

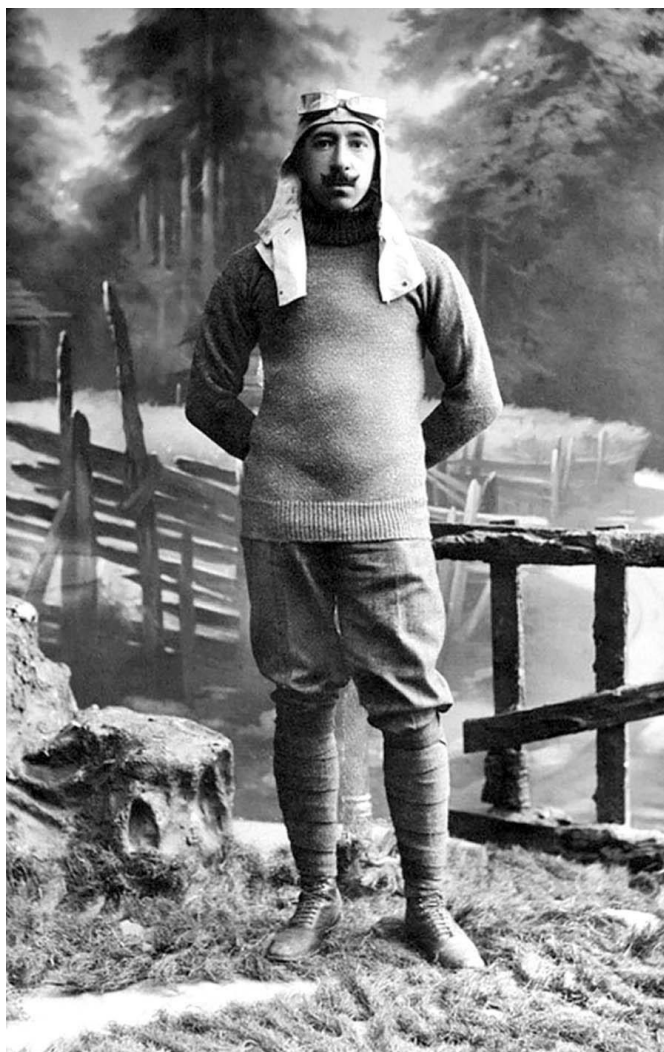
Первое Кавказское состязание автомобилей Новороссийск - Гагры 1911

Черноморское побережье Кавказа в начале XX века было местом, притягательным во многих отношениях. Кто-то стремился сюда на беззаботный отдых к морю, кто-то строил здесь основательный дачный особняк и связывал с побережьем свое будущее. Были и те, кто приезжал сюда, чтобы поучаствовать или стать зрителем масштабного зрелищного проекта.



Автопробег Новороссийск - Гагры 1911 г. Сочи

К таким можно смело отнести первое Кавказское состязание автомобилей 1911 года по маршруту Новороссийск – Гагры, ставшее продолжением тура Петербург – Севастополь. Это яркое масштабное по тем временам мероприятие громко освещалось на страницах газет и журналов. Среди участников гонки был автогонщик-журналист Андрей Нагель и новороссийский полицмейстер Стоецкий, со слов которого писал свои репортажи в газете «Кубанский край» журналист В. Третьяк. Обратимся к этим материалам.



А.П. Нагель – участник, автор заметок об автопробеге 1911 г.

Для справки:

Нагель Андрей Платонович (1877 - 1956) – русский автомобилист, журналист, известный дореволюционный автогонщик России, победитель множества российских и международных состязаний.

Родился в Санкт-Петербурге в известной литературной семье. Получил прекрасное образование на юридическом факультете Петербургского университета. Владел немецким и французским языками, великолепно разбирался в технике. Благодаря литературному таланту участвовал в издании журналов «Спорт», «Двигатель», «Аэро», «Аэро и автомобильная жизнь». В 1902 г. основал журнал «Автомобиль», став его редактором-издателем. Журнал выходил до 1917 г. и был самым авторитетным автомобильным изданием начала XX в. в России. Одним из самых ярких увлечений Нагеля с юности стал автомобиль. Он участник множества автогонок: Луга - Санкт-Петербург (1900); Санкт-Петербург - Париж - Венеция - Санкт-Петербург (1908); Санкт-Петербург-Берлин-Сен-Готард-Рим-Неаполь-Берлин-Санкт-Петербург (1910); Санкт-Петербург-Севастополь, Новороссийск-Гагры (1911); ралли в Монте-Карло (1912).

