

пешком
в историю

Владимир
Терасимов

211

Казань автомобильная. XX век

*Продолжение.
Начало в прошлом
 («Лунный камень»)
выпуске*

Эх, прокачу!

КАК МОГ первый автомобиль появиться в Казани только в 1912 году, если через город прошли маршруты первых международных трансконтинентальных автопробегов 1907 и 1908 годов? Первый «Пекин – Париж» описан в книге журналистом Луиджи Барзини, пассажиром автомобиля «Italia» («Италия») при командоре князе Луиджи Маркантонио Родольфо Шипионе Боргезе, и второй – большие кругосветные гонки «Нью-Йорк – Париж», о которых тоже было много написано и даже были сняты фильмы.

Кроме Николая Казем-Бека владельцами автомобилей в первом десятилетии XX века наверняка были и другие казанцы. О попытке использовать автомобиль в Казани в утилитарных целях свидетельствует газета «Камско-Волжская речь». В конце ноября 1908 года

казанский мещанин Смирнов «обратился в управу с просьбой предоставить ему монопольное право на устройство биржи автомобилей-такси».

Слово «биржа» в Казани тогда было привычным в сочетании со словом «извозничья». Все понимали, что имеется в виду просто стоянка конных экипажей для извоза. Как описывает краевед Лев Жаржевский, в Казани того времени было около десятка извозничьих бирж, представлявших собой площадки с колодами на козлах, наполненными водой для лошадей. Вряд ли у мещанина Смирнова что получилось – о его такси в газетах сообщений больше не появилось.

Первая попытка наладить регулярное автомобильное сообщение в городе была сделана в апреле 1909 года неким господином Солодовниковым, «специалистом по железнодорожному делу».



*Первые автотакси
стали ходить по
Казани в 1910 году*

Он обратился с ходатайством в управу с просьбой разрешить перевозку грузов на автомобилях по дамбе в Адмиралтейскую слободу. «Вес его автомобилей не будет превышать 600 пудов с грузом на каждый автомобиль, то есть грузовые автомобили будут легче вагонов трамвая и, стало быть, не смогут вредно влиять на целостность дамбы», — обещал проситель в своём ходатайстве. И опять же неизвестно, пошли ли машины г-на Солодовникова по Адмиралтейской дамбе.

Зато точно известно, что по Хижицкой (Кизической) дамбе автомобильное движение было организовано обществом «Аутотранспорт» поздней осенью 1910 года. Более того, общество предоставляло машины по телефонному вызову, а в самом конце того же 1910 года в Казани появилась возможность брать машины напрокат. Удовольствие было не из дешёвых: час проката днём стоил 6 рублей, ночью — 7, за каждые следующие 10 минут доплата 1 рубль.

Основан «Аутотранспорт» был 28 августа 1909 года. Организационно-правовой формой его было полное товарищество. Капитал составлял 10 тыс. рублей. Вид деятельности в документах был указан как «перевозка грузов из Казани на пароходные пристани, желез-

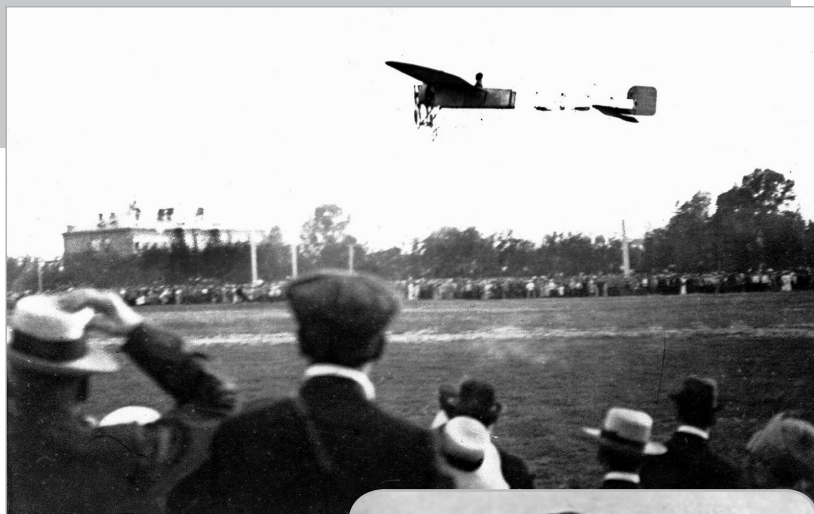
нодорожный вокзал, другие окрестные местности на приобретённых товариществом грузовых автомобилях».

Учредителями «Аутотранспорта» были уржумский купеческий внук Леонид Яковлевич Стародубцев (распорядитель) и казанский купеческий сын Константин Васильевич Шмелёв. Параслов о «купеческом внуке», распорядителе товарищества. Леониду Стародубцеву в то время было всего 22 года, писался «гимназистом», так же до старости лет можно было тогда писаться «действительным студентом», а жил он на Нижне-Фёдоровской улице (сейчас Федосеевская), в деревянном двухэтажном доме, «на хлебах» у той самой Людмилы Густавовны Сундстрем, у которой жил Сергей Костриков, будущий Киров.

«Аутотранспорт» впервые в Казани осуществил массовые пассажирские перевозки на автомобилях, которые, конечно, с натяжкой можно было бы назвать регулярным пассажирским сообщением. Просто товарищество на своих грузовиках регулярно перевозило пассажиров в сентябре 1910 года в ходе «Авиационной недели» в Казани.

