизованы уфимские мотоциклы. Затем, 15 сентября 1914 года в Уфе был принят для армии «Фиат», 16-го – дубль-фаэтон «Лорен Дитрих», «Ферт» (видимо, «Форд»), три «Лаурин и Клемента», «Перлес», 17-го – «Пармен» и «Жормен» и последний «Фиат» был мобилизован 18 сентября 1914 года. Машины переданы в распоряжение Уфимского уездного воинского начальника, а 30 октября приёмочные документы ушли в Главное военно-техническое управление<sup>4</sup>. В ноябре

---

<sup>1</sup> Там же. Д. 1017. Л. 172 и об.

<sup>2</sup> Там же. Л. 136.

<sup>3</sup> Там же. Л. 238. Оценивалась каждая деталь. В мотоцикле Г.З. Муллина фабрики Иоган-Пуш за № 6082 комиссия установила, что двигатель с карбюрацией, зажиганием и охлаждением (в коэффициентах) – 8, механизм передачи скоростей – 8, передача – 7, рулевое управление – 8, рама – 8, «тормаз» – 7, колёса – 8, шины – 6, сцепление, как и кузов с арматурой и инструментами оценки не получили, итого – 60. «Коефициент состояния равен 7 ½». Владелец не предъявил счёт о покупке. Мотоцикл оценивали пристав 4-го стана Мензелинского уезда с двумя экспертами: инженером Набережно-Челнинского элеватора и электротехником.

<sup>4</sup> Там же. Л. 290–293.

1914 года последовало распоряжение о прекращении приёмки<sup>1</sup>.

Куда машины были направлены? По телеграмме из Казани от 16 сентября они передавались воинскому начальнику, излишки требовалось отправить в Петроград «в учебную автомобильную роту». 23 сентября губернатор сообщал в штаб округа в Казань, что «передано Уфимскому Воинскому Начальнику четырнадцать мотоциклов и пятнадцать автомобилей», все легковые, их отправили в штаб округа (в Казань), а четыре (№ 2559, 3104, 3005 и 4371) в учебную автомобильную роту<sup>2</sup>. Мотоциклы в основном вывезли в Петроград, сначала шесть, затем ещё три штуки<sup>3</sup>.

Весной 1916 года из Петрограда пришло распоряжение о новой мобилизации автотранспорта. Из-за начавшегося экономического кризиса, «в предупреждении распродажи магазинами и складами самодвижущихся машин, описать и наложить запрещение на автомобили, но исключительно годные для службы в армии». Все уездные исправники отрапортовали, что магазинов нет. В отчёте уфимского губернатора в марте 1916 года указывались всё те же 15 легковых автомобилей и 14 мотоциклов. Больше из Уфы в армию машин не отправляли. В присланных образцах документации упоминались «тракторы с прицепными повозками»<sup>4</sup>. Но из региона отправки тракторов не выявлено.

Таким образом, осенью 1914 года основная часть автопарка Уфимской губернии исчезла. Около половины первых автомобилей и мотоциклов навсегда покинули наш край, но мобилизация позволяет восстановить картину автомобильной Башкирии на июль 1914 года.

Имеются сведения по всем уездам Уфимской губернии, информация откуда не попадала на страницы «столличной» прессы, а машины не подлежали контролю городских властей Уфы.

---

<sup>1</sup> Там же. Л. 213.

<sup>2</sup> Там же. Л. 186, 188, 191 об. – 192.

<sup>3</sup> Там же. Л. 137, 138.

<sup>4</sup> Там же. Л. 300–309, 314, 324, 328, 334.

В самом западном Мензелинском уезде на 1 августа сообщалось о наличии 6 автомобилей, а также одного мотоцикла в Набережных Челнах. Тогда же в августе 1914 года Мензелинский уездный исправник информировал, что он требовал «подписки Харламова, Стахеевых, Рожновского и Муллина<sup>1</sup>» о предстоящей мобилизации, они на 48 часов не должны были никуда вывозить машины. Но, до получения распоряжения, владелица одного авто, Анна Ивановна Стахеева выбыла в Казань, «где, по словам служащих Стахеевой, – автомобиль отобран при военно-автомобильной повинности; а другой автомобиль купцом Григорием Ивановичем Стахеевым перевезён в г. Елабугу, где от него отобрана подписка о невывозе его из города»<sup>2</sup>.

Список мобилизованных машин (все с бензиновыми двигателями) в Мензелинском уезде показан в следующей таблице:

№	Машина	Фабричный номер	Число сил	Владелец
1	Автомобиль типа «В» «Лаурин и Клемент» <sup>3</sup>	661	12	крестьянин села Шуган Ново-Шуганской волости Михаил Афонасьевич Харламов
2	Автомобиль дубль-фаэтон фабрики «Форт» («Форд»)	205969	22	потомственный почётный гражданин Николай Иванович Стахеев <sup>4</sup>
3	То же	115101	22	потомственный почётный гражданин Иван Иванович Стахеев <sup>5</sup>

<sup>1</sup> За Габдрахмана Муллина по доверенности дал подписку Габдулла Тупеев (Там же. Л. 108).

<sup>2</sup> Там же. Л. 101.

<sup>3</sup> К машине прилагались: клапан, пружина к нему, свеча, четыре гайки, три шплина.

<sup>4</sup> У машины имелся номер (№ 1), то есть он был где-то зарегистрирован, указан шофёр – крестьянин Игнатий Ефимович Терентьев.

<sup>5</sup> К машине прилагалась тяга, шофёром служил крестьянин Григорий Филиппов. Он же являлся шофёром второго автомобиля И.И. Стахеева.

4	То же	435204	22	он же
5	Мотоциклет фабрики Иоган Пуш	6082	3	крестьянин Габдрахман Загидуллин Муллин

Источник: НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1017. Л. 232 и об.

Уфимское губернское правление 4 декабря 1914 года запрашивало Мензелинского уездного исправника по этому списку, что здесь четыре автомобиля, а ранее он сообщал о шести<sup>1</sup>. На лето 1914 года автоматических экипажей в Мензелинском уезде было больше. У Стахеевых имелось ещё два автомобиля (у Анны Ивановны в Казани, Григория Ивановича в Елабуге), которые разъезжали по поместьям купцов Стахеевых в Мензелинском уезде. Наконец, землевладелец Александр Людвигович Рожновский 19 августа 1914 года в телеграмме просил об исключении его автомобиля «лёгкого типа форд» из списков, так как машина находится в Казани, где и была принята на учёт во время мобилизации<sup>2</sup>. По числу автомобилей перед войной (даже не шесть, а семь) Мензелинский уезд не имел себе равных в губернии.

Представители семейства купцов Стахеевых, входивших в ряды самых богатых людей России, приобрели сразу пять автомобилей, включая три одинаковых 22-сильных дубль-фаэтона «Форд»<sup>3</sup>. Стахеевы представляли одну из самых знаменитых купеческих династий Елабу-

<sup>1</sup> НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1017. Л. 241.

<sup>2</sup> Там же. Л. 95, 99.

<sup>3</sup> Описание второго автомобиля И.И. Стахеева. «Форд» 1912 года, № 115101, приписано: «не годен». Четырёхместный, 22 силы, 4-цилиндровый, тип отливки – «блок», нормальное число оборотов – 350, подача топлива самотёком, карбюратор фордovsky, зажигание на свечи, смазка центральная, охлаждение вентилятором, сцепление дисковое, передача карданная, три скорости, включая задний ход, колёса железные, спицы деревянные, шины – 30 x 3 ½ дюйма, тормоза один ручной, другой ножной. К машине прилагались подушки кожаные для переднего и заднего сидения, коврик резиновый у сидения шофёра, два фонаря боковых керосиновых медных с лампами, два фонаря боковых ацетиленовых медных с горелками, генератор ацетиленовый медный, выключатель для магнето, домкрат с ручкой, насос для шин, маслёнка, лопатка для надевания шин, отвёртка в 7" с ручкой, плоскогубцы с кусачками в 6", ключ английский раздвижной в 4", два специальных ключа, камера 30 x 3 ½» (Там же. Д. 1018. Л. 11–12).

ги<sup>1</sup>, имевших поместья в Мензелинском уезде. Автомобили использовались для разъездов членов семьи или по служебным делам. Отметим наличие шофферов.

Кроме Стахеевых в Мензелинском уезде имелись другие любители техники. Представитель семейства торговцев из Челнов Муллин<sup>2</sup> гонял на мотоцикле<sup>3</sup>, а крестьянин М.А. Харламов 2 августа 1914 года дал подписку, «что имеющийся у меня автомобиль обязуюсь из села Шугана ни куда не вывозить»<sup>4</sup>. Машина находилась в сельской местности.

Своё авто М.А. Харламов выписал непосредственно с московского фабричного склада фирмы «Лаурин и Клемент». Оттуда 21 августа 1909 года сообщали, что «сего числа мы получили от Михаила Афанасьевича г. Харламова, проживающего в селе Шуган, Мензелинского у., Уфимской губ. в счёт проданного 2-х местного автомобиля, типа "В" 10 лош. сил. 2-х цили. с американским верхом, фонарями, гудком и проч.; с полным набором инструментов и запасных частей за общую сумму Руб. 1900. – dranko<sup>5</sup> ст. Челны, задаточной суммы Руб. 900. – а на остал[ь]ную сумму нами будет наложен платёж.

---

<sup>1</sup> О них существует обширная литература (проводятся Стахеевские чтения). См.: *Маслова И.В.* Купеческая династия Стахеевых. Елабуга, 2007; *Гудкова З.И.* Предприниматели Южного Урала. Уфа, 2003; др.

<sup>2</sup> В Набережных Челнах хозяином книжного магазина был Загидулла Муллин(ович) Муллин (Адрес-календарь Уфимской губернии на 1914 год. Уфа, 1914. С. 184).

<sup>3</sup> Мотоцикл Муллина в Набережных Челнах был куплен в 1912 году, в пользовании находился около двух лет, признан годным для службы в армии. Год выпуска не известен, производство завода Йоган-Пуш: одноместный, трёхцилиндрный, один цилиндр диаметром 70 мм, ход поршня – 24 ¼", нормальное число оборотов – 1500–1800 в минуту, подача топлива самотёком, зажигание электрической свечой, смазка автоматическая, охлаждение воздушное, передача цепная, скорость – 20 м в секунду или около 60 вёрст в час, колёса железные, спицы стальные, шины – 55 мм, «тормаз» ручной. При мотоцикле были также представлены насос для масла, выключатель для магнето, сумка для ключей, насос для шин, маслёнка, отвёртка в 7" с ручкой, ключ английский раздвижной в 4", спринцовка для бензина, банка для масла, ключи гаечные 30 x 31, 21 x 23, 10 x 8 мм (НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1017. Л. 237 и об., 238).

<sup>4</sup> Там же. Л. 104.

<sup>5</sup> Надо, франко, доставка груза за счёт отправителя.

Причём мы обязуемся послать г. Харламову нашего шоффёра безвозмездно на 1½ месяца; квартиру-же и стол для шоффёра г. Харламов принимает на себя, в чём и выдаём Вам настоящую росписку»<sup>1</sup>.

К началу войны Харламов ездил по Мензелинскому уезду пять лет, овладев искусством вождения у наставника-шоффёра. На процитированном выше документе сверху карандашом приписали: «не годен». Автомобиль, судя по параметрам, был «малолитражным».

Бирский уезд был слабо охвачен механизацией, здесь имелись лишь три мотоцикла<sup>2</sup> (два в Бирске).

№	Мотоциклетка	Фабричный номер	Число сил	Владелец
1	фабрики «Победа»	9260 (1922821)	2 ½	крестьянин села Аскина Иван Модестович Накаряков
2	фирмы «Мотован» («Мотоватт»)	7103	2	надворный советник Иван Иванович Бобров
3	фабрики «Дюфоринкс и К°» (Дюфорикс)	81394	1 ½	бирский нотариус Бронислав Александрович Соболевский

Источник: НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1017. Л. 229.

В августе 1914 года все три мотоциклета были мобилизованы<sup>3</sup>, то есть переданы местной комиссии для экспертизы годности для армии. Но в списке 14 мотоциклов, принятых и затем отправленных на нужды обороны, трёх бирских владельцев нет (как и мотоцикла Мулина из Набережных Челнов). Видимо, они были устаревших моделей и возвращены владельцам.

Накаряковы – семейство зажиточных крестьян и предпринимателей из Аскино. Житель Бирска нотариус Б.А. Соболевский был известной фигурой, на 1914 год

<sup>1</sup> НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1018. Л. 34.

<sup>2</sup> Не ясна ситуация с владельцем двух автомобилей Александром Ивановичем Кузнецовым, который числился бирским мещанином, но машины имели уфимские номера.

<sup>3</sup> НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1017. Л. 142–143.

