



ГРОДНО АВТОМОБИЛЬНЫЙ: КАКИМИ БЫЛИ МАШИНЫ БОЛЕЕ 100 ЛЕТ НАЗАД

Источник публикации:

Тарасюк, Д. Гродно автомобильный : каким были машины более 100 лет назад [Электронный ресурс] / Денис Тарасюк // vgr.by. – Режим доступа : <https://vgr.by/2021/09/26/grodno-avtomobilnyiy-kakimi-byili-mashinyi-bolee-100-let-nazad/>. – Дата доступа : 15.03.2022.

Недавно отмечался Всемирный день без автомобиля. Историк Денис Тарасюк рассказывает, какими были машины в Гродно 100 лет назад

В мире первые авто появились в конце XIX века и считались роскошью. Но к началу XX века их активно использовали во всех сферах деятельности — торговле, промышленности, фабрично-заводском и военном деле. В 1910 году был установлен мировой рекорд скорости — машина разогналась до 210 километров в час.

Постепенно автомобили становятся доступнее широкому кругу владельцев. В 1910-е годы их можно было привезти не только из-за границы, но и купить в салонах-магазинах крупнейших городов Российской империи, таких как «Лагонда» и «Бенц-Гараж» в Санкт-Петербурге или «торговой точке» инженеров К. Гущи и В. Малиновского «Фиат» в Вильно. В «Лагонде» новая машина стоила от 3200 рублей (около 100 000 нынешних белорусских) и выше.

НА ВЕСЬ ГРОДНО 16 МАШИН

В 1912–1914 годах в Гродно автомобили уже не были чудом света. Согласно материалам газеты «Наше утро», в 1913 году в городе насчитывалось 16 машин, из

которых 10 принадлежали управлению строительством крепости, то есть военным, остальные — частным лицам.

В том же году, с 17 июня, было установлено автомобильное движение между Гродно, Лососно (ежедневно) и Сувалками (три раза в неделю). Любой, купив билет, мог с ветерком проехать туда и обратно.

В мае – июне 1912 года через наш город проходил автопробег по маршруту Санкт-Петербург — Псков — Двинск — Вильно — Ковно — Гродно — Минск — Смоленск — Москва — Санкт-Петербург. Его устроило управление военных сообщений. Колонна машин военного ведомства и частных фирм стартовала 24 мая. В дорогу отправилось 42 автомобиля, включая два санитарных и один грузовой. Во главе ехали начальник управления генерал Ф. Н. Добришин и подполковник П. И. Секретев. В составе экипажей было 70 офицеров, нижние чины и частные вольнонаёмные водители.

АВТОПРОБЕГ ПО ПУТИ НАПОЛЕОНА

Промежуточная остановка и ночлег в Гродно были запланированы на 29 мая. В городе ходили слухи, что пробег приурочен к 100-летию юбилею Отечественной войны 1812 года и его участникам предстояло проехать по пути движения армии Наполеона Бонапарта.

Гостей ждали с нетерпением и любопытством. По предварительному указанию полиции дворники с утра развесили вдоль дорог национальные флаги. Встречу наметили в деревне Лососно. Затем предстояло торжественно проехать по улицам Лососянской (ныне Советских Пограничников), через Петро-Николаевский (Старый) мост, Соборной (Советская), Муравьёвской (улица Ожешко), а оттуда к Сапёрным казармам (сейчас это военный госпиталь на улице Дзержинского), где участники отдохнут и переночуют.

Первые два автомобиля прибыли раньше намеченного времени, чем обескуражили публику и, что главное, начальство. Они в гордом одиночестве проследовали к месту отдыха. Оставшиеся экипажи горожане, дачники, а также второпях прибывший в карете с лошадьми губернатор П. М. Боярский встретили радушно. В центре города гремел военный оркестр. После приветственных слов колонна из 18 автомобилей (другие по разным причинам прибывали допоздна) двинулась по запланированному маршруту с приличной по тем временам скоростью — 80 вёрст в час (около 85 километров в час). Улицы и балконы по ходу движения колонны были «запружены народом».

Автопробег снимали на киноплёнку и подробно описывали на страницах российской прессы. В журнале «Огонёк» удалось найти снимок с места события.

Офицерам устроили праздничный обед в Старом замке, где в то время располагалось военное собрание.

Около 8 часов утра автоколонна под овации гродненцев продолжила движение. Ей предстоял переезд через Индуру, Большую Берестовицу, Волковыск, Слоним и ночёвка в Барановичах.

ТРЕБОВАЛИ ТЕХОСМОТР, А «ПРАВА» ДАВАЛИ С 17 ЛЕТ

Владельцы соблюдали правила использования автомобиля. Его регистрировали по месту постоянного жительства хозяина в Городской управе (нынешний адрес — Советская улица, 8) и проходили с ним, как бы теперь сказали, технический осмотр.

На частный автомобиль крепился номерной знак, военный имел указатель подразделения, к которому приписан. «Водительские права» давали с семнадцати лет при наличии медицинского допуска (существовали ограничения по слуху и зрению).

Об одном из осмотров писали в прессе. Он проводился 2 мая 1913 года во дворе городского управления в присутствии его главы Э. Э. Листовского и полицмейстера А. Ф. Шкенева.

ПУГАЛИ ЛОШАДЕЙ И ЛИХАЧИЛИ

Несмотря на небольшое количество автомобилей в Гродно, аварии с их участием происходили постоянно. Урон терпел основной вид транспорта — гужевой. От грохота машин лошади несли, сметая всё на своём пути и увлекая за собой хозяев, получавших в том числе и смертельные травмы. В 1913 году в газете «Наше утро» сообщалось о шести происшествиях, окончившихся трагически. Причины были разные: пугливость животных, неосторожность водителей.

Газета «Наше утро» рассказывает, как 3 июня 1913 года водитель автомобиля губернатора, находясь в пьяном виде, разъезжал на большой скорости. Путь его пролегал по современной улице Дзержинского в сторону городского парка, где размещался дворец губернатора. В конце концов он врезался в ограду Александровской церкви, стоявшей на нынешней площади Тизенгауза. Повозившись с полчаса, он отъехал на стоянку и тут же был уволен со службы. К слову, из всех наказаний шофёров-нарушителей это оказалось самым суровым.

В апреле 1913 года за быструю езду был задержан автолюбитель актёр Отове Франкарди. Его препроводили к городскому судье и оштрафовали на один рубль (ныне около 32 рублей).