

Весьма изящная выставка...

К 110-летию первой в российской истории Международной выставки автомобилей, двигателей, велосипедов и спорта в Петербурге



Перед входом в Михайловский манеж



ею вывезено автомобилей на 6 миллионов франков. У французов имеется несколько журналов, специально посвященных автомобилю, и один из них, L'Auto, расходуется, по имеющимся сведениям, в 100 тысячах экземпляров, его редакция назначает призы при гонках [в раз- мере] сотни тысяч франков».¹

К слову, именно этот журнал стал отцом-основателем первых в мире автомобильных выставок: редакция организовала собственный комитет по их проведению во Франции и других странах.

В 1906 году дошла очередь и до России. «Вообще постройка экипажей-самоходов – дело новое, но замечательно легко и успешно привившееся и проявившее [у нас] гигантский рост»¹ – писал журнал «Нива». Поняли это и французы. Представители редакции L'Auto обратились к русским коллегам из журнала «Автомобиль», основанного в 1902 году, с предложением организовать в Петербурге автомобильную выставку.

Однако русские журналисты, в отличие от французов, не могли самостоятельно организовать столь сложный проект и потому обратились в Российское автомобильное общество (РАО), которое, в итоге, и стало главным организатором выставки.

В кратчайшее время был сформирован Выставочный комитет. В течение нескольких месяцев шла напряженная работа. «Российское автомобильное общество употребило все усилия, чтобы привлечь как можно более экспонентов, как русских, так и иностранных. Благодаря энергии и исключительным хлопотам председателя Комитета общества графа Гудовича и генерального комиссара П.П.Бекеля, все это удалось как нельзя лучше»², – подтверждает современник.

И с этим трудно не согласиться: автомобили привезли практически все ведущие производители Европы. Более того, выставку под свое Августейшее покровительство взял Великий Князь Михаил Александрович.

Значение выставки 1907 года для русского общества начала XX века сегодня даже трудно представить. Интерес к автомобилям был невероятно высок, ведь они еще не стали привычным средством передвижения и ценились как новинка, чудо техники, символ прогресса и, одновременно, предмет роскоши, показатель богатства и высокого положения. По этой причине визит к продавцу автомобилей и приценка к столь дорогостоящей покупке без твердого намерения ее приобрести считалось дурным тоном.

Совсем другое дело – выставка, она давала возможность всем желающим, без различия званий и сословий, увидеть, потрогать и прицениться к новейшим маркам автомобилей, не будучи при этом никому и ничем обязанным.

Сегодня, глядя на бесконечные потоки автомобилей, уходящие вдаль и растекающиеся по автотрассам и улицам городов, трудно представить, что 110 лет назад серьезные эксперты утверждали, что для России автомобили-самоходы не будут иметь серьезного значения как средство быстрого передвижения. Большим успехом, по их мнению, стала бы замена конских обозов тяжелыми «грузовиками-ломовиками», если бы, конечно, удалось их приспособить к русскому бездорожью.

Первый удар по подобным воззрениям был нанесен в мае 1907 года, и сделали это организаторы русской выставки автомобилей.

Конечно, в те времена по темпам автомобилизации лидерами были европейские страны. Вот что по этому поводу писал журнал «Нива»: «Царицею автомобильного производства, да и самого автомобильного спорта, в настоящее время, бесспорно, является Франция. За нее можно поставить Германию, далее Бельгию, Англию, потом Америку; надо думать, что эта последняя скоро сравняется со своими заокеанскими соперниками и даже превзойдет их, потому что автомобильный спорт, и вообще всякое применение экипажей-самоходов и самое их строительство развиваются в Соединенных Штатах с невероятной быстротой. Франция не только сама приобретает на миллионы франков экипажей собственного производства, но и по вывозу их стоит впереди других производящих стран: за 1905 год

«С внешней стороны выставка буквально блестящая. Красивые элегантные ажурные витрины, яркие краски экипажей, блеск полированной бронзы, меди и стали, масса электрических украшений, все это образует пеструю живую картину»

Продавцы же получили уникальный шанс соблазнить колеблющихся и убедить сомневающих. А потому интерес к выставке и наплыв публики в Михайловский манеж превзошел самые смелые ожидания.