входил в совет старшин Общественного собрания (городского клуба), одновременно являлся страховым агентом общества «Россия». А И.И. Бобров служил заведующим Первым городским мужским приходским училищем, а также был членом и казначеем уездного отделения епархиального училищного совета<sup>1</sup>. На мотоциклетах по Бирску ездила интеллигенция.

В Златоустовском уезде автомобилизации мешали Уральские горы. Только крупный предприниматель Николай Фёдорович Злоказов<sup>2</sup> держал в Златоусте и Петропавловском заводе два легковых автомобиля.

Н.Ф. Злоказов обратился 23 августа 1914 года к уфимскому губернатору с прошением. «Распоряжением Вашего Превосходительства я обязан подпиской не занимать принадлежащие мне с братом автомобили на Петропавловском заводе на срок более 48 часов. В виду переезда нашего на зиму в г. Екатеринбург, я имею честь просить Ваше Превосходительство разрешить перевезти один из наших двух автомобилей в г. Екатеринбург, где мы обязываемся немедленно представить его для осмотра местной приёмочной Коммиссии». С согласия казанских военных властей, дали разрешение<sup>3</sup>. Сам предприниматель (Н.Ф. Злоказов) пользовался услугами шоффёра, обывателя Кусинского завода 27-летнего Павла Васильевича Завоеванова<sup>4</sup>.

Второй автомобиль находился в селе Медведевке и был отправлен по железной дороге со станции Кусинская платформа. Доверенный Злоказова Иван Егорович Озолин сообщил в Уфу параметры автомобиля: шестиместный, 22 фабричных силы, четырёхцилиндровый, четыре скорости, шины – 815 x 105<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> Адрес-календарь Уфимской губернии на 1914 год. С. 23, 109, 116, 118, 121, 123.

<sup>2</sup> О Злоказовых см.: *Гудкова З.И.* Предприниматели Южного Урала; др.

<sup>3</sup> НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1017. Л. 160, 161, 164.

<sup>4</sup> Там же. Л. 251.

<sup>5</sup> К автомобилю были приложены принадлежности, инструменты и запасные части, которых имелось много, за машиной хорошо следили: верх американский с 4 дугами и 4 ремнями, 4 щитка к нему, 2 подушки кожаные переднего сидения, одна для заднего, 2 скамейки откидных кожаных, ков-

Есть фотография площади села Емаши, хранящаяся у потомков местного священника Аверкия Северовостоква, датированная примерно 1912 годом, с изображением автомобиля. Но владелец машины не известен (снимок из дома священника)<sup>1</sup>.



Были в Златоусте в 1914 года ещё два мотоцикла. Один вывезли из Уфы в Златоуст, он принадлежал Кондратию Кирилловичу (?) Новосёлову, второй – горному начальнику<sup>2</sup>. Тот сам обратился в Уфу с заявлением: «у

---

рик резиновый на пол кузова, коврик резиновый у сидения шоффёра из 4-х частей, фонарь задний керосиновый с лампой, 2 прожектора, генератор ацетиленовый медный, гудок медный с гибкой трубкой и грушей, счётчик (число сделанных вёрст), ящик для инструмента на подножках, ключи к ящику, насос для бензинового бака, манометр для бензинового бака, магнето «Бош», выключатель для магнето, багажник железный (откидная рамка), домкрат с ручкой, насос с манометром для шин, маслénка, лопатка для надевания шин, молоток слесарный с ручкой в ½ фунта, отвёртка в 7" с ручкой, отвёртка в 11" с ручкой, плоскогубцы с кусачками в 6", ключ английский раздвижной в 4", напильник 6", зубило, прибор для снятия колёс, банки большая и малая для масла, ключи гаечные: 18 x 3/8, 16 x 5/16, 14 x 7/6 x 16/38, 2 пружины с клапанами, 2 свечи, 10 прокладок асбестовых в медной оправе, 2 провода для магнето, 50 гаек разных, 5 шплинтов разных (Там же. Л. 252–254).

<sup>1</sup> Фотографию любезно предоставил краевед П.В. Егоров.

<sup>2</sup> На 1914 год горным начальником Златоустовского завода и директором оружейной фабрики был горный инженер действительный статский советник Николай Николаевич Приемский (Адрес-календарь Уфимской губернии на 1914 год. С. 132). Ему принадлежал мотоцикл.



меня имеется самодвижущийся экипаж "мотоцикл" с прицепной коляской в 7 ½ сил, 2-мя цилиндрами, фирмы Ветт в Берлине, ценою 1200 рублей»<sup>1</sup>. Машину начальника уфимская приёмная комиссия не отправила в войска, он был «сдан для починки мастеру Аксютину»<sup>2</sup>.

Другой владелец мотоцикла Кондратий Карпович Новосёлов, проживавший на станции Чишмы, «выбыл на постоянное жительство в г. Златоуст», сообщил уфимский уездный исправник 16 августа 1914 года<sup>3</sup>. Его мотоцикл также не фигурирует среди мобилизованных.

Белебеевский уезд был одним из центров механизации. В Давлеканово работало нескольких фирм по торговле сельскохозяйственной техникой, вплоть до тракторов, но имелось всего три автомобиля и два мотоцикла<sup>4</sup>.

Освобождался от мобилизации автомобиль английской фабрики «Вузлей» (видимо, Wolseley Motors) в 20 сил, принадлежавший акционерному обществу Р. и Т. Эльворти, великобританских подданных. В Давлеканово, где находился автомобиль, открыла своё представительство знаменитая фирма англичан Роберта и Томаса Эльворти из Елисаветграда, где ещё в 1874 г. они учредили завод по производству сельскохозяйственной техники, впоследствии акционерное общество «Р. и Т. Эльворти», имевшее отделения (склады) вплоть до Сибири<sup>5</sup>.

Второе авто было у врача и крупного землевладельца Николая Васильевича Жданова. Ему принадлежало большое имение в 1135 дес. земли возле дер. Нижне-Аврюзово в Альшеевской волости Белебеевского уезда, где велось крупное хозяйство и была кумысолечебница<sup>6</sup>. Сам же Николай Васильевич Жданов (1860 г. р.) проживал в Самаре, дворянин, окончил медицинский факультет Московского университета, владел большой типо-

---

<sup>1</sup> НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1017. Л. 50.

<sup>2</sup> Там же. Л. 53.

<sup>3</sup> Там же. Л. 110.

<sup>4</sup> Там же. Л. 257 об. – 258.

<sup>5</sup> См.: *Роднов М.И.* Структура рынка сельскохозяйственной техники Уфимской губернии в конце XIX – начале XX века // Северо-запад в аграрной истории России. Вып. 21 / Под ред. В.Н. Никудина. Калининград, 2015.

<sup>6</sup> Частновладельческое хозяйство Уфимской губернии. Уфа, 1914. С. 2–5.

графией в Самаре, губернский и городской гласный (депутат), самарский домовладелец, имел поместье в Бугульминском уезде. Депутат 3-й Государственной думы<sup>1</sup>.

Когда объявили мобилизацию, хозяина не оказалось в имении, старший рабочий ничего сказать не мог, но обязался доставить машину на осмотр. Исполнявший обязанности управляющего Филипп Прокофьевич Хвастунов уточнил, что это автомобиль представительства завода «Братья Крыловы», трёхместный, 20 сил, охлаждение водяное, верх американский с 4 дугами и 4 рамами, гудок с грушей. В мобилизационной комиссии написали: «Автомобиль к службе в войсках не пригоден»<sup>2</sup>.

Одно из экипажных предприятий Москвы, основанное ещё в начале XIX века, семейный бизнес Крыловых в 1900-е годы стал представителем немецкой фирмы «Рудольф Лей» (Rud. Ley Maschinenfabrik), выпускавшей автомобили под маркой «Лорелей» (Loreley). Это были открытые машины для спортивных состязаний, а также городской интеллигенции («Лорелей» был у композитора Сергея Васильевича Рахманинова)<sup>3</sup>.

Автомобиль Жданова, вероятно, использовался для прогулок отдыхающих и кумысников, полуспортивного типа модель подходила для поездок на природу.

С третьим автомобилем возникли проблемы. Он принадлежал помещику и общественному деятелю С.С. Джантюрину<sup>4</sup>, который также имел жильё в Уфе, где машина была зарегистрирована. В рапорте Белебеевского уездного исправника от 5 сентября 1914 года сказано: «2 сего Сентября Пристав 5 стана, вверенного мне уезда рапортом от 1 Сентября за № 2318, донёс мне, что в имении Джантюрина, Тюрюшевской волости, имеется автомобиль, принадлежащий Салимгарею Сеитхановичу

---

<sup>1</sup> См. сайт музея истории Самарского края ([http://museum.samgd.ru/region/pamjatnye\\_daty/parlamentarizm/171139/](http://museum.samgd.ru/region/pamjatnye_daty/parlamentarizm/171139/)). Здесь фото Жданова.

<sup>2</sup> НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1017. Л. 257–260, 262 и об.

<sup>3</sup> Русские кароссеры – семейный подряд Крыловых // Из истории создания автомобиля (<http://www.asreda.com/autohistory/krylovy.php>).

<sup>4</sup> Исхаков С.М., Ямаева Л.А. Джантюрин // Башкирская энциклопедия. В 7 т. / Гл. ред. М.А. Ильгамов. Т. 2: В–Ж. Уфа, 2006. С. 470–471.

Джантюрину. Автомобиль этот постоянно находится в гор. Уфе и в означенное имение прибыл временно, завода "Форд" 18 сил, записан в гор. Уфе под № 12.

20 минувшего Июля владелец Джантюрин на автомобиле из имения выехал в гор. Вятку, откуда сам выехал в г. Петроград, а автомобиль в 20-х числах Августа привезли поломанным в имение при дер. Килимовой, где он находится по настоящее время в испорченном виде с поломанной осью и втулкой её, так что ездить на нём не возможно»<sup>1</sup>. Машина Джантюрина учитывалась в списках по городу Уфе, но без конкретных сведений, видимо, она так и стояла сломанной в деревне.

Наконец, в Белебеевском уезде имелись две мотоциклетки, одна в Давлеканово, другая в Белебее, принадлежавшие русским подданным Герцену и Тябину<sup>2</sup>. Поселянин Корнилий Генрихович Герцен в 1910 году из вторых рук купил мотоцикл завода «Некарзульм З. Л. Е.» № 18300 мощностью в 3 силы (нем. Neckarsulm)<sup>3</sup>. А житель Белебея крестьянин Ефим Трофимович Тябин приобрёл мотоцикл Бельгийской национальной фабрики (FN Belgium) выпуска 1908 года № 13724<sup>4</sup>. Мотоцикл Герцена забрали в армию, Тябина – нет<sup>5</sup>.

---

<sup>1</sup> НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1017. Л. 199.

<sup>2</sup> Там же. Л. 53, 69.

<sup>3</sup> Одноместный, 3 силы, два цилиндра диаметром 58 мм, ход поршня – 75 мм, нормальное число оборотов до 2000, подача топлива самотёком, зажигание – магнето «Бош», смазка центральным насосом, охлаждение радиатора воздушное, сцепление зубчатое, передача ременная, одна скорость, колёса металлические, шины 26 x 2 ½, тормоз один на задний колёса, кузов – кожаное седло. К мотоциклу прилагались гудок медный, ящик для инструмента, насос без манометра для шин, две маслёнки, плоскогубцы с кусачками в 6", напильник 6", спринцовка для бензина, зубило 4", ключ для магнето «Бош», 9 ключей, 2 запасных свечи, 4 пружины запасных, однофунтовая запасная камера (Там же. Л. 257 об. – 258, 263 и об.).

<sup>4</sup> Технические характеристики: одноместный, 2 ½ силы, один цилиндр диаметром 65 мм, ход поршня – 75 мм, 1200 оборотов, зажигание магнето «Бош», охлаждение воздушное, передача ременная, одна скорость, колёса металлические, шины 26 x 25/8 дюймов, два тормоза на ободе заднего колеса. Прилагались: фонарь боковой ацетиленовый медный с горелкой, гудок медный с гибкой трубкой и грушей, маслёнка, отвёртка в 7" с ручкой, плоскогубцы с кусачками на 6", спринцовка для керосина, 5 ключей, 2 пружины к клапанам, свеча (Там же. Л. 257 об. – 258, 271 и об.).

<sup>5</sup> Там же. Л. 289.

Не обошла механизация Стерлитамакский уезд, где предпочтение отдавали мотоциклам. Автомобилей имелось всего два, третий числился у купца Павла Кузнецова, но по сведениям брата его Михаила Кузнецова, авто находилось в Уфе и там поставлено на учёт<sup>1</sup>.

