



Пожарная машина «Русско-Балтийский D 24/40 HP» шасси № 405 Петровского добровольного общества в Риге, 1913 г.

Рига по праву считается одной из колыбелей российского автомобилизма. Губернский город был автомобильным центром всего Прибалтийского края, в который входили Лифляндская, Эстляндская и Курляндская губернии. Попытки наладить в Риге производство самоходных экипажей на «Фабрике велосипедов и автомобилей «Россия» Александра Лейтнера и К°» и их серийный выпуск в Отделе автомобилей Русско-Балтийского вагонного завода (РБВЗ) определяет особый статус города в автомобильной истории Российской империи.

Станислав Кирилец, Владислав Малофеев

Фотографии из дореволюционной российской прессы, Antiko automobiļu klubs, архивов Л.М. Шугурова, Андриса Биедринша (Andris Biedriņš), Гунарса Дортанса (Gunārs Dortāns) и авторов



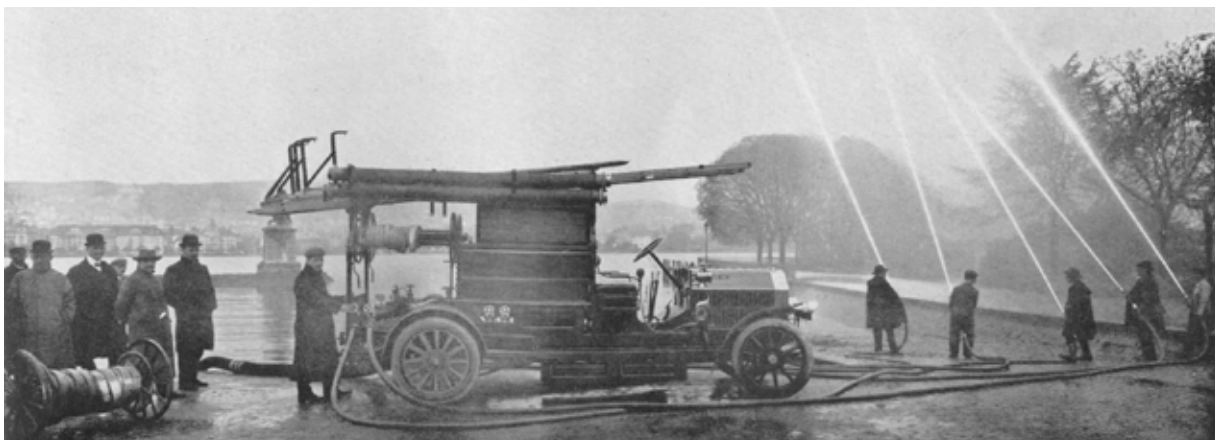
■ Самоходная паровая «пожарная труба» Merryweather «Fire King» Self-Propelled Steam Fire Engine Рижской городской пожарной команды, 1910 г.

ПОЖАРНЫЙ «РУССО-БАЛТ»

До нашего времени сохранилось лишь два автомобиля «Руссо-Балт»: легковой в московском Политехническом музее и пожарный в рижском Моторном музее (Rīgas Motormuzejs). Стоит рассказать подробно о рижском экспонате, примечательной истории машины, её удивительной находке и реставрации, и о моторизации пожарных команд дореволюционной Риги.

ПОЖАРНЫЕ МАШИНЫ ГУБЕРНСКОЙ РИГИ

Число автомобилей в столице Лифляндии в начале XX века росло быстро. Уже в 1903 году Рижская городская управа издала первый указ о регулировании автомобильного движения в городе, уставшем в моторизации только Петербургу, Москве и ещё немногим крупным городам империи. Через семь лет в Риге дей-