В 1913 г. - 1914 г. вместе с журналистами Е. Кузьминым и Б. Никифоровым совершил грандиозное автомобильное путешествие до Африки, пересек Алжир и Тунис. Большинство поездок Нагель совершил на отечественном автомобиле «Руссо-Балт», способствуя популяризации этой марки во всем мире. После революции эмигрировал во Францию, публиковал статьи автомобильной тематики в эмигрантской газете «Возрождение».

Кавказское состязание автомобилей не случайно назвали «гонкой аристократов». Вот лишь несколько имен его участников из России и Европы: Александр Коловрат (Австрия) – граф, владелец фабрики богемского стекла, дворцов в Вене и Праге, пионер австрийской киноиндустрии; Фриц Эрле (Германия) – именитый автогонщик, инженер, конструктор немецкой фирмы «Бенц»; Франсуа Донье – российский гонщик французского происхождения; барон Марк Николаевич фон Мекк (Россия) – член Императорского автомобильного общества; госпожа Ставропольская (С.-Петербург) – единственная женщина-участница гонок.

Старт первого на Кавказе автопробега состоялся 21 сентября 1911 года в городе Новороссийске. Газеты сообщали: «...В 8 часов утра 29 автомобилей вышли из Новороссийска в Гагры. На каждом автомобиле, - по заранее выработанным условиям пробега, должны были находиться по два шофера и один контролер-офицер. Для исполнения этих обязанностей из Петербурга прибыли 26 откомандированных на время пробега офицеров. Для присоединившихся же в Новороссийске автомобилей в качестве контролеров были назначены секретарь Его Высочества принца А.П.Ольденбургского г. Скрябин, поручик Сухумского полка г. Мердинов и новороссийский полицмейстер Стоецкий.

Задача пробега была такова: доехать до Гагр 350 верст, в определенное время, пополнив запасы бензина и воды только в одном месте – в имении камергера Голубева «Аше» в 40 верстах от Туапсе, не сделав нигде лишней остановки и при соблюдении других выработанных ранее условий пробега. Предельная скорость езды была назначена в 65 верст в час...» (1).

Большая часть участников автопробега вместе со своими автомобилями прибыли в Новороссийск из Севастополя на пароходе «Инженер Авдаков». Здесь к ним присоединились несколько новых участников, среди которых, по нашему предположению, были и дачевладельцы Геленджика.

Кто же были эти смельчаки? «Из Новороссийска в Гагры выехали: «Итала» Орлова-Давыдова, «Минерва» Карышева, «Лорен-Дитрих» Дмитриева, «Металлуржик» Валенского, «Мерседес» Синельникова, «Русско-Балтийский» Нагеля, «Лаурин-Клемент» Деринга, «Оптима» Баталина, «Лаурин-Клемент» барона Ган, «Лаурин-Клемент» графа Коловрата, «Уайт» Дедюлина, «Мерседес» Мекка, «Бенц» Эрле, «Бенц» Мюллера, «Металлуржик» Нотомб, «Хорх» Стаука, «Хорх» Фаарца, «Форд» Дамаскина, «Лорелей» Новикова, «Лаурин-Клемент» Книрша, «Фиат» Коробаева, «Мерседес» Донье...

... Кроме ранее сообщённых машин на пробег Новороссийск-Гагры записались: «Орикс» 20 сил Белобородова, «Оверланд» 20 сил его же,

«Стевер» 13 сил Старосельской, «Адлеры» 17 и 20 сил Збиза, «Бенц» 25 сил Товарищества Проводник, «Даймлер» 40 сил князя Шаховского, «Бенц» 12 сил Непомнящего, «Форды» Шаш и Дамаскина» (3), – узнаем об участниках автопробега из отчетов-телеграмм автогонщика А. Нагеля.