Первый легковой автомобиль Стерлитамакского уезда находился в селе Воскресенском (Воскресенский завод) и принадлежал наследникам Пашковых. Это была шестиместная четырёхцилиндровая машина завода «Берлие» (Berliet, Франция, Лион) выпуска 1910 года № 47. Фирма Мариуса Берлие в основном производила большие легковые автомобили, мощность пашковского авто была 22 силы (в документе приписано: «электр.»)<sup>2</sup>. Указано имя, видимо, шоффёра (или распорядившегося машиной) в Воскресенском заводе – Гавриила Васильевича Козлова<sup>3</sup>.

Крестьянин Герасим Андреевич Попов в торговом селе Мелеуз держал легковой автомобиль завода «Гаттер» или «Геттер». Это была большая четырёхместная машина с четырёхцилиндровым двигателем мощностью 30–40 сил. Судя по подробному описанию и большому числу принадлежностей, куплена была относительно недавно, но сверху было приписано: «забракован»<sup>4</sup>.

---

<sup>1</sup> Там же. Л. 275 об.

<sup>2</sup> Прилагались: 2 клапана, 2 пружины к клапанам, 3 свечи, 4 прокладки асбестовые в медной оправе, 4 прокладки для свечей, 2 порошка для притирки клапанов, 10 аршин ленты изоляционной, 20 шайб, 40 шплинтов разных (Там же. Л. 279 об.).

<sup>3</sup> Там же. Л. 1з.

<sup>4</sup> Технические характеристики: тип отливки цилиндра «по парно», диаметр цилиндра – 120 мм, ход поршня – 140 мм, нормальное число оборотов – 1400, подача топлива «посредством самотёка», система карбюратора «Превса» или «Превса», зажигание магнето «Бош», смазка автоматическая, охлаждение водяное, сцепление – «конус с кожей», передача цепная, 4 скорости, колёса деревянные «на резиновых шинах», шины 880 x 120, тормоз «педальный и ручной», кузов – «Лондо». Прилагались: подушка кожаная переднего сидения, подушка мягкая заднего сидения, 2 скамейки откидных мягких, коврик обыкновенный на пол кузова, 2 фонаря боковых керосиновых медных с лампами, 2 фонаря боковых ацетиленовых медных с горелками, генератор ацетиленовый медный, гудок медный с грушей, переднее стекло (комплект), ящик для инструмента на подножке, ключ к ящику, магнето «Бош», 2 брызговики боковых железных, выключатель для магнето, багажник железный, домкрат с ручкой, насос для шин, маслёнка, 2 лопат-

Герасим Андреевич Попов был крупным предпринимателем, его бизнес базировался в Мелеузе, отделение находилось в дер. Мраково Оренбургского уезда. Ему принадлежали газогенераторная механическая вальцовая мельница и кирпичеделательный завод<sup>1</sup>. Автомобиль стал необходимой вещью для современного, много ездящего предпринимателя.

В самом Стерлитамаке автомобиль числился только один, зато по улицам гоняли сразу шесть мотоциклов, четверо из которых отправились на войну. Достаточно подробная документация позволяет проследить историю стерлитамакского мотоциклизма<sup>2</sup>. Мотоциклов в Стерлитамаке стало так много, что городская управа присвоила им номера.

Под первым номером шла машина стерлитамакского мещанина Владимира Михайловича Петрова марки «Некарсульм». Он купил подержанный мотоцикл в 1913 году за 275 руб., трёхцилиндровый, двухцилиндровый N.S.U. № 18647, «при нём набор из ключей, маслёнки и починочный материал для шин».

Эта марка немецких мотоциклетов пользовалась в Стерлитамаке популярностью, а необходимость быстро домчаться, привезти бумаги или какого-нибудь чиновника привела к тому, что 9 июля 1914 года Стерлитамакская уездная управа купила мотоцикл «Некарсульм» (фабричный № 245249/303027) у механика казённого винного склада И.В. Ярошенко за 475 руб. В принципе, машина была совсем новой, механик сам приобрёл её в Москве у представителя фирмы осенью 1913 года.

Земцы собирались на нём ездить по просторам уезда, поэтому мотоцикл был мощный: двухцилиндровый с боковой коляской и двигателем в 7 л. с., «при нём сиг-

---

ки для надевания шин, молоток слесарный с ручкой в ½ фунта, отвёртка в 7" с ручкой, ключ английский раздвижной, бородок 5" (Там же. Л. 280; Д. 1018. Л. 29 и об.).

<sup>1</sup> Адрес-календарь Уфимской губернии на 1914 год. Рекламные приложения.

<sup>2</sup> НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1017. Л. 144–147, 149–151, 153, 155, 274 и об., 277 об. – 278.

нальный гудок и комплект принадлежностей для чистки и ремонта».

Под № 7 городской управы пылил по стерлитамакским переулкам трёхсильный двухцилиндровый мотоцикл марки «Дукс» (заводской № 11940/27397) представителя одной из самых богатых семей города<sup>1</sup>, купеческого сына Алексея Владимировича Сухорукова, «при нём име[ю]тся ключи и инструменты, для чистки». Хозяин был патриот и ездил на продукции московского завода. Двойной номер говорил о наличии коляски, хотя в документации она не упоминается.

Последним отправился в армию мотоцикл (городской № 3) бухгалтера земской управы Николая Афанасьевича Антонова. Это был снова «Некарсульм» в 3,5 силы, одноцилиндровый с большим сигнальным гудком и набором инструментов для чистки и ремонта железного коня (фабричный № 353/159404). Сей мотоцикл был стерлитамакским аборигеном, Антонов купил его в 1910 году за 280 руб. у стерлитамакского же мещанина Ивана Григорьевича Мещаринова.

А две машины забраковали, они не подошли даже для учебной автомобильной роты. Стерлитамакский мещанин Александр Дмитриевич Щербинин, проживавший на Ярмарочной площади в собственном доме, в 1912 году купил в Уфе за 250 руб. мотоцикл «Дукс» (фабричный № 3215) и два года ездил по родному Стерлитамаку под номером шесть. Мотоцикл 2 ½ сильный, двухцилиндровый с набором ключей и отвёрток.

Ещё один старый мотоцикл (№ 2) был у стерлитамакского мещанина Ивана Лаврентьевича Крыгина<sup>2</sup>, также проживавшего на Ярмарочной площади в своём доме. Он купил машину в марте 1912 года в Оренбурге

---

<sup>1</sup> В Стерлитамаке на Большой заводской улице находился винно-колонияльный и гастрономический магазин Марии Васильевны Сухоруковой, отделение на Базарной площади (Адрес-календарь Уфимской губернии на 1914 год. Рекламные приложения).

<sup>2</sup> По сведениям стерлитамакских краеведов Крыгин был старообрядцем. Есть городская легенда также о православном священнике, купившем мотоцикл, которого паства заставила отказаться от машины.

за 250 руб. мощностью в 2 ½ силы, одноцилиндровый, фабричный № 21888, «при нём прибор ключей». Марка машины не известна.

В Стерлитамаке имелся ещё мотоцикл судебного пристава Новикова, но был «к употреблению негоден и отправлен им для ремонта в Самару. В уезде мотоциклов нет», рапортовал уездный исправник 29 августа 1914 года.

Самой же моторизованной частью губернии была естественно столица Уфа с Уфимским уездом. Автомобиль был дорогой вещью и состоятельные помещики или купцы, владевшие «мотором», имели в пригородных селениях имения или различные предприятия, где держали экипажи. К примеру, кроме белебеевского помещика С.С. Джантюрина, на хуторе в Свято-Троицкой волости Уфимского уезда находился автомобиль Емельяна Ивановича Круглова, там же была и мотоциклетка<sup>1</sup>.

На окраине Уфы, в Восточной слободе, по дороге в село Богородское находилась механическая фабрика канатов и верёвок братьев Григория и Емельяна Ивановичей Кругловых (совр. адрес проспект Октября, 1, изначально строилась как мельница купца Кошкина). «Фабрика занимает площадь 5400 кв. саж., длина главн. фабр. корпуса 160 саж. x 5 саж. Двигатель нефтяной. Почти все работы производятся механич. и, в виду закрытых помещений – вне зависимости от атмосф. условий и времени года», сообщала реклама. Продукция фабрики в 1911 году удостоилась Большой серебряной медали в Омске за канаты и верёвки смолёные и белёные, в 1912 году награды на международной выставке в Барселоне (Испания), а на выставке в Лондоне в 1913 году изделия фабрики братьев Кругловых получили Высшую награду (Grand Prix) и большую золотую медаль. Собственный магазин находился на Верхне-Торговой площади<sup>2</sup>. В Урман-Кудейской волости Уфимского уезда (совр. Иглинский район) возле посёлка Са-

---

<sup>1</sup> НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1017. Л. 67.

<sup>2</sup> Адрес-календарь Уфимской губернии на 1914 год. Реклам. приложения.

винского Г.И. Круглов вместе с А.П. Козловым являлся совладельцем лесной дачи в 623 дес.<sup>1</sup>

Хозяин авто Емельян Иванович Круглов на 1914 год являлся членом Присутствия по страхованию рабочих (от фабрикантов и заводчиков), как землевладелец был членом Лесоохранительного комитета, избирался гласным (депутатом) Уфимского уездного земского собрания, числился в благотворительном Обществе вспомоществования учащимся в высших учебных заведениях<sup>2</sup>. С 1908 по 1914 годы (и далее до революции) состоял членом Уфимской биржи.

Е.И. Круглову принадлежал автомобиль «Форд» выпуска 1913 года, куплен накануне войны. Во время объявленной мобилизации машин в сентябре 1914 года он находился в Уфимском уезде. По сведениям, которые удалось собрать, это была большая пятиместная машина с двигателем в 22 действительных силы или 6 городских сил, 4 цилиндра<sup>3</sup>. Автомобиль ходил под городским номером 4, но под таким же номером в списке машин по Уфе указана машина Владимира Емельяновича Круглова. На авто ездил сын (см. далее таблицу). 15 сентября машину приняла мобилизационная комиссия<sup>4</sup>.

В Уфимском уезде имелся второй автомобиль. Принадлежал он Николаю Михайловичу Грибушину, представителю одной из крупнейших уральских купеческих династий<sup>5</sup>. Возле большой пристани на реке Белой в селе Топорнино находилось имение наследников Михаила Ивановича Грибушина с обширной усадьбой, мельницей, амбарами<sup>6</sup>, место семейного отдыха.

Когда 3 сентября 1914 года уфимская полиция пришла по адресу Большая Успенская, 45 (видимо, в

---

<sup>1</sup> Частновладельческое хозяйство Уфимской губернии. Уфа, 1915. С. 98.

<sup>2</sup> Адрес-календарь Уфимской губернии на 1914 год. С. 29, 32, 45, 77.

<sup>3</sup> НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1018. Л. 6 (подача топлива через трубки в карбюратор самотёком, зажигание магнето, смазка автоматическая, сцепление и передача – кардан, две скорости, колёса деревянные и железные, шины – 760/90 мм, три тормоза, кузов американского типа с верхом).

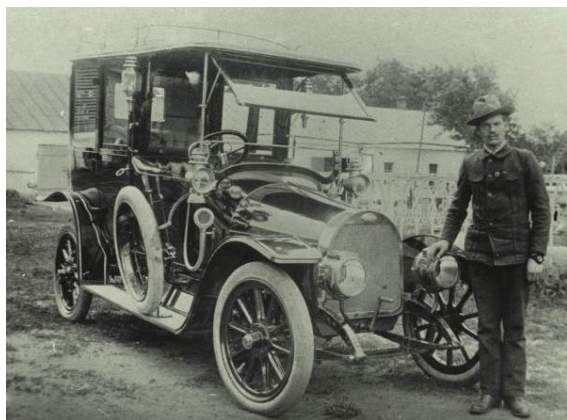
<sup>4</sup> НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1017. Л. 248 и об.

<sup>5</sup> *Мушкалов С.М.* Грибушины. Пермской губернии династия. Пермь, 2007.

<sup>6</sup> См.: Частновладельческое хозяйство Уфимской губернии. С. 94–97.



гостиницу «Россия») к Николаю Михайловичу Грибушину, оказалось, он на своём автомобиле ещё 31 июля выехал в село Топорнино. Затем шофёр Грибушина слободской мещанин Павел Петрович Щербаков сообщил, что Грибушин увёз машину в Пермь<sup>1</sup>. Поэтому, хотя автомобиль Н.М. Грибушина, как зарегистрированный в Уфе и имевший городской номер 14, учитывался в общих списках, но уфимский полицеймейстер Шамлевич добавил примечание: «автомобили Джантюрина наход[я]тся в отсутствии в Белебеевском уезде и Грибушина в селе Топорнино Уфимского уезда, почему заполнить графы надлежащими сведениями об этих двух автомобилях не представляется возможным»<sup>2</sup>.



Видимо, этот автомобиль Грибушина изображён на фотографии (выше) из коллекции А.Л. Чечухи. Она была представлена ему в собрании семейных снимков Грибушиных из Топорнино. Судя по снимку, это «Опель», причём дорогая модель, её отправили пароходом в Пермь.