Необходимо отметить, что устроители уделяли большое внимание привлечению публики. В день открытия Комитет по устройству выставки дал платные объявления в крупнейших столичных газетах, в котором сообщал: «Первая в России Большая Международная выставка автомобилей с выдающейся, небывалой, богатой роскошной обстановкой и экспонатами. Открыта с 11 часов утра до 11 часов ночи. Плата за вход 50 коп. Оркестр Гвардейского Экипажа под управлением солиста Его Величества В.И. Главача. Ресторан «Кафе де Пари» г. Альмира Жуев, бывший Куба, в котором будет играть оркестр венгерских цыган. Вечером – большое представление Биофон-Ауксетофон. Сегодня за вход – 1 р. 10 коп.»³ Так в 1907 году привлекали посетителей – цыганами, парижским рестораном и еще одним чудом техники – звуковым синематографом «Биофон-Ауксетофон» (проекторный аппарат демонстрировал немой фильм, а звуковой аппарат, похожий на граммофон, его озвучивал, обеспечивая максимально возможное совпадение звуков голосов и музыки с движущимися изображениями на полотне). И это дало свои результаты. Богатое оформление, эlegantность, новизна моделей и многочисленные увеселения привлекали сотни посетителей с утра и до позднего вечера.

ЭКСПОЗИЦИЯ

**Особый отпечаток l'art de luxe
сообщился всей выставке...**

Интерес к выставке был огромный. Накануне открытия репортер газеты «Новое Время» сообщал: «В Михайловском манеже кипит сейчас усиленная работа и днем, и ночью. Судя по прибывшим экспонатам, выставка обещает быть чрезвычайно богатой и интересной».⁴

И вот в полдень 19 мая, при огромном наплыве гостей, в Михайловском манеже торжественно открыли первую Международную выставку автомобилей, двигателей, велосипедов и спорта. «Выставка, вчера еще ночью представлявшая только невероятный хаос, сегодня к 12 часам дня открылась в самом блестящем виде»² – восхищался журналист.

В церемонии приняли участие представители высшего света и дипломатического корпуса, чиновники, владельцы фабрики и руководители фирм, шоферы-спортсмены, автомобилисты-любители, репортеры русских и зарубежных газет. Возглавили церемонию, по обыкновению, высшие сановники: министр торговли и промышленности Дмитрий Философов, министр путей сообщения Николай Шауфус и министр народного просвещения Петр фон Кауфман.

Современник писал: «Тот особый отпечаток, l'art de luxe, который связан у нас пока лишь с автомобильным спортом, естественно сообщился и всей выставке. Надо отдать справедливость устроителям. Они сумели сделать из неуклюжего Михайловского манежа изящный салон. Этому много способствуют... металлические аркады и гирлянды, богато иллюстрированные и разукрашенные. К спорту эти аркады, конечно, отношения не имеют, но они служат лучшим украшением. Автомобилей на выставке бесконечно много и самого различного типа, начиная с легкой шикарной каретки и кончая тяжелыми, неуклюжими «ломовиками», поднимающими 400-500 пуд. Есть автомобили вагоны-омнибусы на 50 человек»³.

В целом, экспонаты выставки делились на шесть разделов. К первому отнесли готовые автомобили и их составляющие (шасси и экипажные корпуса), ко второму – те же изделия плюс мотоциклы и велосипеды. В третий отдел вошли шины, двигатели, станки, агрегаты и приспособления, в четвертый – одежда и аксессуары для автомобилистов. Пятый раздел оказался самым мощным – здесь находилась тяжелая техника: грузовики, омнибусы, сельскохозяйственные машины. В шестой раздел выделили моторные лодки и иные суда, оснащенные двигателями внутреннего сгорания.

Салон готовился с помощью французов, и потому именно они лидировали по числу представленных автомобилей – более 30 машин. Немцы привезли 13 автомобилей, другие страны – Италия, Бельгия, Дания и Швейцария – единичные образцы. Россию представляли местные экипажные фабрики и партнеры крупных иностранных производителей.