Жаль, что автор не указал имен. Тогда мы могли бы точно убедиться, были ли участниками гонки дачевладельцы Геленджика. Пока, мы можем предположить, что речь идет о князе Николае Дмитриевиче Шаховском и Николае Николаевиче Карышеве – сыне известного ученого-статистика, профессора Николая Александровича Карышева. Оба они имели прекрасные дачные усадьбы на Тонком мысу Геленджика. На 1911 год Николаю Карышеву было 27 лет, он полон сил и энергии. После окончания юридического факультета Императорского Московского университета (1907) Николай Николаевич был помощником присяжного поверенного в Москве, а летом и осенью занимался обустройством дачного имения. Князю же Шаховскому – генерал-майору в отставке – в это время уже 66 лет. Возраст довольно солидный, но, как видим, это совсем не помешало ему стать участником полного опасностей путешествия. Благодаря данным А. Нагеля, известно, что князь Шаховской участвовал в гонке на автомобиле «Даймлер», Николай Карышев – на автомобиле «Минерва».

Гонка прошла в два этапа: от Новороссийска до Аше, имения братьев Голубевых, с остановкой для завтрака в Туапсе; от Аше до Гагр с остановкой для завтрака в Сочи. Самым сложным оказался первый день, 3 автомобиля получили повреждения, потеряв право продолжить борьбу за лидерство. Те, кому удалось справиться с волнением и многочисленными крытыми поворотами, ближе к 3-4 часам прибыли в имение «Аше», где была назначена ночевка. *«Почти все машины прибыли туда засветло, и участники могли еще полюбоваться с террасы дома сквозь аллею из кипарисов на заходящее солнце. Своеобразную картину представлял ужин на свежем воздухе при факелах. За несколькими столами расположились участники пробега в обществе гостеприимного хозяина, его гостей, съехавшихся специально для этого вечера и нескольких туземцев в национальных костюмах. Начались речи и тосты. И когда среди южной ночи раздалось приветствие, сказанное на языке горцев, а в ответ В. В. Свечин предложил тост за „черкесские аулы“, с трудом верилось, что все это действительно, так необычна и фантастична была эта обстановка. И те, кто сделали весь далекий путь от Петербурга, должны признать, что вечер в Аше был одним из тех впечатлений, которые не скоро забываются» (2), – писал в журнале «Автомобилист» об отдыхе в имении «Аше» участник пробега Андрей Нагель.*

Ранним утром 22 сентября автомобили тронулись в путь по направлению в Сочи. Второй день оказался не менее напряженным: *«дорога местами была еще более неудобна для автомобилей... Бесчисленные повороты особенно трудные для больших машин, узкие мосты воронкой, иногда совсем узкое шоссе над обрывом без намека на перила...»* (2), - отмечал Андрей Нагель. После скорого завтрака в Сочи стало намного легче: началось ровное шоссе, по которому автомобилисты мчались, *«развивая большую скорость, словно выпущенные на свободу птицы...»* (2).

Ближе к 3 часам дня первые автомобили были почти у цели. *«За несколько верст перед Гаграми, по шоссе, были устроены арки из живых цветов с надписью «Добро пожаловать!»... В ожидании прибытия автомобилей у арки собрались Его Высочество принц А.П. Ольденбургский, много приезжей публики и хор военной музыки. Каждый автомобиль встречался аплодисментами Его Высочества, всех присутствующих и тушем военного оркестра.*



А.П. Ольденбургский – один из организаторов автопробега 1911г.

Все прибывшие автомобили были поставлены по порядку их прибытия в особый автомобильный парк. Вечером все участники пробега были приглашены в помещение городского скетинг-ринга (в начале XX в. - специальная площадка с гладким асфальтированным полом для катания на особых роликовых коньках - прим. автора) – на банкет. Стол был сервирован

на 200 персон. За ужином Его Высочества был провозглашен тост за Государя Императора, покрытый громким «ура» присутствующих.

Флигель-адъютант Свечин предложил тост за ревнителя и благоустроителя Черноморского Побережья Е.В. принца Ольденбургского, пожелав ему еще долгих лет жизни на полезную для края деятельность. После ужина состоялся танцевальный вечер, длившийся до 2-х часов ночи» (1).