■ **Испытания автомобиля Arbenz с насосом Sulzer в Риге, 1910 г.**

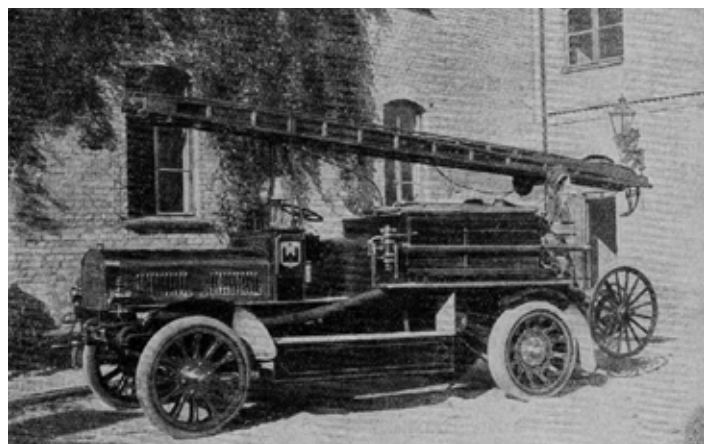
■ **«Бензиномоторный» пожарный автомобиль Merryweather муниципальной пожарной команды Риги, 1913 г.**

ствовало целых три автомобильных клуба, когда в обеих столицах их было по два, а в других крупных центрах по одному. А Городская управа служила примером моторизации муниципальных служб для всей страны. Она эксплуатировала в своих отделах и на казённых предприятиях немецкие поливальные машины Daimler и специальный автомобиль городского дезинфекционного заведения Benz-Gaggenau, а фургоны той же марки развозили товары рижских хлебопекарен. Частные предприниматели внедряли коммерческий автотранспорт, хоть и робко – на рижских пассажирских маршрутах работали немецкий автобус Benz-Gaggenau и, кстати, отечественный «Руссо-Балт», трудились таксомоторы и немногочисленные грузовозы.

Относительно поздно городская пожарная охрана Риги приняла решение о моторизации. В январе 1910 года на службу во вторую колонну муниципальной пожарной команды поступил купленный в Англии самодвижущийся паровой насос произ-

водства фирмы Merryweather & Sons Ltd., поставщика Его Величества короля Великобритании и Ирландии – модели со звучным названием Fire King. Стоил он 13 825 рублей. Аналогичные машины работали в Лондоне и Ливерпуле, в документах на русском марку писали «Мерриветер».

В том же году в Риге появился первый пожарный автомобиль с двигателем внутреннего сгорания. Инициативу проявили добровольцы Шрейенбушского пожарного общества (Шрейенбуш – район города, ныне Чиекуркалнс). К десятилетнему юбилею Общества они сделали себе подарок – приобрели машину у швейцарской фирмы Arbenz Motorwagenfabrik AG. Пожарный «Арбенц» был оснащён 700-литровым баком для воды и насосом Sulzer производительностью 1700–1800 л в минуту, рукавами, двумя лестницами. Двигатель машины снаряжённой массы 5000 кг развивал мощность 50 л.с. Швейцарский журнал Automobil-Revue возмущался: «Жаль, что такая вещь снова уходит за гра-



ницу, а не остаётся в Цюрихе, где внедрение современных средств тушения должно стать вопросом короткого времени».

Любопытно, что немногим позже с фирмой Arbenz стал сотрудничать РБВЗ. На заводе работал один бортовой грузовик этой марки и не исключено, что его собрали на месте из швейцарских частей, существовали планы производства этих машин в Риге по лицензии.

Вскоре и профессиональные пожарные из Городской управы решили обновить свой парк современной техникой и обратились к уже проверенному поставщику из Англии. 13 [26] июня 1912 года в Ригу прибыл купленный за 16 750 рублей автомобиль (по терминологии тех лет – «автомобильная пожарная труба» или «пожарный трубный автоход») Merryweather. Эта пожарная машина базировалась, вероятно, на шасси



«Пожарный трубный автоход» Arbenz около здания Шрейенбушского пожарного общества по адресу: Рига, 1-я Линия, дом № 6. Снимки 1910 и 1913 гг.