Выставка начиналась еще на улице: перед входом в Михайловский манеж гостей встречал двухэтажный английский автомобиль-омнибус с открытым верхом. Невиданный для России дилижанс-самоход, курсировавший по улицам Лондона (так его тогда называли, слово «автобус» приживется у нас гораздо позднее) предлагала английская компания Motor Car Emporium London и ее российские партнеры – петербургские фирмы «Невский Гараж» и «Товарищество Политехник».



Плакат выставки

«Давно уже я не помню в Петербурге такой оживленной, такой веселой выставки. Положим, автомобильный спорт сам по себе дело очень живое и, к тому же, это до сих пор самый модный спорт, но я никак не думал, что он может так расшевелить петербуржцев...»



Пассажирский омнибус фабрики Sudeutsche Automobilfabrik Gaggenau

Логотип
Российского
Автомобильного
Общества –
главного
организатора
выставки



Датский омнибус-автомобиль.
Образец автомобиль-длиннана, курсирующего по улицам Лондона.

«Разве это не ковер-самолет – автомобиль в 60 сил, на котором можно в 15-18 часов проехать в Москву, объехать всю Европу, и даже не задуматься о поезде из Парижа в Пекин? Пока это доступно немногим, но не далеко время, когда автомобилем будут пользоваться так же, как легковым извозчиком, когда иметь свою машину будет также легко и просто, как иметь свою лошадь, даже дешевле и проще»



Автомобиль-каблетъ въ 20 лошадиных силъ, стоимость 3700 рублей; экспонатъ Французской Фабрики Napier's.



Автомобиль-каблетъ для владѣнн скорой помощи и перевозки больныхъ; экспонируется фирмой Фиатъ въ Петербургѣ.



Автомобиль-каблетъ русской фабрики Фиатъ, Рено, Доревъ-Датрель.



Моторная лодка.

Впрочем, у них был серьезный конкурент. У другого входа стоял омнибус немецкой фабрики *Suddeutsche Automobilfabrik Gaggenau*, на котором гордо красовался плакат, свидетельствующий о принадлежности машины принцу Александру Ольденбургскому. В начале XX века торговую марку *Gaggenau* знали во всем мире, мало кто мог предполагать, что три года спустя она безвозвратно исчезнет (в 1910 году компанию поглотит фирма «Бенц»).

Внутри здания первыми гостей встречали грузовики «Итальянской фабрики автомобилей в Турине» – *Fabrica Italiana Automobili Torino* (сокращенно – *F.I.A.T.*), предназначенные для перевозки крупных грузов весом до 300 пудов.

Большой раздел представила компания Mercedes. Особый интерес вызывал автомобиль *Continental Pneumatik* стоимостью 21000 рублей с мотором мощностью 70 л.с. (рекорд для русского рынка, автомобили тогда имели мощность до 50 л.с. и стоили 6000-10000 рублей). К слову, в русских газетах немецкую компанию Mercedes постоянно называли французской, видимо, из-за имени, которое она получила в 1901 году по воле случая (один из совладельцев фирмы-производителя *Daimler-Motoren-Gesellschaft* Эмиль Еллинек дал машине имя своей дочери Мерседес).

Рядом располагались обширные экспозиции автомобилей-карет (так тогда именовали



Автомобиль-карыта французской фабрики Мерседес.



Автомобиль фабрики А. Опель из Рубинштейна - на-Малой. Автомобиль-карыта из 50 лошадиных сил, заводская фабрика германская заводская.



все машины с закрытым верхом) других европейских производителей – Renault, Lorraine-Dietrich, экипажной фабрики «Фрезе» и пр.

Перечислим несколько самых ярких новинок выставки, обративших на себя внимание и специалистов, и простой публики. Прежде всего, речь идет о первой в русской истории машине «Скорой помощи», изготовленной на шасси Renault с кузовом производства компании «Фрезе» – это была просторная карета, приспособленная для оказания неотложной медицинской помощи и перевозки больных.