Из 26 автомобилей 23 экипажа прибыли в Гагры без штрафных очков и практически одновременно. Именно поэтому было принято решение о дополнительной верстовой гонке на скорость. «В 2 часа участники отправились на место гонки в 17 верстах от Гагр... Первой была пущена „Итала" гр. Орлова-Давыдова; вторым стремительно пролетает перед трибунами „Бенц" Ю. Э. Меллера... Начинается общее оживление; один за другим проходят автомобили и, наконец, последним номером – единственная участница, сама управлявшая автомобилем - госпожа Старосельская; ей устраивают шумную овацию. Гонка окончена. Все спешат к машинам, и едут обратно через Гагры в имение принца Ольденбургского. Среди участников чувствуется праздничное настроение. Многие участвовали в гонке в первый раз и пережили волнение первого дебюта. Медленно один за другим участники едут обратно, наслаждаясь мягким южным вечером» (2).

Вечером за ужином в своем имении «Отрадное» принц Ольденбургский лично вручил призы 19 лучшим участникам пробега, «заклучавшихся в дорогих серебряных вещах» (1).

Первые три места заняли: граф Александр Коловрат на «Лауринт-Клемент» (Австрия, прошёл версту за 38 минут 6 секунд, показав скорость 99,5 км/ч.), барон Марк Николаевич фон Мекк на «Мерседесе» (Россия), Фриц Эрле – конструктор фирмы «Бенц» на машине своей фирмы (Германия).



Диплом Ф. Эрле – призера автопробега 1911

Участники гонок из Геленджика не вошли в число победителей, хотя князь Шаховской на своем автомобиле «Даймлер» показал очень хороший результат: 39 минут за версту (3). При этом наравне с другими участниками, геленджичане достойно прошли весь путь, проявив смелость и настойчивость в преодолении всех опасностей гонки. Очень может быть, что и они были среди тех 19 счастливых, которые получили дорогие подарки из серебра из рук самого принца Ольденбургского. Легко представить, как вернувшись в Геленджик, они долго еще вспоминали и рассказывали друзьям захватывающие моменты гонок, ловя завистливые взгляды мужчин и восхищение женщин.

А вспомнить действительно было что! Вот лишь несколько впечатлений участников пробега, которые сохранили для нас журналы и газеты 1911 года:

«...Все автомобилисты в восхищении от природы Русской Ривьеры и очарованы красивыми картинами горных видов Черноморского побережья»(1).

«За ужином подавались бараны, которые по кавказскому обычаю жарились тут же на вертеле на кострах. Это зрелище особенно занимало

иностранцев - участников пробега, которые наблюдали эту картину в первый раз (2).

«22 сентября. Трудный пробег окончен. В палатке принца Ольденбургского участникам предлагается чай. Некоторые спешат к морю, чтобы выкупаться. Остаток дня посвящается на то, чтобы привести себя в порядок после путешествия, а вечером все собираются вместе на банкет в присутствии принца Ольденбургского»(2).

Все участники автогонок сошлись во мнении, что Новороссийско-Сухумское шоссе, несмотря на все сложности, крутые спуски и повороты, будет пригодно для постоянного автомобильного сообщения, при условии расширения дороги на крытых поворотах и обустройстве мостов.

Вот такие увлекательные автомобильные гонки международного уровня в начале XX века проходили на Черноморском побережье. С большой долей вероятности мы можем говорить, что участниками одной из гонок столь высокого уровня стали и именитые дачевладельцы Геленджика: Н. Н. Карышев и князь Н.Д. Шаховской. И сегодня к именам известных владельцев первых автомобилей Геленджика - Александра Федоровича Горазеева и Ивана Харитоновича Бойко (4), мы можем добавить и их имена.

Ольга Фадеева
научный сотрудник
отдела истории

Источники:

Газета «Кубанский край». 1911. № 217. 30 сентября.

Журнал «Автомобилист». 1911. № 19. С.33-39.

Костиников В.Н. Первая сочинская автогонка// privetsochi.ru.

Фадеева О.М. Курорт Геленджик: истоки. Исторический путеводитель. Краснодар, 2021.С. 137-138.