■ «Да здравствует республика» – пулёмётные бронев автомобили «Руссо-Балт D 24/40 HP» конструкции штабс-капитана Некрасова, названные «Олег», «Ярослав» и «Святослав», во время Февральской революции 1917 г. в Петрограде. У «Олега» все колёса спаренные

грузовика Halley с двигателем мощностью 60 л.с., на ней стоял 800-литровый бак для воды, трёхпоршневой насос, способный качать 1800 л воды в минуту, экипаж состоял из двенадцати человек. В то время на службе в России более мощного пожарного автомобиля не было. Такую же машину построили по заказу короля Великобритании Георга V для пожарной охраны дворца в Хатфилде.

В 1913 году купили за 14 500 рублей ещё один такой же Merryweather, но насос на нём качал 450 л воды в минуту. С тех пор моторизованную первую колонну стали называть «летучей». Затем Городская управа вынесла решение о приобретении за 20 000 рублей автолестницы Merryweather, летом 1913 года рижские газеты в один голос трубили, что



■ «Руссо-Балт D 24/40 HP» серии 13 с кузовом ландоле, обслуживавший отделение Госбанка в губернской городе Калиш (ныне город в Великопольском воеводстве Польши), 1913 г.

скоро машина прибудет. Но она так и не прибыла, видимо, банк отказал в кредите.

Затем отличились снова добровольцы! Основанное 10 [23] августа 1910 года в Риге Петровское добровольное пожарное общество, названное в честь 200-летия взятия города войском Петра Великого, решило обзавестись пожарным автомобилем, причём отечественным! Не удиви-

тельно, что его выбор пал на продукт Русско-Балтийского вагонного завода – «Руссо-Балт» тип D 24/40 HP. Герой нашего повествования стал пятой и последней пожарной машиной, появившейся в губернской Риге, не самой мощной и оснащённой скромнее, чем другие, но самой быстрой и самой известной!

В 1914 году Городская управа всё же заказала пожарную автолестницу,

но в Германии. Поставке помешало начало Первой мировой войны.

«РУССКО-БАЛТИЙСКИЙ ТИП D 24/40 HP»

Отдел автомобилей РБВЗ выпускал в Риге в 1909–1915 годах серийно легковые и грузовые автомобили типов С, К, D, Е, М и Т. Велись разработка и опытная сборка перспективных моделей В, Н, L и Р. С целью унификации разных типов в 1912 году был разработан промежуточный (общий) тип – О, узлы и агрегаты которого в разных сочетаниях в дальнейшем использовались на всех автомобилях РБВЗ. Первые машины

■ «Напаять на холодильник» – эмблема РБВЗ для радиатора «Тип О», предназначенного для установки на раму «Тип L» (в итоге – «Тип D»). С чертежа, подписанного заведующим мастерскими Отдела автомобилей РБВЗ М.А. фон Отто, 1913 г.

типа D 24/40 HP (в числителе стоит номинальная мощность двигателя, в знаменателе – эффективная, налоговая мощность – 17–18 л.с.) появились в 13-й серии в 1913 году и несли внутризаводское обозначение D/1 24. Конструкция автомобиля базировалась на узлах и агрегатах трёх типов: рама, подвеска, передняя и задняя оси, колёса и карданная передача от типа L1; двигатели 40-сильные 4-цилиндровые с размером цилиндров 105x130 мм от модели С 24/40 HP; радиатор, капот, передний щиток, рулевое управление и 4-скоростная коробка передач типа О. Есть предположение, что для изготовления типа D использовали рамы и мосты, изначально предназначавшиеся для изготовления автомобилей типа 40/60 (внутризаводское обозначение L1). А двигатели мощностью 40/60 л.с. применили для комплектования первых грузовых автомобилей типа Т.

Традиционно шасси D считались грузовыми – так их обозначили в заводском каталоге 1914 года. Существовали планы начать постройку

■ «Руссо-Балты» для Государственного банка красили в зелёный цвет. Шасси № 394, серия 13. Рисунок А. А. Атюкина





■ Возрождённая линейка «Руссо-Балт D 24/40 HP» на службе в Риге в начале 1920-х гг.