Казанцы подъезжали на трамвае до угла 3-й Поперечно-Большой и Георгиевской улиц (сейчас это перекресток Назарбаева и Петербургской),

*Полёт
А. Васильева
над Арским полем
в Казани (1912)*



*Александр Васильев служил
секретарём в Казанской
судебной палате. Хотел стать
помощником судьи.
А стал лётчиком*



*Так «Аутотранспорт»
перевозил пассажиров
в дни Авиационной
недели в Казани*





Одна
из аварий
на
Кизической
дамбе
(1930)

а оттуда толпы народа пересаживались в кузова грузовиков «Аутотранспорта», и машины пылили по Соколовой улице и Оренбургскому тракту до свежестроенных Каргопольских казарм (городок нынешнего танкового училища), напротив которых на ипподроме были устроены показательные полёты.

Тогда, если верить всё тому же «Казанскому Телеграфу», «Аутотранспорт» перевёз 16 тысяч пассажиров и выручил за это три тысячи рублей.

Общество оказывало населению не только транспортные услуги. Были востребованы сварочные работы.

К сожалению, вполне успешный «Аутотранспорт» погорел в прямом смысле слова. Это чрезвычайное происшествие красочно описали главные казанские газеты в июле 1912 года.

«Казанский Телеграф»:

«Вчера в Казани сгорел автомобильный гараж товарищества «Аутотранспорт». Около 9 часов вечера на Варламовской улице в гараже товарищества «Аутотранспорт» произошёл взрыв. Пламя в одно мгновение охватило всё здание гаража. Каменная стена здания была разрушена взрывом. Сразу возникла угроза для соседних каменных строений. Несмотря на работу всех по-

жарных частей Казани с применением паровых машин, к 10 часам вечера всё здание гаража уже было уничтожено огнём. Как выяснилось, взрыв произошёл по вине дежурного шофёра Ямщикова. Когда из гаража все ушли, он, желая запаять бензопроводную трубу мотора, зажёл бензиновую лампу и по неосторожности поставил её близ трёхпудровой бутылки с бензином. Силой взрыва Ямщикова через отворившиеся ворота выбросило на улицу, но каким-то чудом он остался невредим.

По окончании пожара выяснилось, что в гараже сгорело 17 автомобилей. У «Аутотранспорта» сохранился лишь один автомобиль, который в роковой момент находился в разъезде.

На пожар собралась многотысячная толпа народа. Для очистки улиц пришлось вызвать солдат. Напомним, что товарищество «Аутотранспорт» было владельцем единственного в городе автомобильного гаража».

И вторая заметка в «Камско-Волжской речи»:

«В 8 час. 45 мин. 12 июля у дома Сенаторова на Поперечно-Варламовской ул. раздалась 4 взрыва. Последним взрывом разрушена стена центрального гаража общества «Аутотранспорт».

Уничтожены 17 автомобилей и всё имущество. Взрыв 15 пудов бензина произошёл от неосторожного обращения с огнём шофёра Ивана Ермолаевича Ямщикова, 25 лет. Здание застраховано в Российском Обществе в 4 500 руб. Автомобили и имущество в двух обществах в 68 000 руб. Убытки оцениваются в 75 000 руб.»

Оставшиеся «безлошадными» шофёры «Автотранспорта» были настоящими профессионалами и, казалось бы, долго без работы не могли оставаться. Но автомобилей в городе было ещё так мало и вакансии открывались не скоро. А рассчитывать они могли только на работу в качестве личных водителей у богатых автовладельцев. Таких как, например, купец Николай Никифорович Бойченко, у которого было целых два автомобиля – «Студебеккер» и «Лаурель».

Именно у него позднее нашёл работу один из шофёров-погорельцев – Филипп Рудольф. (О нём – легендарной личности в истории казанской и республиканской автомобилизации – речь в следующем выпуске «КА». – *Прим. ред.*)

Буквально через несколько дней после пожара, уничтожившего «Автотранспорт», шофёр товарищества Богданов был нанят вятским купцом Завадским протестировать, как сказали бы сейчас, только что купленный в Казани автомобиль. Последствия были печальными – в Казани произошло первое автомобильное ДТП.

Газета «Казанский Телеграф» от 30 (17) июля 1912 года ограничилась кратким сообщением под заголовком

«Крушение автомобиля в городской рывтине»:

«На Козьеслободской дамбе на глазах многочисленной публики потерпел крушение автомобиль вятского купца Завадского. Г. Завадский ехал со своим шофёром Богдановым».

«Камско-Волжская Речь» поместила маленькую зарисовку:

«Третьего дня в Казани произошло автомобильное крушение. 27 (14) июля 1912 года вятский купец Завадский, проживающий в номерах Щетинкина на Большой Проломной улице, приобрёл в Казани новый автомобиль. Желая опробовать новинку, Завадский пригласил для этой цели опытного шофёра из товарищества «Автотранспорт».

Как только Завадский, привлекая общее внимание публики, забрался в салон, автомобиль дал сигнал клаксона и отвалил от номеров Щетинкина в направлении Кизической слободы. Однако на Кизической дамбе, не проехав по ней и двадцати сажен, автомобиль угодил колесом в громадную выбоину. Раздался страшный треск, шина лопнула, автомобиль, не слушаясь шофёра, резко свернул в сторону и на полном ходу врезался в каменную тумбу. Удар был так силен, что Завадский и шофёр Богданов вылетели на мостовую перед автомобилем и лежали там без сознания, пока их не начали поднимать подбегавшие люди. У обоих сильно разбиты головы.

Пострадавших отправили в Адмиралтейскую слободу. У автомобиля разбита вся передняя часть, мотор и передние колёса».