В Уфимском уезде имелось также несколько мотоциклов: у Е.И. Круглова на хуторе, в Топорнино у Георгия Иннокентьевича Грибушина<sup>3</sup> и у студента Алексан-

---

<sup>1</sup> НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1017. Л. 86 об., 202 и об., 210, 211.

<sup>2</sup> Там же. Л. 224 об.

<sup>3</sup> Сам Георгий Грибушин сообщил сведения о мотоцикле «Дукс» выпуска 1912 года: одноместный в 2 ½ л. с. с двумя цилиндрами диаметром 50 мм,

дра Николаевича Пашкина (числился по Уфе), на станции Чишмы мотоциклетка была у Кондратия Карповича Новосёлова (вывезена в Златоуст). В декабре 1914 года уездный исправник рапортовал, что три мотоцикла Грибушина, Пашкина и Круглова 1 сентября приняты комиссией для отправки в армию<sup>1</sup>.

Однако в Уфимском уезде выявили ещё два мотоцикла, которых нет в списке мобилизованных, видимо, не подошли из-за своих характеристик. Мещанин из Пензы Александр Иванович Мясников, проживавший на станции Кропачёво, держал мотоциклет «Дукс» (заводской № 1964) в 3 силы.

В Катав-Ивановском заводе жил 28-летний Василий Яковлевич Смирнов, выходец из крестьян деревни Романцово Серединской волости Волоколамского уезда Московской губернии. Он приехал в завод из Петрограда с мотоциклетом фабрики «Кекореуль» (фабр. № 282728) в 2,5 л. с. (магнето), зарегистрированным Петроградской городской управой под № 40. Смирнов пятого числа сдал машину в комиссию<sup>2</sup>, но, видимо, она оказалась не годной для военных целей.

В самой Уфе полицеймейстер развернул бурную деятельность и уже 11 сентября представил в губернское правление 18 опросных листов о характеристиках машин, принадлежавших Уфимской городской полиции, А.И. Кузнецову, П.В. Спасскому, А.А. Манаеву, А.А. Серебрянникову, С.Ф. Стуколкину, Б.Н. Ляуданскому, П.В. Кузнецову, Круглову, Н.Н. Быховскому, С.И. Михалеву, Чикову, М.А. Лаптеву, Смирнову, А. Степанову, В.И. Самоделкину и В. Вахитову, а также три протокола об отсутствии автомобилей Джантюрина, Подашевского и Грибушина. Все владельцы были обязаны доставить

---

ход поршня – 70 мм, мотор даёт около тысячи оборотов в минуту, топливо подаётся самотёком, система карбюратора – «Klodel», зажигание магнето «Бош» высокого напряжения, смазка насосом, охлаждение воздушное, передача – «ремнём лосёвой кожи», колёса стальные, шины – 26 x 2, тормоза «Боуден» на передаточный шкив заднего колеса, вес мотоцикла 2 ½ пуда (Там же. Д. 1018. Л. 35).

<sup>1</sup> Там же. Д. 1017. Л. 76, 248 и об., 289.

<sup>2</sup> Там же. Л. 244 об., 245 об.

машины с документами о стоимости в губернское правление к 15 сентября 1914 года<sup>1</sup>.

Благодаря усердной работе полиции и комиссии известен полный список автовладельцев города с домашними адресами, но формы ведомости 3-го пункта инструкции с характеристикой технических параметров машины сохранились далеко не по всем машинам (вероятно, в архиве в основном лежат формы по машинам, оказавшимся не пригодными для нужд армии). По этим данным составлена таблица, где все автомобили расположены согласно номерам городской управы (столбец первый в таблице), под которыми они ездили по улицам Уфы и окрестностям. Вынесено в примечания наличие запасных частей, указывавшихся изредка, исключена графа «Звание, имя и фамилия шоффёра», шоффёров отметили в трёх случаях, абсолютное большинство уфимских автомобилистов сами крутили баранку.

Список автомобилей, зарегистрированных в Уфе  
мобилизационной комиссией, сентябрь 1914 года

№	Машина	Фабричный номер	Число сил	Владелец
автомобили с номерами уфимской городской управы				
1	«Лаурин и Клемент»	–	17 городских	Михаил Артемьевич Лаптев
2	«Жермен»	1521	24	Пётр Васильевич Спасский <sup>2</sup>
3	«Пармен»	–	25	Борис Никодимович Ляуданский <sup>3</sup>
4	«Форд» («Форт»)	–	10 городских	Владимир Емельянович Круглов
5	«Ольдсмобиль»	21595	7 л. с.	Александр Антонович Серебрянников
6	«Лаурин и Клемент»	–	17 городских	Иван Иванович Чиков

<sup>1</sup> Там же. Л. 174 и об.

<sup>2</sup> Запчасти: колесо «Стоппей». В 1911 году «Жермен» принадлежал С.В. Видинееву (см. выше). Возможно, этот.

<sup>3</sup> Обоими машинами Б.Н. Ляуданского управлял шоффёр крестьянин Ауструмской колонии Уфимского уезда Мартын Никласович Охолин.

7	«Перлес»	2053	40	Торговый дом «Россия»
8	«Фиат»	10270	40 x 50	Уфимской городской полиции <sup>1</sup>
9	«Жормен»	–	50	Борис Никодимович Ляуданский
10	«Orpel»	–	5 годовских	Степан Иванович Михалёв
11	«Лаурин и Клемент»	–	18–22	Николай Никанорович Степанов <sup>2</sup>
12	–	–	–	Сеидгарей Сеидханович Джантюрин
14	–	–	–	Николай Михайлович Грибушин
15	«Сиклор»	917	7,2	Наум Николаевич Быховский <sup>3</sup>
16	«Лорен Дитрих» («Лоран Дитрих») дубль-фаэтон	11049	20	Александр Андреевич Манаев
17	«Карста дорран»	16764	30	Александр Иванович Кузнецов (бирский мещанин)
автомобили в Уфе без номеров				
	«Клеман Баяр»	2870	12 x 16	Александр Иванович Кузнецов (бирский мещанин)
	«Ольдсмобиль»	25631	7 л. с.	Сергей Филиппович Стуколкин
	«Даррак»	–	8 – 10	Василий Ильич Самоделкин
	«Ольдсмобиль»	25968	10	Валиулла Тагирович Вахитов
№ 1 стерлитамакской городской управы				
	«Фиат»	1020	17/35	Павел Васильевич Кузнецов <sup>4</sup>

Источник: НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1017. Л. 220–224 об.

<sup>1</sup> К машине прилагались: клапан, пружина к клапанам, 4 свечи, изолирующая лента, провод для магнето. Управлял автомобилем городской уфимской полиции Никита Игнатьев.

<sup>2</sup> К машине прилагались три свечи. Шоффёр – Александр Никонорович Степанов, брат владельца.

<sup>3</sup> Запчасти: асбестовая прокладка и две пружины к клапанам.

<sup>4</sup> Запчасти: две запасных камеры, две покрышки и два съёмных обода.

Таким образом, с учётом автомобилей Джантюрина и Грибушина, находившихся то в городе, то в сельской местности, в Уфе на начало 1914 года насчитывался 21 автомобиль, точнее 22 или даже 23. Ещё 15 сентября 1914 года дворянин Павел Павлович Подашевский обязался доставить свой автомобиль в Уфу, но не сдержал слова. Полиция сообщала, что его нет по уфимскому адресу, он живёт в своём имении недалеко от города, в Уфу приезжает на несколько часов<sup>1</sup>.

К западу от Уфы, в Дмитриевской волости, совсем близко от города, вблизи дер. Ново-Михайловки лежало имение Анны Михайловны Подашевской<sup>2</sup>, откуда приезжал автомобиль, где постоянно находилась машина. В предварительном полицейском списке адрес Подашевского – Дмитриевская волость. Видимо, П.П. Подашевский давно интересовался техникой, именно к нему поехал месть Годар в 1907 году за бензином<sup>3</sup>. На 1914 год помещик Павел Павлович Подашевский являлся гласным (депутатом) Уфимского уездного земского собрания.

Наконец, в черновом списке автомобилей есть женщина: Соколова Елена Ивановна, указан адрес – улица Пушкинская, 108. По этому адресу в 1911 году значилось домовладение А.И. Карпинской. Сведений о Е.И. Соколовой не обнаружено, но в 1913 году среди уфимских автомобилистов числился Н.Д. Соколов. На 1911 год Николай Дмитриевич Соколов являлся собственником домовладения по адресу: ул. Аксаковская, 16.

---

<sup>1</sup> НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1017. Л. 185 и об.

<sup>2</sup> См.: Частновладельческое хозяйство Уфимской губернии. С. 86–89.

<sup>3</sup> Домовладения Павла Павловича Подашевского: Достоевская, 62, угол Центральной / (Ленина), на углу Успенской и Центральной (Успенская, 55), где почтамт. По адресу Пушкинская, 79 (угол с Телеграфной) находилось домовладение Анны Феодоровны Подашевской. Павлу Павловичу Подашевскому также принадлежали кирпичные сараи по р. Сутолоке (участок № 6). Здесь и далее сведения о месте жительства и занятиях автовладельцев приводятся по: НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1017. Л. 13, 86 и об.; Справочная книга г. Уфы. Уфа, 1911. С. 2, 4, 5, 23, 27, 41, 42, 45, 46, 62, 63, 68, 69, 76, 101, 111, 125, 146, 161, 163, 171, 179, 180, 192, 207, 221, 230, 244, 249, 251; Адрес-календарь Уфимской губернии на 1914 год. С. 22, 23, 25, 43, 45, 48, 61, 87, 173, 175).

В составленном полицией списке уфимских авто под первым номером указана мощная машина Михаила Артемьевича Лаптева, зарегистрированная по адресу ул. Гоголевская, 7 (домовладение В.В. Фаддеевой, угол Гоголя и Воскресенской / Тукаева), где Лаптев, видимо, снимал жильё. Перед войной, в 1913 году М.А. Лаптев выстроил шикарный особняк в стиле модерн, где ныне размещается Башкирский государственный художественный музей им. М.В. Нестерова. Но машина на сентябрь 1914 года стояла по другому адресу.

Это был один из крупнейших предпринимателей края, акционер челябинского Лесопромышленного товарищества, доля М.А. Лаптева в основном капитале которого составляла 165 тыс. руб.<sup>1</sup>, компаньоном же был Семён Степанович Манаев, один из родственников последнего тоже увлекался автомобиллизмом.

Под вторым номером ездил по улицам Уфы присяжный поверенный Пётр Васильевич Спасский. П.В. и Екатерине Александровне Спасским принадлежало домовладение по адресу ул. Губернаторская, 6 (Советская). Но автомобиль в полицейской сводке указан по адресу ул. Губернаторская, 16, это известный дом П.А. Нагарёва на углу с Пушкинской<sup>2</sup>.

Встречающиеся несовпадения в месте «регистрации» автомобиля полицией и адресе проживания хозяина машины наводят на мысль, что в Уфе началось складывание сети специализированных гаражей. Состоятельные автовладельцы, видимо, арендовали помещения (сарай), не желая держать машину и запасы бензина рядом с местом жительства семьи.

Адвокат П.В. Спасский приобрёл серьёзную машину французского завода «Жермен» № 1521. «Мастерские Жермэн» (Germain) с 1873 года выпускали железнодорожное оборудование и трамваи, с 1897 года – легковые автомобили, а с 1900 года – грузовики<sup>3</sup>. Машина у Пет-

---

<sup>1</sup> НА РБ. Ф. И-143. Оп. 2. Д. 9. Л. 89.

<sup>2</sup> См.: *Чечуха Анатолий*. Дома Нагарёвых // Уфа: страницы истории. Книга первая. Изд. испр. и доп. / Сост. М.В. Агеева. Уфа, 2015. С. 125–126.

<sup>3</sup> См.: <http://www.gruzavoe.ru/europe-german.php>.

ра Васильевича Спасского находилась «3 ½ года», так было проставлено карандашом в техническом описании, он купил авто примерно в 1911 году. Это был 4-местный автомобиль с 4-цилиндровым двигателем в 24 силы (тип отливки – «каждый отдельно»). Подробная характеристика и большой запас принадлежностей, инструментов и запчастей свидетельствует о хорошем уходе<sup>1</sup>.

Одним из самых заметных автомобилистов Уфы 1910-х годов был ещё один юрист Борис Никодимович Ляуданский, единственный из жителей города, состоявший в Императорском автомобильном обществе. Нотариус (принимал на Пушкинской, 64, имел телефон), активный общественный деятель: гласный (депутат) городской думы и Уфимского уездного земского собрания.