на их базе лёгких грузовиков для Военного ведомства, но их не реализовали. Можно назвать их усиленными легковыми шасси или грузопассажирскими, предназначенными для нагрузки в 1000 кг. Не удивительно – большинство из машин типа D 24/40 HP строили для Государственного банка, они перевозили кроме шести человек массивный сейф с деньгами или ценностями. Стандартным кузовом для них был легковой – ландоле.

Серия 13 включала 12 автомобилей модели D. Шасси № 394–404 делали по заказу Госбанка, их оснастили кузовами ландоле. Две машины (шасси № 394 и № 403) попали в Москву, где прослеживаются до 1916 года. Одна из них, № 403, в 1919 году числилась в РККА и находилась в составе 5-й армии в Казани, а № 397 прошёл в 1925–1926 календарном году капитальный ремонт на Броне-танко-автомобильном заводе № 2 (БТАЗ-2) в Москве.

В октябре 1913 года РБВЗ отгрузил Госбанку ещё три ландоле зелёного цвета модели D 24/40 HP, заказанных ещё в январе – шасси № 429–431 серии 16 (внутризаводское обозначение D 24). На маши-

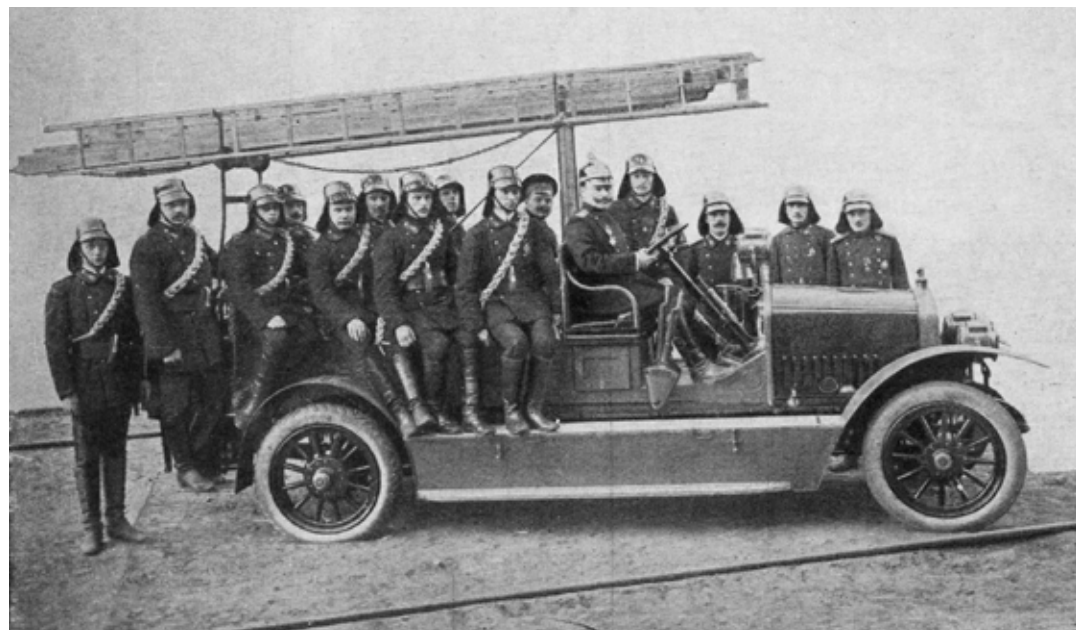
нах этой серии повысили полезную нагрузку до 1600 кг за счёт применения шин размером 895x135 мм, в остальном же изменений почти не было. Тогда же один автомобиль этой модели, шасси № 434, с кузовом ландоле-лимузин поступил на службу правления Екатеринбургской железной дороги, его заказали в апреле 1913 года. Остальные машины D 24/40 HP 16-й серии, шасси № 432–433 и 435–438 предназначались для Государственного банка, но их отгрузка затянулась до августа

1914 года. Когда они были готовы, Госбанк пожертвовал их на военные нужды. Шасси отдал Главному артиллерийскому управлению Русской армии и отправили на Петроградский артиллерийский склад в распоряжение штабс-капитана Некрасова, куда они прибыли в сентябре.

