**Введение**

Любое событие, которое так или иначе дало толчок развитию принципиально нового вида деятельности, рано или поздно рассматривается как историческое. Чтобы установить его подлинность и точное время свершившегося, обычно опираются на документальные доказательства. Общественность России сравнительно недавно отметила 100-летие со дня появления первого отечественного автомобиля с двигателями внутреннего сгорания. Но прежде чем отмечать круглую дату события, давшего начало автомобилестроению в России, нужно было бы собрать информацию, которая позволила бы с уверенностью утверждать факт, время и место этого события.

К сожалению, долгое время исследования развития автомобилестроения в нашей стране не велись. Во всяком случае, публикаций на эту тему было мало, и они носили случайный характер. В конце 40-х годов внимание отечественных историков привлекли факты первенства отечественных ученых и техников. Тогда стало очевидным, что страна, ставшая великой мировой державой в век научно-технического прогресса, должна в этой области располагать достойной биографией, которая создавала бы фундамент образа великой державы.

Началом работы в этом направлении стала статья А.М. Креера, опубликованная в журнале "Автомобильная и тракторная промышленность" № 6 за 1950 г., в которой впервые за послереволюционный период были названы имена 39 русских инженеров, изобретателей, предпринимателей, сыгравших важную роль в становлении и развитии отечественных автомобильной промышленности и транспорта, а также создателей первого русского автомобиля: Евгения Александровича Яковлева (1857-1898 гг.) и Петра Александровича Фрезе (1844-1918 гг.).

В дальнейшем Н.А. Яковлев (1955 г.), А.С. Исаев (1961 г.), В.И. Дубовской (1962 г.), Л.М. Шугуров (1971 г.), А.И. Оношко (1975 г.), Н.Я. Лирман (1976 г.), В.Н. Беляев (1981 г.) и Я.И. Пономарев (1995 г.) проводили исследования в этом направлении. Особого внимания заслуживает находка сотрудника государственного архива Горьковской области А.И. Оношко. Среди стеклянных негативов М.П. Дмитриева, фотолетописца Поволжья, он обнаружил достаточно четкий негатив фотографии автомобиля Е.А. Яковлева и П.А. Фрезе, по которому впоследствии независимо друг от друга В. И. Дубовской, Ю.А. Долматовский, Л.М. Шугуров и Е.С. Бабурин графоаналитическим методом определили размерные соотношения конструкции и масштаб. Это позволило определить размеры деталей и в 1996 г. построить действующую копию автомобиля. Его база -1370 мм, колея - 1230 мм спереди и 1290 сзади, длина - 2180 мм, ширина-1530 мм, высота - 1440 мм (при сложенном верхе). Анализ показал, что они заметно отличаются от размеров моделей "Вело" и "Виктория" фирмы "Бенц".

В настоящее время известен еще один снимок первого русского автомобиля, помещенный А. Шустовым в альбоме "Иллюстрированный вестник культуры и торгово-промышленного прогресса России 1900-1901 гг.". Описание керосиновых двигателей Е.А. Яковлева, которые выпускались с 1891 г. на его заводе в Санкт-Петербурге (Б. Спасская ул., д. 28), публиковалось на страницах журнала "Вестник Императорского технического общества" (вып. XI, 1891 г.).

Подробное же описание самого автомобиля было помещено в "Журнале новейших изобретений и открытий" (№ 24, 1896 г.), вышедшем перед открытием Всероссийской художественно-промышленной выставки в Нижнем Новгороде, которое состоялось 27 мая (9 июня) 1896 г.

Император Николай II, как следует из его дневника, осматривал экспонаты выставки три дня и 2(15) августа осмотрел экипажный отдел, где ему демонстрировали автомобиль в действии. ("Смотреть не на что, за границей лучше".)
    Сказанное царем, помазанником Божьим, воспринималось как истина в последней инстанции. Император не оценил первый автомобиль России.
    На Нижегородской ярмарке рухнули надежды создателей первого российского автомобиля. Двигатель системы Яковлева принес конструктору серебряную награду, экипаж фирмы "Фрезе и К" был также отмечен серебряной медалью, а о главном их экспонате - автомобиле почти нигде не упоминалось. Будто его и не было на выставке. Возможно, раздражение и обида, отсутствие поддержки подтолкнули Евгения Яковлева и Петра Фрезе к мысли избавиться от своего творения.