Ему принадлежали сразу два мощных автомобиля: 25-сильный «Пармен» (№ 3) и 50-сильный «Жормен» (№ 9). С последним по мощности мотора могла сравниться лишь машина городской полиции. Оба автомобиля Б.Н. Ляуданского в 1914 году указаны по адресу ул. Большая Казанская, дом 7.

Это один из домов купчихи И.А. Чижёвой в квартале между улицами Губернаторской и Телеграфной (Советской и Цюрупа)<sup>2</sup>. Сам же нотариус Ляуданский в 1911 году принимал клиентов по адресу Большая Казан-

---

<sup>1</sup> Подача топлива самотёком, карбюратор – «Зенит», зажигание – магнето «Бош», смазка «механическая и под давлением», охлаждение «водяное с радиатором и насосом», сцепление – «кожаный конус», передача кардан, 3 скорости вперёд и одна назад, колёса деревянные артиллерийского образца, шины 815 x 105, два тормоза, кузов открытый гоночного типа. К машине прилагались две подушки кожаные переднего сидения и одна заднего, 2 коврика плюшевых на пол кузова, 2 фонаря боковых керосиновых медных с лампами, 2 фонаря ацетиленовых медных, гудок медный с гибкой трубкой и грушей, магнето «Бош», выключатель для магнето, сирена, колесо «Степней», домкрат с ручкой, 2 насоса с манометром для шин, маслёрка, 4 лопатки для надевания шин, молоток слесарный с ручкой в ½ фунта, 2 отвёртки в 7" с ручкой, плоскогубцы с кусачками в 6", ключ английский раздвижной в 4", 2 напильника 6", бородок 5", зубило, ключ для бензинового бака, «полный набор» гаечных и торцовых ключей, 4 свечи, лента изолирующая, коробка шайб пружинных разных, коробка шплинтов разных, рессора задняя (НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1018. Л. 26 и об., 28).

<sup>2</sup> См.: *Егоров Павел*. Чижовский квартал // Уфа: страницы истории. Книга первая. Изд. испр. и доп. С. 166–167.

ская, 10 (затем музей и ныне библиотека). Авто стояли рядом с работой, где-то во дворе был внушительный гараж для двух больших машин.

Б.Н. Ляуданский не только хорошо зарабатывал, он происходил из известного семейства. Его отцу Никодиму Францевичу Ляуданскому принадлежала усадьба на ул. Большой Ильинской, 65 (Валиди, ниже перекрёстка с ул. Спасской / Ново-Мостовой). На 1914 год Ляуданские владели поместьями, винокуренными, а также мукомольно-крупчатными заводами в Уфимской губернии. Деньги на пару авто имелись. Можно предположить, что столь мощные машины использовались в коммерческих целях для управления обширным бизнесом.

Несмотря на широкое распространение в крае марки «Форд», в Уфе имелась всего одна такая машина (№ 4) в 10 сил, принадлежавшая Владимиру Емельяновичу Круглову. В Уфе кругловское авто полиция зафиксировала по адресу: улица Центральная, 70. Это домовладение другого любителя техники, упоминавшегося П.П. Подашевского (угол Ленина и Достоевского). Вероятно, там Круглов арендовал гараж.

Следующий № 5 украшал «исторический» «Ольдсмоби́ль» хорошо известного инженера-путейца А.А. Серебренникова (Серебряков в полицейской ведомости). И опять, видимо, сталкиваемся с гаражом. Семейство Серебренниковых владело двумя домовладениями по улице Будановской, 25 и 27, но машина в 1914 году зафиксирована полицией по адресу Будановская, 14, домовладение П.С. Шушарина на противоположной стороне улицы, ниже к Сутолоке. Начальник железнодорожных мастерских для машины арендовал помещение.

Популярную среди уфимцев модель чешского производства марки «Лаурин и Клемент» в 17 городских сил (№ 6) держал Иван Иванович Чиков, наверняка, сын гласного Уфимской городской думы Ивана Павловича Чикова. Отметим, что в полицейских документах указывались владельцами машины то Иван Павлович (в предварительном списке), то Иван Иванович (в окончатель-



ном). Машина стояла по адресу ул. Александровская, 24 (К. Маркса), это домовладение А.А. Пыхтеевой.

Чиковы – семья предпринимателей из Благовещенского завода. Вероятно, чиковский автомобиль можно считать первой машиной, ездившей по улицам Благовещенска (Благовещенского завода).

Очень мощной машиной, 40-сильным «Перлесом» обзавёлся торговый дом «Россия» (№ 7), фирма, объединявшая несколько уфимских отелей, о которых много говорилось выше. Гостиница «Россия» как раз и находилась по адресу ул. Большая Успенская, 45, где полиция зарегистрировала автомобиль.

Под № 8 числился мощный «Фиат» городской полиции, стоявший в пожарной части на Большой Казанской, 14 (угол с Телеграфной, Окт. революции / Цюрупы). Скорее всего, место для машины нашли в конюшне.

Маленький «Опель» (№ 10) был в руках интересной личности. Степану Ивановичу Михалёву на 1911 год принадлежало одно из двух в Уфе слесарных заведений (Большая Успенская, 52), находившееся, видимо, во дворе большого дома П.А. Першиной<sup>1</sup> (совр. ул. Ленина, 26, угол с Коммунистической). Он держал автомобиль уже в 1909 году, причём малолитражку. У него также имелся мотоцикл. Проживал слесарный мастер Степан Михалёв в 1914 году на углу ул. Центральной и Большой Успенской (№ 28/52), где была его мастерская<sup>2</sup>.

Один из владельцев первых механических заведений Уфы сам был активным автомобилистом. Причём, это был представитель «среднего класса», средств хватило только на мотоцикл и маленький «Опель», который мобилизационная комиссия признала: «не годен». На документации сверху карандашом добавили: «лопнутый картер» и «вышед. из срока».

Видимо, находившейся у С.И. Михалёва модели «Опеля» было много лет. Это был трёхместный автомо-

---

<sup>1</sup> По этому же адресу располагалось в 1911 году ещё кузнечное заведение братьев Ивановых.

<sup>2</sup> НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1018. Л. 33 об.

биль с 4-цилиндровым двигателем мощностью в 5 городских сил. При этом хозяин дал довольно подробную характеристику машины, при которой имелся почти полный набор инструмента<sup>1</sup>. За авто следил специалист.

Под № 11 в Уфе числился чешский автомобиль фирмы «Лаурин и Клемент», принадлежавший одному из пионеров механизации, бессменному председателю Уфимского биржевого комитета, главе трамвайной комиссии Уфимской думы Николаю Никаноровичу Степанову<sup>2</sup>. Машина находилась на его домашней усадьбе по адресу ул. Бекетовская, 48 (М. Карима).

Под № 12 была зарегистрирована машина С.С. Джантюрина. Его домовладение располагалось на Пушкинской, 80, угол с ул. Губернаторской (Советской), рядом с женской гимназией, сейчас на Советской площади. Но, как говорилось выше, автомобиль Джантюрина застрял в сельской местности.

Также отсутствовал зарегистрированный в Уфе под № 14 автомобиль Н.М. Грибушина. Кому принадлежал номер 13-й установить не удалось (в полицейском списке указано, что один номер не выдан).

Зато под № 15 по Уфе ездил уникальный автомобиль марки «Сиклор» с двигателем мощностью всего в 7,2 силы ещё одного юриста, присяжного поверенного Наума Николаевича Быховского. Его супруге Ольге Феодоровне на 1911 год принадлежало домовладение на

---

<sup>1</sup> Тип отливки цилиндра – «все цилиндры в общей массе», диаметр цилиндра – 2 ½ дюйма, ход поршня – 3 ½ дюйма, нормальное число оборотов – 500 в минуту, подача топлива – «Из бака по трубкам переходит в карбюратор самотёком», карбюратор «Оппель», зажигание – магнето, система смазки – «Бортонажной(?)» сначала было записано, потом зачёркнуто и добавлено: «Радиатором без водогона насоса», охлаждение – «Радиатором без водогона», сцепление и передача – карданом, 4 скорости, колёса – дерево и сталь, шины – 710/90, два тормоза – «тормаз на задние колёса и кардон», кузов с верхом, деревянный. При машине находились: подушка кожаная переднего сидения и две таких же заднего, 2 фонаря боковых керосиновых медных с лампами, 2 фонаря боковых ацетиленовых медных с горелками, генератор ацетиленовый медный, гудок простой, магнето «Бош» при моторе, выключатель для магнето, домкрат с ручкой, насос без манометра для шин, лопатка для надевания колёс (Там же. Л. 22 и об., 23).

<sup>2</sup> Роднов М.И. Уфимская товарная биржа (1905–1917 годы). Уфа, 2016.

улице Центральной, 4 (Ленина, где ныне республиканская библиотека). Там же принимал клиентов и супруг. Но автомобиль Н.Н. Быховского полицией был указан по адресу ул. Центральная, 6, соседняя усадьба А.Н. Коровкина. Видимо, опять это гараж поблизости.

Наум Николаевич Быховский был общественным деятелем, членом от города в Губернском по квартирному налогу присутствию, гласным думы, председателем родительского комитета Мариинской гимназии.

Ему принадлежал единственный в Уфе трёхколёсный автомобиль, в таблице названный «Сиклор», но в техническом описании – как автомобиль завода Suxlon. Возможно, это мотоколяска Suxlonette (Германия, 1904 год)? Его не взяли в армию, «не годен», отметила мобилизационная комиссия. Это был четырёхместный автомобиль с двухцилиндровым двигателем мощностью 7,2 силы. Сохранился «техпаспорт» машины<sup>1</sup>.

Под № 16 в Уфе состоял 20-сильный дубль-фаэтон<sup>2</sup> Александра Андреевича Манаева французской компании «Лорен Дитрих» (Lorraine-Dietrich). Полиция зарегистрировала его на улице Пушкинской, там домовладение № 85 принадлежало Андрею Степановичу Манаеву (между ул. Телеграфной и Спасской / Цюрупы и Ново-Мостовой). Одно из богатейших семейств Уфы, Манаевы занимались лесной торговлей, самому же Александру Андреевичу Манаеву на 1914 год принадлежала мельница и крупорушка в устье р. Уршак (30 рабочих). Машина, скорее всего, использовалась для бизнеса.

---

<sup>1</sup> Зажигание магнето, система охлаждения «ребристая», сцепление «цепью», передача «хомутом и шестерёнками», две скорости, колёса стальные, шины 650 x 80, три тормоза, кузов жёстяной. К машине прилагались: 2 фонаря боковых ацетиленовых с горелками, генератор ацетиленовый медный, гудок медный с гибкой трубкой и грушей, ящик для инструмента на подножке, магнето «Бош», 3 брызговика боковых железных, домкрат с ручкой, насос с манометром для шин, маслёнка, лопатка для надевания шин, отвёртка в 7" с ручкой, ключ английский раздвижной в 4", 3 гаечных ключа 22 x 26 мм, два специальных ключа, две пружины с клапанами, прокладка асбестовая с медной оправе (НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1018. Л. 20 и об., 21).

<sup>2</sup> Кузов с мягким открывающимся верхом и двумя рядами сидений.

И под последним 17-м номером в Уфе проезжал по улицам 30-сильный автомобиль Александра Ивановича Кузнецова. В таблице машина названа «Карста дорран», а в техническом описании – завода Даррак (французская фирма Александра Даррака, Darracq).

Адрес нахождения автомобиля в полицейской сводке указан – улица Пушкинская, дом наследников Видинеевых. Это домовладение под номером 88 (угол со Спасской / Ново-Мостовой, рядом с совр. садом Аксакова). Интересно, что С.В. Видинеев был в числе первых автовладельцев Уфы, в 1908 году у него был именно «Даррак», но к 1914 году таковым уже не являлся.

После смерти в 1903 году основателя бизнеса Василия Ильича Видинеева (пивоваренные и др. предприятия, недвижимость) наследство перешло к сыновьям от первого брака (в том числе С.В. Видинееву), вдове Анне Дмитриевне с детьми, а также зятю А.И. Кузнецову<sup>1</sup>.

Видинеевскую машину приобрёл (или унаследовал) Кузнецов, тем более в техническом описании она значится как «вышедшая из срока», довольно старая, но с признаками роскоши (единственная с часами)<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Егоров П. Доходный дом Видинеевых // Уфа: страницы истории. Книга первая. Изд. испр. и доп. С. 224; см. также: Григоренко Людмила. Василий Ильич Видинеев // Уфа: страницы истории. Книга вторая / Сост. М.В. Агеева. Уфа, 2014. С. 130–132.