Искренний интерес вызывал автомобиль германского императора Вильгельма II – элегантный Opel с мотором мощностью 50 лоша-

динах сил, изготовленный по личному заказу немецкого монарха.

Газеты отмечали, что русские фирмы также были представлены весьма достойно. Высшую награду выставки – Большую золотую медаль получили три отечественных производителя:

– Акционерное общество «Машиностроительный чугунолитейный и котельный завод Г. А. Лесснера», показавшее несколько автомобилей: почтовую машину, грузовик и две легковые машины с четырех- и шестицилиндровым двигателями (32 и 90 л.с. соответственно);

– «Экипажная фабрика Товарищества под маркой П.Д.Яковлев», на предприятии ставили собственные кузова на автомобильные

«Народу – труба непротолченная, и даже днем. Много средней публики, которая ясно не собирается покупать автомобилей, доступных пока, к сожалению, только лицам более или менее состоятельным. И, однако, эта публика идет на выставку в большом количестве и обстоятельно осматривает ее. Очевидно, интересуется...»

Фоторепортаж о Международной выставке автомобилей, двигателей, велосипедов и спорта 1907 года в Петербурге, журнал «Нива», №23, 1907 г. .



На стенде компании Renault

«Добрый автомобиль в сотню сил, – а такие теперь уже строятся, и образцы их можно видеть на выставке, мог бы влечь целый поезд с грузом даже по плохой дороге, притом со скоростью, отнюдь не уступающей конскому обозному ходу...»

шасси производства иностранных заводов; на выставку компания привезла автомобили под торговой маркой Carrosserie de Lux;

– фирма «Фрезе и Ко» (экипажная фабрика), которая также демонстрировала автомобильные кузова, поставленные на иностранные шасси.

В других разделах выставки русские экспоненты выступили еще более уверенно. Так, петербургское Товарищество Российско-Американской Резиновой Мануфактуры представило авто-шины «Треугольник» (через год название лучшей торговой марки компании вошло составной частью в название фирмы). Автомобильные шины показывало и рижское Товарищество «Проводник». Продукция этих фабрик считалась тогда одной из лучших в мире, пользуясь стабильно растущим спросом за границей.

Из других заметных экспонатов выделялась обширная коллекция моторных лодок фирмы «Невский гараж».

В 1907 году, как и на нынешних автомобильных смотрах, можно было встретить все, что так или иначе востребовано в авто-индустрии: узлы и агрегаты, аккумуляторы, двигатели, горяче-смазочные материалы, непромокаемую одежду для шоферов и пр.

Последний день выставки 4 июня ознаменовался необычной гонкой. В полдень перед Михайловским манежем стали наполнять газом огромный воздушный шар, через четыре часа его отпустили, дав старт гонке автомобилей за воздушным шаром, завершившейся в пригородном Пулковке.⁶

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Народу – труба непротолченная...

Рассказывая о первой автомобильной выставке России, нельзя ограничиться перечислением фактов и описанием экспонатов. Не менее важны общая атмосфера, оценка современников, их мнения, чувства, впечатления, эмоции, – иначе не перешагнуть границы времени, не понять, чем на самом деле была она для русского человека.

Говоря о впечатлениях первого дня, современник писал: «Без сомнения, это одна из самых интереснейших выставок, которые когда-либо бывали в Петербурге. Представители лучших европейских автомобильных фирм прислали свои экспонаты. Весь громадный Михайловский манеж положительно переполнен ими. Даже занят двор манежа, где под

грандиозной палаткой стоят моторные лодки, грузовики и постоянные двигатели. Я опускаю полное перечисление фирм... Могу сказать только, что наиболее популярные фабрики в Европе, как например, Мерседес, Фиат, Рено, Дюпе-Бельвиль, Панар, Бразье и т.д. прислали по несколько экземпляров своих автомобилей разных типов. С особым удовольствием должен отметить присутствие машин и русской работы. Видел моторы работы Сестрорецкого оружейного завода и несколько моторов работы завода Лесснера в Петербурге. Последние вряд ли уступают лучшим заграничным, а лодочный мотор этого завода, пожалуй, будет лучшим на выставке. Мне особенно приятно это засвидетельствовать, ибо мы по части автомобилизма заинтересовались этим делом только, когда за границей работали сотни фабрик. С внешней стороны выставка буквально блестящая. Красивые элегантные ажурные витрины, яркие краски экипажей, блеск полированной бронзы, меди и стали, масса электрических украшений, все это образует пеструю живую картину. Очень изящно устроен буфет Альмира, который перенес сюда свои завтраки «Café de Paris» с Большой Морской. Можно предсказать, что автомобильная выставка сделается модным местом для прогулок. Уже сегодня вечером публики было масса, несмотря на день открытия. Играл оркестр Главача. Было весело».²