Работавшему в Главном военнотехническом управлении «артиллерийскому офицеру с аэроплана «Илья Муромец» № 4» Некрасову военный министр генерал от кавалерии В. А. Сухомлинов поручил

разработку бронированных автомобилей на шасси «Руссо-Балт» типов С и D. Первые получили четыре единицы, а вторых – шесть, хотя шасси D первоначально предназначались для установки электроосветительных аппаратов «Шуккерт». Таким образом, всего в 1913–1914 годах РБВЗ построил 22 автомобиля и шасси модели D 24/40 HP, из них только одну пожарную машину.

В привлечённой к работе мастерской А. А. Братолюбова в Петрограде собрали в 1915–1916 годах десять бронеавтомобилей «Руссо-Балт» конструкции штабс-капитана Некрасова. Броню поставил Обуховский завод. Кроме шести машин на перечисленных выше шасси D 24/40 HP, четыре броневики построили на шасси С 24/40 HP (№ 531, 536, 540 и 541). Первые три «бронеавтомобильястребителя» (так называли их Некрасов и Братолюбов) на шасси D не имели башен и оснащались 37-мм автоматической пушкой и тремя пулемётами, а на три шасси D из второй партии поставили броню, башни и вооружили каждую тремя пулемётами. Однако испытания всех блиндированных машин выявили многочисленные недостатки, главным из которых была значительная перегрузка шасси и двигателя, несмотря на то, что рамы, оси и рессоры усилили, а пневматики заменили на грузошины. На фронт их не отправили, оставив в составе Запасного бронедивизиона в Петрограде в качестве учебных и резервных машин. Бронированные «Руссо-



■ Известный снимок, опубликованный в каталоге IV Международной автомобильной выставки, – пожарная машина «Руссо-Балт D 24/40 HP» Петровского добровольного общества в Риге



■ Летучий санитарный отряд Петровского добровольного пожарного общества в день своего 4-летнего юбилея. Санитарная машина – «Руссо-Балт D 24/40 HP», шасси № 405. Август 1914 г. Снимок фотографа Лапиньша из газеты *Waravīksne* («Радуга»)

Балты» этого типа не приняли участия в войне, зато активно использовались в революционных конфликтах. В феврале 1917 года они находились на ремонте в Петроградской усиленной автомастерской, чины которой вывели их на улицы города для поддержки революции.

По окончании Гражданской войны броневики Некрасова–Братолова постепенно разбронировали и, вероятно, переделали в лёгкие грузовики. Известно, что шасси № 432 находилось в 1923 году на ремонте на БТАЗ-2 под записью «3/4 тонны». Там же в то время ремонтировали «грузовой автомобиль» на шасси № 437, а прибывший на завод из Учебной автороты «Руссо-Балт» шасси № 438 числился в списке грузовиков и броневиков.

Необходимо отметить, что на РБВЗ в конце 1914 года разработали и выдали в производство чертежи на тип D 24 серии 20. В неё же входили грузовики с обозначением М₄. Какими могли быть эти автомобили? Теперь остаётся только догадываться и... продолжать поиски. За рамки бумажных полей эти машины не вышли, Военное ведомство настояло на выпуске только одной модели С 24/40 HP.