<sup>2</sup> Легковой автомобиль завода Даррак Александра Ивановича Кузнецова: 7-местный, 30 сил, 4 цилиндра, тип отливки – попарно, диаметр цилиндра – 120, ход поршня – 120, топливо самотёком, система карбюратора – «Пulьверизационный системы Доррак», зажигание – «магнето бож высокого напряжения», смазка – механическая маслѐнка «лубликатор», охлаждение – радиатор с водяным насосом, сцепление – кожаным конусом, передача – кардан, 4 скорости вперѐд, одна назад, колѐса деревянные артиллерийского образца, шины – 880 на 120, тормоза – задний ручной и ножной, кузов – «карега и открытый кузов». Принадлежности и инструмент: верх американский с 4 дугами и 4 ремнями, 2 подушки кожаные переднего сидения и одна такая же заднего, 2 скамейки откидных кожаных, коврик плюшевый на пол кузова, фонарь задний керосиновый с лампой, 2 фонаря боковых керосиновых медных с лампами, 2 фонаря боковых ацетиленовых медных с горелками, генератор ацетиленовый медный, часы автомобильные, гудок медный с гибкой трубкой и грушей, переднее стекло (комплект), ящик для инструмента на подножке, 2 камеры, магнето «Бош», 2 брызговика боковых железных, выключатель для магнето, домкрат с ручкой, насос с манометром для шин, маслѐнка, 3 лопатки для надевания шин, молоток слесар-

У А.И. Кузнецова был ещё один автомобиль «Клеман Баяр», но без номера уфимской городской управы (технические параметры приведены выше). Только два человека имели в Уфе в 1914 года по паре авто – Б.Н. Ляуданский и А.И. Кузнецов.

Без номеров в Уфе на сентябрь 1914 года числились три маломощных машины. Кроме инженера А.А. Серебренникова (возможно, сделавшего рекламу модели) двое приобрели «Ольдсмобили», причём более ранних выпусков, чем у путейца – 1895 и 1901 годов. Можно предположить, что в начале XX столетия устаревшие автомобили из столиц перепродавались (с уценкой) в провинцию.

«Ольдсмобиль» в 7 лошадиных сил принадлежал Сергею Филипповичу Стуколкину. Наследники Филиппа Сергеевича Стуколкина являлись собственниками лесопильно-мукомольного завода в Никольском посёлке, участка на Набережной улице, а также усадеб на Большой Казанской, 60, угол с Малой Ильинской, недалеко от завода Гутмана, на ул. Будановской 20 и 23, на Троицкой площади (№ 14). Семья была богатая.

Сам же владелец авто в записке информировал мобилизационную комиссию в сентябре 1914 года, что «Ольдсмобиль на осмотр подать не имею возможности т. к. нет камеры, – хотя пригоден к работе. Бензина тоже не имею. В текущем году поездок не делал. Стуколкин»<sup>1</sup>. Машина стояла в гараже.

---

ный с ручкой в ½ фунта, отвёртка в 7" с ручкой, отвёртка в 11" с ручкой, плоскогубцы с кусачками в 6", ключ английский раздвижной в 4", напильник 6", спринцовка для керосина, бородок 5", зубило и ключей торцевых набор, клапан, 4 свечи, шайба пружинная, 10 шплинтов разных (НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1018. Л. 18–19).

<sup>1</sup> Ольдсмобиль 1901 года С.Ф. Стуколкина: 4-местный, 7 л. с., одноцилиндровый с диаметром 127 мм, ход поршня 153 мм, нормальное число оборотов 800, подача топлива самотёком, зажигание – магнето высокого напряжения, смазка – капельная маслёнка «Штауфера», охлаждение – радиатором (водяным), система сцепления – «тормазные ленты», передача цепная, две скорости вперёд и одна назад, колёса деревянные и стальной обод, шины 760 x 90 мм (30"), два тормоза на задние колёса и на мотор, кузов открытый без верха. Принадлежности и инструмент: 2 кожаные подушки переднего сидения и две заднего, домкрат с ручкой, насос без манометра, маслёнка, 2 лопатки для надевания шин, свеча (Там же. Л. 8 и об., 9, 10).

В коллекции выдающегося археолога и историка, коренного уфимца Владимира Александровича Иванова сохранились фотографии, на которых запечатлён автомобиль. На первом фото, около 1909 года, за рулем сидит Сергей Филиппович Стуколкин.



На второй фотографии на обратной стороне написано, что среди пассажиров присутствует Зинаида Васильевна (фамилия неразборчива). «Но в общем я её помню из детства – это жена (а может быть тогда ещё невеста) Сергея Филипповича», добавил Владимир Александрович Иванов.



Ещё более древний «Ольдсмобиль» выпуска 1895 года с номером на баке 25968 был забракован мобилизационной комиссией. Машину с торгов за 556 руб. купил летом 1914 года Валиулла Тагирович Вахитов (квитанция судебного пристава № 227 от 20 июня 1914 года, видимо, был аукцион).

Технические характеристики машины привёл эксперт слесарный мастер Степан Михалёв, «у которого автомобиль этот находится в исправлении. Мастер Михалёв объяснил мне, что автомобиль этот на военные действия не годен», добавил помощник пристава<sup>1</sup>. В.Т. Вахитов купил неисправный подержанный автомобиль, на котором ещё не катался.

Последняя безномерная малолитражка тоже была не на ходу. Хозяином являлся предприниматель Василий Ильич Самоделкин, проживавший в угловой усадьбе по ул. Уральский проспект, 26 / Центральная, 73 (бульвар Ибрагимова / Ленина)<sup>2</sup>. Он был связан с речным судостроением, активный член Уфимской биржи, где в 1908–1914 годы представлял интересы торгового дома паромщиков «В.К. Сорокин и Бр. Тупицыны», на 1914 год ему самому принадлежали две баржи<sup>3</sup>.

В сентябре 1914 года его машина стояла на ремонте, Алексей Николаевич Степанов заявил, что «принадлежащий автомобиль Василию Ильичу Самоделкину на-

---

<sup>1</sup> Ольдсмобиль выпуска 1895 года: 4-местный, приблизительно 10 сил, один цилиндр, тип отливки «Ольдсмобильской», диаметр цилиндра приблизительно 5 дюймов, ход поршня приблизительно 6 дюймов, 600 оборотов в минуту, подача топлива «из боку из карбуратора», система карбюратора – «Ольдсмобильская», «зажигание Элементами», смазка: «Из маслёнки давление газа», охлаждение водяное, сцепление – цепное, передача «хомутами», три скорости, колёса обыкновенные из железа, дерева, резины, шины 820 на 120, «тормуз на задние колёса», кузов – «с крышей темт на шестах железных стойках», 4 подушки кожаные на все сидения, 2 фонаря боковых ацетиленовых медные с горелками, гудок медный с гибкой трубкой и грушей (Там же. Л. 31 и об., 32, 33 об.).

<sup>2</sup> См.: *Егоров Павел*. Дом Самоделкина // Уфа: страницы истории. Книга первая. Изд. испр. и доп. С. 150–151.

<sup>3</sup> *Роднов М.И., Десярѳев А.Н.* Хлебный рынок Уфимской губернии в конце XIX – начале XX века. Уфа, 2008. С. 250.

ходится в ремонте в магазине Н.Н. Степанова на верхней торговой площади<sup>1</sup>, представить его на мобилизацию невозможно так как у него снята задняя ось и вся разобрана, отремонтировать в настоящее время невозможно по причине того что сломана главная деффенциальная шестерня и которая услана на завод за границу для отливки новой, но благодаря войны не выслана.

Благодаря невозможности вывезти автомобиль на мобилизацию я покорнейше прошу не найдёт-ли комиссия возможным осмотреть его в магазине»<sup>2</sup>. Сохранившееся описание легкового автомобиля завода Дарак неизвестного года выпуска свидетельствует, что комиссия осматривала машину Самоделкина<sup>3</sup>.

Осенью 1914 года были собраны сведения о всех автомобилистах, но машины ездили по улицам Уфы с сентября 1906 года. За это время некоторые продавали свои экипажи, менялись хозяева, поэтому собранная информация позволяет лишь в общих чертах показать социальный портрет уфимских автовладельцев.

Изначально это был узкий круг очень богатых жителей города: А.А. Серебренников (машину держал с 1906 по 1914 годы) – руководитель крупнейшего в Уфе промышленного предприятия, а также наследники богатейших состояний: А.Ф. Чижёв (машины были у него в 1906–1909 годах) и С.В. Видинеев (авто с 1908 по 1911

---

<sup>1</sup> В популярной книжке за 1914 г. указана торговля автомобилями и принадлежностями к ним: «Степанов Ник. Никан. Верхне-Торговая площадь, собственный корпус» (Гуляев А.А. Иллюстрированная Уфа. (Уфа в прошлом и настоящем). Уфа, 1914. С. 172). Начатая сыном (А.Н. Степановым) торговля машинами продолжалась, включая теперь обслуживание и ремонт.

<sup>2</sup> НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1018. Л. 14.

<sup>3</sup> Автомобиль 4-местный с шоффёром, 8–10 сил, два цилиндра, тип отливки цилиндра – блок, диаметр цилиндра 90 мм, ход поршня – 120 мм, топливо подаётся самотёком, карбюратор системы Дарак, зажигание магнето, смазка: «подача масла в картер маслёнкой», охлаждение – «термосифон», сцепление – «конус с кожей», передача – кардан, 3 скорости, колёса деревянные, шины 710 x 90, два тормоза, кузов обыкновенный, верх обыкновенный, две кожаных подушки переднего сидения, одна такая же заднего, 2 фонаря керосиновых боковых медных с лампами, гудок обыкновенный, магнето «Эйземан», выключатель для магнето, насос с манометром для шин, маслёнка, лопатка для надевания шин, ключ английский раздвижной в 4” (Там же. Л. 13 и об.).



годы). Если инженер Серебренников все эти годы гонял на махоньком «Ольдсмобиле», то Чижёв в 1908 году купил новое «Фиат» ландо, Видинеев также сменил марку на престижный «Даррак». С 1910 года автомобиль упоминается у Манаевых, крупнейших лесопромышленников Южного Урала.

На заре автомобилизма в Уфе машина была роскошью узкого круга избранной элиты (плюс инженер-путеец). Но затем самодвижущиеся экипажи становятся средством передвижения для предпринимателей и представителей среднего класса, приобретают машины и просто любители техники.

Уже в 1909 году упоминается авто хозяина небольшого слесарного заведения в Уфе С.И. Михалёва. В 1910 году в Уфе числилось 7 или 10 автомобилей, машины «золотой молодёжи» в явном меньшинстве, к этому времени Чижёв и Видинеев отказываются от авто (перевозят в Петербург или продают).

С 1912 года разворачивается массовая автомобилизация, встречаем упоминание марки «Берлие» Г.К. Смирнова, какой-то большестный автомобиль Д.В. Ланецкого ходил по маршруту Уфа – Стерлитамак, машина появляется у гостиницы «Россия» и главы уфимской биржи Н.Н. Степанова, в 1912 году продавался 4-местный «Дукс», о котором больше нет свидетельств.

В 1913 году на права успешно сдают восемь первых автомобилистов: П.В. Спасский, С.С. Джантюрин, «Россия», Б.Н. Ляуданский, М.А. Лаптев, Н.Д. Соколов, А.А. Манаев, упоминается первая женщина за рулём г-жа Ломовцева. На трёхколёсном авто гоняет сын известного уфимского торговца Г.К. Нагеля.

Мобилизационные списки сентября 1914 года подтверждают, что автомобиль в Уфе стал достоянием не только представителей крупного бизнеса, но и юристов, общественных деятелей, владельцев сравнительно небольших заведений, вновь встречается женщина-автомобилистка, уже Е.И. Соколова. Из приблизительного числа в 23 автомобиля в Уфе, некоторых хозяев ма-

шин не удаётся идентифицировать, они были выходцами из «рядовых» предпринимателей.

Но вплоть до войны автомобиль оставался достаточно дорогой вещью, не доступной «простому» населению. Отметим повышенный интерес к недешёвым машинам представителей законодательной власти, трое депутатов (гласных) Ляуданский, Быховский и Самоделкин держали автомобили, ещё трое (Чиков, Круглов и Степанов) происходили из депутатских семейств.

Наряду с автомобилями по улицам Уфы ездили в 1914 году восемь мотоциклов. Они появились давно, уже в 1907 году фиксируются моторные велосипеды (моноциклеты), в 1910 году в городе было десять мотоциклов. Пресса мало обращала внимание на этот «несерьёзный» вид транспорта. Только мобилизация осенью 1914 года показывает полную картину (мотоцикл И.В. Анохина был учтён среди автомобилей).

#### Список мотоциклов, зарегистрированных в Уфе мобилизационной комиссией, сентябрь 1914 года

№	Машина	Фабричный номер	Число сил	Владелец
1	«Победа»	8624	2/4	Иван Васильевич Анохин
2	«Мосотакош»	19812	1 ½	Степан Иванович Михалёв <sup>1</sup>
3	«Пежо»	–	3 ½	Василий <sup>2</sup> Севастьянович Князев
4	«Пежо»	–	5	Александр Александрович Скрипов
5	«Дукс»	–	2 ½	Владимир (Михайлович <sup>3</sup> ) Круглов
6	«Ариэль»	5600	2 ½	Александр Николаевич Пашкин

<sup>1</sup> У некоторых указаны номера городской управы: № 135 (Михалёв), 15 (Скрипов), 586 (Пашкин), 403 (Карвовский), 2 (Иванов). Можно предположить, что мотоциклам присваивали номера вместе с велосипедистами.