Через неделю тот же автор сообщал: «Вечер. Средний широкий проход между стендами положительно напоминает музыкальный зал Павловского вокзала, когда дирижирует Главач. Публики масса и публики именно концертного так сказать типа. Давно уже я не помню в Петербурге такой оживленной, такой веселой выставки. Положим, автомобильный спорт сам по себе дело очень живое и, к тому же, это до сих пор самый модный спорт, но я никак не думал, что он может так расшевелить петербуржцев. А вот подите же. Народу – труба непротолченная, и даже днем. Много средней публики, которая ясно не собирается покупать автомобилей, доступных пока, к сожалению, только лицам более или менее состоятельным. И, однако, эта публика идет на выставку в большом количестве и обстоятельно осматривает ее. Очевидно, интересуется».

Я думаю, что выставка привлекает к себе не только своим блестящим и эффектным внешним видом, не кинематографом, и даже не оркестром Главача. Этим не удивишь петербуржцев и, тем более, не заманишь. Я полагаю, что тут сказывается инстинкт будущего, невольное влечение к наиболее яркому показателю современного прогресса техники. Без сомнения, моторное движение нынешнего времени представляет собою чрезвычайно наглядное проявление человеческого ума и знания, и открывает впереди такие широкие горизонты, о которых мы читали только в сказках.

Разве это не ковер-самолет – автомобиль в 60 сил, на котором можно в 15-18 часов проехать в Москву, объехать всю Европу, и даже не задуматься о поезде из Парижа в Пекин? Пока это доступно немногим, но не далеко время, когда автомобилем будут пользоваться так же, как легковым извозчиком, когда иметь свою машину будет также легко и просто, как иметь свою лошадь, даже дешевле и проще. А какие перспективы открывает автомобилизм в области воздухоплавания... Публика инстинктивно предчувствует будущее и вот почему, мне кажется, она интересуется выставкой.»⁵

Любая выставка проходит в определенных исторических условиях, с которыми первому автомобильному смотру России не очень повезло. В предпоследний день работы, утром 3 июня, Империю потрясло политическое землетрясение: Николай II Высочайшим Манифестом распустил Государственную Думу 2-го созыва и, тем самым, окончательно похоронил первую русскую революцию, детищем которой и являлось это собрание народных избранных. По понятным причинам, демократическая общественность восприняла это в штыки. В итоге, все иные события русской жизни, включая и автомобильную выставку, мгновенно отошли на второй план.

ГОНКА

Москва – Санкт-Петербург: со скоростью курьерского поезда

Одним из важнейших событий, сопровождавших выставку, стала автомобильная гонка Москва – Петербург. Вот как ее описывал журнал «Нива»: «Автомобильная гонка, сошедшая с выставкою, началась в Москве 25 мая в 2 часа 10 минут ночи. Победителем на ней, получившим Императорский приз ценностью в 1500 рублей, оказался гонщик Дюрэ, ехавший на экипаже Дитрих, которому, сверх того, достались еще призы Комитета выставки автомобилей и «С.-Петербургского Автомобиль-клуба». Дюрэ прибыл в Петербург, к конечному пункту гонки, в 12 часов 12 минут пополудни, следовательно, провел в дороге 10 часов 2 минуты. По дороге у него была обязательная остановка в 40 минут, так что собственно время пробега свелось к 9 часам 22 минутам; заметим для сравнения, что курьерский поезд Николаевской железной дороги идет от Москвы до Петербурга 11 часов, притом по более короткому пути».¹ При этом еще нужно учесть происшествие у Твери: автомобиль Дюрэ налетел на большую собаку, отчего у него временно испортился руль.