«АВТОМОБИЛЬ-ЛИНЕЙКА ПЕТРОВСКОГО ДОБРОВОЛЬНО-ПОЖАРНОГО ОБЩЕСТВА В РИГЬ»

Нас же интересует в первую очередь шасси № 405. На проведённой в Санкт-Петербурге в мае 1913 года IV Международной автомобильной выставке на стенде РБВЗ была

представлена новинка – пожарная линейка «Руссо-Балт D 24/40 HP», построенная на шасси № 405 по заказу Петровского добровольного пожарного общества в Риге – единственный пожарный автомобиль, изготовленный Русско-Балтийским вагонным заводом. Технические характеристики немного отличались от других машин этой модели в серии 13. Размеры шасси были такие же, как и у «банковских» ландоле: колёсная база составляла 3375 мм, колея – 1435 мм. Размер пневматических шин был меньше – 880x125 мм (против 895x135 мм), причём обязательно для передних колёс «гладкая шина», для задних – «рифлёная». Такое же условие предписывалось и для легкового типа С серии 12 с конца 1911 года, а основным поставщиком шин для автомобилей РБВЗ традиционно была рижская фабрика «Проводник». При полной нагрузке оборудованием (складная и две штурмовые лестницы, носилки, багры, брезенты, мешки с опилками, лопатки, черпаки-лопатки, лом, швабры, топор, гидропульт, дымовой аппарат, кирка, кошки, крюки, парусиновые мешки и вёдра, факел, рукава с гайками, ящик с запчастями и принадлежностями) массой в 44 пуда 15 фунтов и командой из десяти человек автомобиль развивал 40 вёрст в час. Другие рижские «пожарки», оснащённые сплошными массивными грузоплатформами, такой скорости достичь не могли.

Пожарный «Руссо-Балтийский» пережил две переделки. В августе 1914 года началась Первая мировая

война. Петровское пожарное общество сразу же пожертвовало свой автомобиль для перевозки раненых солдат. Пожарную надстройку демонтировали, на шасси поставили санитарный кузов, рассчитанный на шесть тяжелораненых или четырнадцать легкораненых бойцов. Переоборудование машины обошлось в 1200 рублей и проводилось на средства членов Общества. 14 [27] сентября автомобиль сделал свой первый рейс – отправился к линии фронта в приграничный Тауроген и привёз в Ригу раненых воинов. В дальнейшем машина работала в городе, к ноябрю она перевезла с вокзала в близлежащие госпитали и лазареты 26 раненых офицеров и 658 солдат, а также четырёх раненых немецких пленников. Время от времени Летучий санитарный отряд, в котором работало ещё четыре легковых автомобиля, выезжал на фронт.

Отгремела Первая мировая война, а за ней и Гражданская. На территории бывших Лифляндской и Курляндской губерний возникло новое государство – Латвия. До конца 1919 года там шли ожесточённые бои, в которых участвовали поочередно разные армии и формирования. И все они – германские войска, прибалтийский фрайкор, белые и красные латыши, армия Эстонии

и добровольцы русско-германской Западной армии занимались реквизицией автомобилей. Удивительно, но рижский «Руссо-Балт» пережил те лихие годы. Может быть, пожарные его хорошо спрятали? Как бы там ни было, но в 1920 году машине вернули её прежний облик, почти... всю надстройку и оборудование бережно сохранили и снова водрузили на шасси. Правда, на машине появились новый капот, фары и другие детали, а вся символика Российской империи ис-



чезла. Не пожалели не только двуглавых орлов на маскоте и эмблемах, но даже надпись «Руссо-Балтийский» латыши с радиатора убрали. А автомобиль и команда служили ещё долго, пожарные носили свои старые имперские каски, заменив на них кокарды.

В середине 20-х годов в Латвии началось обновление и пополнение парка пожарных машин. Линейку «Руссо-Балт» списали, следы её потерялись. Казалось бы машина пропала навсегда. Но вот спустя много лет, в июне 1976 года, во время проведения ралли «Валмиера-76» энтузиасты Латвийского клуба античных автомобилей случайно наткнулись на грудку остатков техники, среди которых были и части автомобиля «Руссо-Балт». О том, как это произошло и что в итоге получилось, мы обязательно расскажем! 🇷🇺

Благодарим за помощь в подготовке материала Андрея Атюкина, Алексея Богданова, Гунарса Дортанса и Дениса Орлова.

(Окончание следует)