<sup>2</sup> В другом месте – Григорий Севастьянович.

<sup>3</sup> В других списках отчество указано Емельянович (Там же. Д. 1017. Л. 2, 86 об.). Это владелец автомобиля.

7	«The Theka»	–	3 ½	Владимир Максимилианович Карвовский
8	«Nacional»	–	2 ¾	Алексей Сергеевич Бутылкин
9	«Магнетто»	–	3 ½	Константин Иванович Иванов
10	?	?	?	Кайнов Александр Михайлович

Источник: НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1017. Л. 220–224 об., 86 об.

Социальный состав мотоциклистов Уфы определить ещё сложнее, среди них много представителей «среднего» класса, а также сыновей, ещё не сделавших карьеры. Двое человек (Михалёв и Круглов) владели автомобилями, к которым прикупили мотоциклы. Их машины полиция зафиксировала по тем же адресам, что и авто. К предпринимателям города относился А.А. Скрипов, сын владельца знаменитого магазина на ул. Центральной, 18 (Ленина) Александра Алексеевича Скрипова, торговавшего велосипедами и прочей техникой. Возможно, к одному из семейств купцов Ивановых принадлежал сын купца К.И. Иванов, обзаведшийся мотоциклом. По адресу, где его увидела полиция – ул. Гоголевская, 47, было домовладение Т.К. Григорьева.

Мотоцикл приобрёл, видимо, брат практиковавшего уфимского врача Л.М. Карвовского, машина стояла по адресу ул. Александровская, 14 (дом С.С. Меклера). Но в другом полицейском списке владельцем мотоцикла указан именно Людвиг Максимилианович Карвовский. Путь с хозяевами мотоциклов подтверждает, что ранее они не были в поле зрения полиции.

Наверняка, из известной либеральной семьи происходил студент в 1914 году, сын личного почётного гражданина Александр Николаевич Пашкин, чей мотоцикл также был зарегистрирован полицией в селе Топорнино Уфимского уезда. Его отец, гласный городской думы Николай Александрович Пашкин был убит монархистами в октябре 1905 года<sup>1</sup>. Мотоцикл сына находился по

<sup>1</sup> Максимов К.В. Патриотическое общество мастеровых и рабочих Уфим-

адресу ул. Александровская, 9, как раз домовладение Пашкиной Елизаветы Ивановны.

К мелкому чиновничеству принадлежал губернский секретарь Василий или Григорий Севастьянович Князев, видимо, снимавший квартиру у наследников А.А. Катунина (ул. Вавиловская, 54). В справочниках тех лет он не фиксируется.

Про двух уфимских мотоциклистов известно лишь, что И.В. Анохин происходил из крестьян Рязанской губернии Зарайского уезда Сенницкой волости деревни Ковылиной. Алексей Сергеевич Бутылкин остаётся неизвестным, а мотоцикл Александра Михайловича Кайнова был зафиксирован по адресу ул. Суворовская, 40, это домовладение М.И. Кайнова.

Состав мотоцикловладельцев подтверждает процессы, происходившие среди автомобилистов. Машины становились доступны для представителей «среднего» класса, мелких предпринимателей, городской интеллигенции. Владельцами выступала молодёжь, которой родители приобретали дорогие игрушки.

#### Автомобили и мотоциклы в Уфимской губернии в 1914 году

Город, уезд	Число автомобилей	Число мотоциклов
Уфа и уезд	22	13
Мензелинский уезд	7	1
Бирский уезд	–	3
Златоустовский уезд	2	2
Белебеевский уезд	3	2
Стерлитамакский уезд	3	7
Всего в Уфимской губернии	37	31 (три не известно из какого уезда)

Материалы мобилизационной компании позволяют составить по приведённым в данной работе материалам максимально точный перечень всех механических экипажей Уфимской губернии в конце лета – осенью 1914

года. Все вывезенные после объявления войны машины и перемещения внутри губернии учтены. Объединены сведения по уездным городам и сельской местности. Автомобиль Джантюрина показан по Белебеевскому уезду, машина П.В. Кузнецова – по Стерлитамакскому. Двойная регистрация в городе и уезде исключена.

Налицо несомненные успехи автомобилизации в Уфимской губернии, как важной и неотъемлемой части промышленной революции, становления индустриального общества.

Когда в 1914 году началась мобилизация, за пределы губернии с разрешения властей было вывезено 5 автомобилей (в Казань, Елабугу, Пермь, Екатеринбург), ещё одна машина принадлежала подданным Великобритании и не подпадала под мобилизацию. Из оставшихся 31 автомобиля в армию отправили 15 штук, почти половину, в том числе из Уфы машины с городскими номерами 1, 3, 4, 6, 7, 8, 9, 11, 16 и стерлитамакский «Фиат», итого десять. Остальные были из уездов.

По мотоциклам есть точный перечень мобилизованных машин. Комиссия признала годными к «службе» мотоциклы Скрипова, Карвовского, Иванова, Пашкина, Грибушина и Круглова (все из Уфы и Уфимского уезда), Герцена (Белебеевский уезд), Петрова, Сухорукова, Антонова и стерлитамакской уездной земской управы (все Стерлитамак), итого 11 штук. Но в списке отправленных в армию 14 мотоциклов упомянуты также машины Алексеевой (единственной женщины-мотоциклистки), Косулина и Остроумова, о которых в документах нет никаких сведений<sup>1</sup>.

Автомобиль быстро превратился из дорогостоящей игрушки в средство не только передвижения, но необходимый и важный компонент успешного бизнеса. Хозяева выбирали машину с учётом требуемых параметров. К сожалению, отсутствуют точные сведения по всем авто, полиция иногда путала марку машины и фирму изготовителя, некоторые модели не удалось уста-

---

<sup>1</sup> НА РБ. Ф. И-9. Оп. 1. Д. 1017. Л. 289.

новить даже с помощью интернета (в наибольшей степени это относится к мотоциклам), поэтому из 37 автомобилей в Уфимской губернии известна марка по 29 машинам.

Явным лидером был «Форд» – 6 машин, на втором месте шла чешская (австро-венгерская) фирма «Лаурин и Клемент» – 4 авто (у неё единственной в Уфе имелся свой «дилер»), были также три стареньких «Ольдсмобилля», по два: «Опель», «Фиат», «Даррак», «Жормен (Жермен)», остальные марки были представлены в единичном экземпляре. Уфимские автолюбители имели возможность заказывать любую модель, были бы лишь деньги.

В ходе мобилизации из 31 автомобиля были забракованы 16 машин, устаревших, сломанных или малолитражек. Остались в крае и 17 мотоциклов. Значительная часть автопарка сохранилась и продолжала функционировать в усложнившихся условиях Первой мировой войны.

#### § 4. Военные годы (1915 – 1917)

После мобилизации частного автотранспорта на руках у населения оставалось более половины наличного парка машин. Основная часть их оказалась не пригодна. Автомобили были слабосильные, «либо такое старье», которое совершенно не годилось для армии<sup>1</sup>.

Единственным источником информации в тяжёлую пору народных испытаний оставалась уфимская пресса. Три городские газеты не забывали автомобильную тематику, в условиях военной цензуры она не создавала проблем редакциям.

В январе – начале февраля 1915 года печаталась в «Уфимском вестнике» и «Уфимском крае» заранее оплаченная реклама гостиницы «Русь» с автомобилем, хотя сама машина уже ушла на фронт. Как обычно, в зимние месяцы всплывали различные технические проекты. Не забывалась идея междугородного сообщения между Уфой и Стерлитамаком. В январе 1915 года сообщалось, что «Губернским правлением 29 декабря минувшего года разрешено Е.П. Якиной пассажирское автобусное движение между г. Уфой и г. Стерлитамаком на автобусе в 60 сил, весом 170 пудов, вместимостью на 16 пассажиров и двух служащих с правом остановки для загрузки автобуса вне городской черты.

Для города собственно было бы очень важно иметь станцию автомобилей в городе»<sup>2</sup>. Некая Якина предлагала уже чисто автобусные перевозки, поднимался вопрос об автостанции в Уфе. Но никаких следов реализации проекта не найдено.

На фронтах Первой мировой войны впервые в истории в самых широких масштабах использовалась техника, на что обращали внимание и в тылу. Так, весной 1915 года в программе народных чтений в аудитории на Верхне-Торговой площади будущий краевед П.Ф. Ище-

---

<sup>1</sup> *Кирилец Станислав, Канинский Геннадий.* Автомобили Русской Императорской Армии: «Автомобильная академия» генерала Секретева. М., 2010. С. 115.

<sup>2</sup> Уфимский вестник. 1915. 6 января.

риков выступал с докладом «Значение автомобиля на войне», а затем читал рассказ Купчинского «На блинди-рованных автомобилях»<sup>1</sup>. Военные продолжали собирать сведения, в Уфе прошла перепись моторных лодок. «По предписанию Казанского округа путей сообщения на р.р. Белой и Уфимке произведена перепись моторных катеров, с указанием, какую силу они имеют и какую скорость могут они развить. Моторных лодок оказалось под Уфой всего 8 штук»<sup>2</sup>.

Поступление импортных автомобилей полностью прекратилось, лишь весной 1915 года привезли дорож-ную технику. «23 апреля в присутствии инженеров со-стоялось пробное испытание новых, американского типа машин предназначенных для ремонта грунтовых дорог в Уфимской губернии. По отзывам инженеров новые машины дали вполне удовлетворительные результаты. Таким образом и в этой области ручной труд должен бу-дет уступить механическому»<sup>3</sup>.

Но частный рынок автомобилей и мотоциклов в Уфе оказался в состоянии глубокого кризиса. Прекратился подвоз запасных частей, возникли проблемы с бензином и резиной, содержание даже устаревших малолитражек стало весьма накладным. Последние автовладельцы пы-таются сбыть машины<sup>4</sup>.

Почти весь апрель 1915 года некто, проживавший по улице Аксаковской в доме № 8 в квартире Денкевиц, предлагал: «Мотоциклет 4 ½ силы знам. Анг. ф. Лаурин и Клеменс, по случаю отъезда дешёво продаётся»<sup>5</sup>. Автор назвал чешский автомобиль английским, возможно, чтобы не рекламировать товар врага. Сразу же появля-ется прибавление: «Мотоциклет фирмы Вотта почти но-вый продаётся. Михайловский пер. д. № 5, кварт. Тар-

---

<sup>1</sup> Там же. 8 марта. То же: Уфимский край. 1915. 7 марта.

<sup>2</sup> Уфимский вестник. 1915. 3 апреля.

<sup>3</sup> Там же. 25 апреля.

<sup>4</sup> По сведениям Г.Б. Азаматовой, во время войны Бирское уездное земство закупало мотоциклы.

<sup>5</sup> Уфимский вестник. 1915. 4 апреля (и по 29 апреля).



хова»<sup>1</sup>. Народ, видимо, жалел, что их машины казна не купила.

Летом 1915 года стали торговать автомобилями. «Автомобиль 16 сил и мотоциклетка 2 силы малоподержанные, дёшево продаются. Большая Казанская ул. № 61»<sup>2</sup>. Рядом была усадьба Стуколкиных, они сами пытались сбить свой старенький «Ольдсмобиль». Через несколько дней выходит их объявление. «Автомобиль в полной исправности, на ходу, дёшево продаётся. Телефон 78. Осмотреть можно на лесопилке Н-ков Стуколкина»<sup>3</sup>.

В 1915 году появляются невиданные ранее объявления. «"Шоффёр механик" ищет подходящее место, согласен в отъезд: имею Петроградское свидетельство и аттестат. Спр.; г. Уфа Спасская ул. д. Глушкова № 30. П.В. Буров»<sup>4</sup>. Затем встречаем имя ещё одного уфимского водителя. «Ищу место шоффёра. Могу в отъезд. Александровская, № 19, А. Козлову»<sup>5</sup>. До войны в Уфе сложилась небольшая прослойка профессиональных водителей, оказавшихся затем без работы.

Углубление экономического кризиса в 1916 году привело к почти полному исчезновению объявлений о продаже машин, появилось лишь одно, но какое! «Продаётся автомобиль, фабрики Даррак, 30 сил. Пушкинская, 88<sup>б</sup>». Это номер 17-й из выше приведённой таблицы по уфимским авто на сентябрь 1914 года. Тот самый «Даррак», что был куплен ещё С.В. Видинеевым, затем перешёл к родственнику А.И. Кузнецову. Остатки былой роскоши выставлялись на торги.