По большому счету, это состязание стало в большей степени «борьбой моторов», нежели соревнованием гонщиков-спортсменов, слишком уж разные у них были автомобили. Победу Артура Дюрэ обеспечил мотор мощностью в 70 л.с. (средняя скорость его автомобиля составила 69 верст в час).

Пришедший вторым Шампезо на автомобиле «Шарон» с мотором в 35 л.с. был в пути 12 часов 53 секунды (46 верст в час). Зачетное время третьего финалиста Фокина на автомобиле итальянской фабрики F.I.A.T. с мотором в 16 л.с., составило 13 часов 54 минуты (54 версты в час).

В состязании приняли участие и автолюбители, как тогда говорили, гонщики-туристы, первым из них к финишу пришел Жемличка на автомобиле «Дирак» с 10-сильным мотором, на путь он затратил 16 часов 18 минут.¹

ЧТО ПОКАЗАЛА ВЫСТАВКА?

Улучшение дорог – вопрос весьма неблизкого будущего...

«При обзоре нынешней, очень богато и разнообразно снабженной выставки, сам собою возникает вопрос – какую роль у нас в России в более или менее близком будущем могли бы играть экипажи-самоходы при обширном их применении? – спрашивал журналист и сам же давал ответ. – Как снаряд спортивный, они,

конечно, должны ограничиваться, во-первых, сравнительно небольшим кругом потребителей, во-вторых, у нас в России, при наших дорогах, никогда или очень долго не найдут такого обширного применения, как во Франции, которая прямо-таки может гордиться своими превосходнейшими, гладкими как скатерть, дорогами.

Улучшение наших дорог – вопрос весьма неблизкого будущего, дело, сопряженное и с огромным трудом, и с громадными затратами. Для нас самоходы должны иметь значение не как экипаж для быстрого спортивного передвижения, а как снаряд для грузовой тяги, где быстрота отходит совсем на задний план. Одно из больных мест нашего грузового движения – это жалкое развитие, или, говоря без обиняков, почти отсутствие подъездных путей, доставляющих грузы с мест их производства к большим благоустроенным линиям – железным дорогам, судоходным рекам, каналам. Вот с этой стороны, как нам думается, экипажи-самоходы могли бы оказать очень значительную услугу, если бы их удалось приспособить к нашим первобытным путям сообщения...

Добрый автомобиль в сотню сил, – а такие теперь уже строятся, и образцы их можно видеть на выставке, мог бы влечь целый поезд с грузом даже по плохой дороге, притом со скоростью, отнюдь не уступающей конскому обозному ходу. Во Франции и, особенно, в Америке такие грузовые поезда с автомобилями были заведены лет восемь тому назад, и их работа была признана вполне удовлетворительною».¹

Выставка завершилась. В дальнейшем, в течение 1908-1913 гг. в России прошли еще три автомобильные выставки. Все они, по сути, были полем битвы за русский рынок французских и германских фирм. Экспонаты русских фирм служили им только фоном... Не так же происходит и сегодня?

Александр Беляновский



Автомобиль Артура Дюрэ, победившего в гонке Москва - Петербург, и плакетка (памятная медаль прямоугольной формы), посвященная этому событию

ЛИТЕРАТУРА

1. Первая международная выставка автомобилей в Петербурге // «Нива». – 1907. – №23.
2. Nemo. 1-я международная автомобильная выставка // «Новое Время». – 1907. – №11201 – 20 мая (2 июня).
3. Открытие автомобильной выставки // «Биржевые Ведомости», вечерний выпуск. – 1907. – №9904. – 19 мая (1 июня).
4. Новости // «Новое Время». – 1907. – № 11199. – 18 (31) мая.
5. Nemo. На автомобильной выставке // «Новое Время». – 1907. – № 11205. – 24 мая (6 июня).
6. «Биржевые Ведомости», вечерний выпуск. – 1907. – №9928. – 4 (17) июня.