Тема механизации не исчезла совсем. В декабре 1916 года приглашали уфимцев подписаться на журнал «Автомобиль»<sup>7</sup>. Пресса спрашивала «Знаете ли вы, что

---

<sup>1</sup> Там же. 17 апреля (и по 23 апреля).

<sup>2</sup> Там же. 28 июля (и по 11 августа).

<sup>3</sup> Там же. 2 августа (и по 14 августа).

<sup>4</sup> Там же. 7 апреля (и по 16 апреля).

<sup>5</sup> Там же. 20 августа (по 22 августа).

<sup>6</sup> Уфимская жизнь. 1916. 30 апреля (и по 12 мая).

<sup>7</sup> Уфимский вестник. 1916. 1 декабря.

такое "танк"?» в статье «Моторы-левиафаны»<sup>1</sup>. А перепечатанную заметку о петроградской жизни озаглавили «Волки в автомобиле»<sup>2</sup>. Уфимская уездная земская управа при установлении цен «за проезд по плашкоутному мосту на Вавиловской переправе через р. Белую» определила взимать «с одного автомобиля – 50 к., с одного мотоциклета – 10 к.»<sup>3</sup>

Продолжалось поступление техники в аграрную сферу, проводились испытания тракторов. «8 октября на Безенчукской [в Самарской губернии] областной опытной станции происходило испытание двигателей для механической вспашки пашни. На испытании присутвовала масса народа, начиная с представителей кооперативов и кончая товарищем министра земледелия Н.В. Грудистовым, присутствовали представители 4 соседних губерний. От Уфимской губернии были командированы на испытание агроном И.А. Орлов, лаборант Чишминской опытной станции А.П. Протопопов, директор Аксёновской с. х. школы г. Михайльченко и воспитанники старшего класса школы.

Наиболее удобным по своей пригодности признан самый малый из испытанных тракторов под маркой "Могуль" двух корпусный в 16 сил. Этот трактор в 10 часовой рабочий день вспахал 2 десятины, израсходовал 48 ф[унтов] нефти на десятину. Трактор этот легче других преодолевал естественные препятствия в виде неровностей почвы. По своей цене, лёгкости и простоте обращения с ним он признан доступным для сельских кооперативов, средних хозяйств, владельческих и крупных крестьянских.

Министерство в виду уменьшения рабочих рук предполагает выписать несколько сот тракторов из Америки для продажи их на льготных условиях»<sup>4</sup>.

Мобилизация миллионов крестьян в армию создала в районах товарного земледелия острую нехватку рабо-

---

<sup>1</sup> Уфимский край. 1916. 9 октября.

<sup>2</sup> Уфимский вестник. 1916. 2 сентября.

<sup>3</sup> Уфимская жизнь. 1916. 19 апреля.

<sup>4</sup> Там же. 12 октября.

чих рук, которую пытались компенсировать закупкой техники.

Хотя механизация сельского хозяйства выходит за рамки данного исследования, трактора были известны не только помещикам и богатым купцам. Я лично слушал рассказ дочери раскулаченного, уроженцев большого села около Уфы. Когда они, уже ограбленные, сидели в какой-то бане, предоставленной сердобольными соседями несчастному семейству, и вспоминали исчезнувшую жизнь, отец вдруг сказал: «если бы меня не раскулачили, я ведь уже о тракторе подумывал».

А по Уфе в 1916 году автомобили ещё ездили. Об этом свидетельствует упоминание о единственном ДТП. «Несчастный случай от автомобиля».

7 августа около 4-х час. дня, на Б.-Казанской ул., около Троицкой площади [совр. район Монумента Дружбы], лошадь уфимского мещанина Арбузова, – запряжённая в плетёнку, в которой находились жена Арбузова и племянница – испугалась быстро мчавшегося, без предупредительных сигналов, автомобиля с пассажирами – офицером и двумя дамами.

Лошадь поломала плетёнку, при чём находившиеся в ней седоки получили ушибы. Медицинским осмотром городского врача установлено, что жена Арбузова получила ушибы правого плечевого сустава и небольшую ссадину на темянной кости.

Арбузов просит виновных в неосторожной езде привлечь к ответственности, заявив убыток в 250 рублей<sup>1</sup>.

Машина была достаточно большой, четырёхместной, на которой явно за город отправился офицер с подругами, возможно, погулять на прощание перед отправкой на германский фронт.

В 1917 году остатки имперского автопарка сжигали последний бензин, изнашивали последнюю резину. В газете даже появилась фотография автомобиля, «на кото-

---

<sup>1</sup> Уфимский вестник. 1916. 13 августа.

ром резиновые шины заменены стальными»<sup>1</sup>. Зимой 1917 года оптимистичный предприниматель, московский представитель АО «Русская Торговая Компания в Копенгагене» проплатил рекламу самозакальных шин со склада, но только «крупными партиями»<sup>2</sup>. В феврале уфимец с улицы Гоголевской, 55, квартира 1 продавал «мотоциклет (Моторев) "Дукс"» вместе с енотовым тулупом, крытым сукном<sup>3</sup>. В конце октября 1917 года, в номере либеральной кадетской газеты, год назад пускавшей шпильки пресловутому самодержавию, а теперь печатавшей жёсткие антибольшевистские материалы, встречаем тот же адрес (Гоголевская, 55, кв. 1): «Продаётся енотовая шуба»<sup>4</sup>. В революцию старый тулуп быстро превратился в роскошную шубу, но куда же делся мотоциклет?

В конце ноября 1917 года подписчик сначала читал большую статью «Большевистский террор», а на 4-й странице была реклама: «Продаётся мотоциклет "Дукс" в полной испр., золотые часы мужские и дамские, открытые стальн. на руке свет. сиф. пал. ковёр 4 x 5 ар., револьвер, 2 бинокля полевые и дорожная кровать, вес 18 ф. Видеть с 1–4 ч. д. Бекетовская 20, во дворе, первый парадный»<sup>5</sup>. Кто-то сбывал всё оптом, включая мотоцикл. Когда-то продажа машин печаталась отдельно, теперь вместе со всяким барахлом.

Несмотря на мобилизацию осени 1914 года примерно половины автопарка Уфимской губернии, автомобильное движение, наверняка, в сильно уменьшенном виде продолжалось вплоть до 1916 года. Реклама в местной прессе свидетельствует, что техническое сообщество в крае сохранялось.

---

<sup>1</sup> Там же. 1917. 9 февраля.

<sup>2</sup> Уфимская жизнь. 1917. 9 февраля.

<sup>3</sup> Там же. 7 февраля (и по 15 февраля).

<sup>4</sup> Там же. 28 октября.

<sup>5</sup> Там же. 28 ноября.

## Заключение

Таков был начальный период уфимского автомобилизма. Прогресс не остановить, автомобиль продолжал своё победное шествие сквозь все причуды истории. При изучении этапов промышленной революции особое значение имеют качественные изменения, принципиально новаторские явления в экономике и общественной жизни, какой и стала автомобилизация.

Впервые за всю предыдущую историю к началу XX века человечество пересело с экипажей, движимых мускульной силой животных, на механические устройства. Резко возросла скорость движения, теперь для путешествия не требовались запасы фуража, знакомые каждому ребёнку приёмы запряжки лошади были уже не нужны. Автомобиль означал новую степень свободы. Захотели и поехали в Оренбург, просто прокатиться.

К началу XX столетия Российская империя переживала стремительную механизацию и автомобилизацию, отдалённая Уфимская губерния не оставалась в стороне. Осенью 1906 года в Уфу привезли первые два авто, через восемь лет, в конце лета 1914 года в Уфимской губернии уже имелось 37 автомобилей и 31 мотоцикл, работали трактора и паровые катки, гоняли моторные лодки, на улицах столицы края только деревенщина ещё открывала рты, провожая взглядом мчащийся мотор. Городские уже выучились пристально оглядываться по сторонам.

Из первоначального престижного показателя уровня благосостояния владельца автомобиль быстро превратился в простое средство передвижения. Если первые автомобилисты принадлежали к элите местного общества, самым богатым семействам, то в 1910-е годы представители «среднего класса» (предприниматели, юристы, педагоги) спокойно покупали авто или мотоциклетку.

Сразу же уфимское бизнес-сообщество восприняло автомобиль как прекрасное средство для зарабатывания денег. Появились многочисленные прожектывающие междуто-

родного движения от Уфы до Стерлитамака, а также внутригородских перевозок (такси), которые в 1912 году были реализованы.

В последние предвоенные годы (1912 – первая половина 1914) в Уфе и крае наблюдался настоящий автомобильный бум. Закупались новые машины, из столиц везли по-дешёвке бэушные, устаревшие модели. Постепенно складывается автомобильная инфраструктура – ремонт, обслуживание, заправка, возникает прослойка профессиональных шофёров.

Взрыв автомобилизма вынудил власти города Уфы в 1913 году разработать и принять специальные правила дорожного движения именно для автомобилей, первые правила 1907 года в основном касались многочисленных велосипедов. С 1913 года появились техосмотр, сдача на права, медицинское освидетельствование, в Уфе машины ездили с номерами, на которые ежегодно требовалось пересдавать права.

Автомобилизм охватил всю Уфимскую губернию, от Прикамья до Уральских гор и южных степей. В каждом уезде, в каждом уездном городе имелись машины. К автомобилю привыкали в деревне. Появились первые женщины-автомобилистки (и мотоциклистка), машина стала символом феминизма. Автомобиль стирал сословные, национальные и религиозные границы, всех объединял круглый руль.

Уфимские автомобилисты включились в первые российские авторалли. Первые перегоны Уфа – Оренбург, Уфа – Москва вызывали большой интерес общественности. Через наш край в 1907 году прошла всемирно известная автогонка Пекин – Париж, голландский автомобиль даже заезжал в Уфу.

Новый вид транспорта, очень быстрый, сильно зависящий от личности и профессиональных навыков водителя, однако, стал сразу, буквально с первого года своей уфимской истории, источником повышенной опасности. С 1907 года берёт своё начало печальная летопись ДТП (дорожно-транспортных происшествий), хо-

тя за первое десятилетие истории ни один человек не погиб под колёсами, чего не скажешь о кобылах.

А начиналась летопись уфимского автомобилизма с неизвестной 4-хместной модели предпринимателя А.Ф. Чижевца и маленького неуклюжего «Ольдсмобиля» выпуска 1906 года инженера-путейца А.А. Серебренникова. Неизвестно, как сложилась судьба первых уфимских авто, половина из них отправилась в 1914 году в действующую армию, может какая-то из наших машин «сложила голову» под германским снарядом?

Дальнейшая история уфимского автомобиля связана уже с советской эпохой. За бурные и страшные годы революции и Гражданской войны автопарк Уфы практически полностью изменился. Исчезли старинные машины, в первую очередь легковые, происходит поступление более новых моделей, которые поставлялись в армию Колчака, немало машин имелось и в Красной Армии.

Во время голода 1921 года действовавшая на Южном Урале АРА (American Relief Administration – Американская организация помощи) привезла несколько машин. Уфимского сотрудника АРА в Стерлитамаке повезли на квартиру на единственном в городе автомобиле. После чего американец заявил, что предпочитает дрожки, «потому что это безопасней и привлекает меньше внимания. Местные жители сбегались со всех сторон посмотреть, кто в автомобиле».

Американцы привезли даже грузовик, из Уфы сообщали, что, когда грузовик АРА (ARA truck) прибыл в небольшую деревню, «собрались все люди и хотели избить (manhandle) шофёра, заявляя, что он привез "дьявольскую машину" в их среду». По Уфе руководитель благотворительной миссии полковник Белл ездил на «Форде». В условиях полного отсутствия бензина американцы изумлялись в Уфе: «Это поистине было загадочно для меня, как они работали на алкогольной смеси на этих улицах»<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Patenaude B. The Big Show in Bololand: the American relief expedition to So-

В начале 1920-х годов автомобилизм выжил. Так, на фотографии из музея ФСБ уфимские чекисты позируют в легковом авто. На первый план выходит грузовой и общественный транспорт. Уже в 1922 году встречаем объявление, что «городская комиссия помощи голодающим доводит до всеобщего сведения, что в её распоряжении име[ю]тся грузовые автомобили». Принимается перевозка грузов, канцелярия – ул. Центральная, 37<sup>1</sup>. А 1 июля в Уфе открылся парк «Свободы» (бывш. Ушаковский). «По улицам в этот день бегали автотрамваи»<sup>2</sup>. Но история советского автомобилизма в Башкирии – тема отдельного исследования.

---

viet Russia in the famine of 1921. Stanford, 2002. P. 459, 460, 466 (сведения любезно предоставлены Н.В. Усмановым).

<sup>1</sup> Власть труда (Уфа). 1922. 2 июля.

<sup>2</sup> Там же. 5 июля.