**Изобретение первого автомобиля**

История первого российского автомобиля началась в 1893 году в Чикаго, на всемирной выставке, где демонстрировался автомобиль "Бенц" модели "Вело". Он и привлек внимание двух петербуржцев, представляющих здесь свою продукцию. Что интересно: впервые встретились они только на выставке. Это были владелец завода керосиновых и газовых двигателей Евгений Александрович Яковлев и управляющий фабрики конных экипажей Петр Александрович Фрезе. Решение изготовлять совместными усилиями аналогичный "самобегательный экипаж" напрашивалось само собой. И через три года, в 1896 году, первый российский серийный автомобиль был представлен широкой публике.

Нетрудно догадаться, что двигатель и трансмиссия были изготовлены заводом Яковлева, а корпус, ходовая часть и колеса - фабрикой Фрезе. Естественно, эта машина была очень похожа на конструкцию Бенца и по внешнему виду, и по конструктивным решениям. Однако она была не повторением немецкой конструкции, а своей оригинальной разработкой. Чертежей не сохранилось, и параметры автомобиля историки восстанавливали по имеющимся фотографиям и описаниям.

Что же представляла из себя эта конструкция?

Как по внешнему виду, так и по конструкции первый российский автомобиль сильно напоминал "Бенц-Вело", а также производимый во Франции по лицензии фирмы "Бенц" автомобиль "Ришар-Дюк".

В оборудование машины входили складной кожаный верх, гудок с резиновой грушей, фонари со свечами. Для поворота служил установленный вертикально перед сиденьем рулевой рычаг на колонке.

Компоновка - заднемоторная. Двигатель - мощностью 2 л. с., четырехтактный, с одним горизонтально расположенным цилиндром. (У "Бенца" мощность была 1,5 л. с.) Для охлаждения цилиндра служила вода, а теплообменниками являлись две латунные емкости, размещенные вдоль бортов в задней части машины. Зажигание смеси было электрическим (батарея сухих элементов и патентованная свеча), в то время как на многих двигателях тех лет применялась калильная трубка. Карбюратор был простейшим, так называемого испарительного типа (в отличие от современных карбюраторов распылительного типа). Его корпус в виде высокого цилиндра находился в заднем левом углу кузова. Как и на всех других двигателях Яковлева, выпускной клапан имел механический привод, а впускной клапан действовал, как тогда говорили, "автоматически" т.е. от разряжения.  Перед двигателем (он располагался у задних колес) под сидением водителя и пассажира проходил поперечный ведущий вал с дифференциалом. Насаженные на его концы звездочки через цепи передавали вращение ведомым звездочкам, соединенным со спицами задних ведущих колес шестью стремянками каждая. Судя по отношению диаметров цепных звездочек, видимых на сохранившихся снимках русского автомобиля, передаточное число главной передачи составляло около 5,45. Машина имела два тормоза. Ручной тормоз (от рычага, расположенного у левого борта кузова) действовал на шины задних колес, прижимая к ним крохотные тормозные колодки. Именно этот тормоз по современной терминологии являлся рабочим, а другой - ножной - выполнял вспомогательную роль и действовал на ведущий вал трансмиссии.

 Коробка передач - аналог бенцовской, однако кожаные ремни заменены на более надежные, выполненные из многослойной прорезиненной ткани. Имелось две передачи вперед и режим холостого хода. Задняя передача отсутствовала. Особенности ременной передачи позволяли обойтись без сцепления. Трансмиссия представляла собой очень необычную с современной точки зрения конструкцию. От коробки усилие передавалось на дифференциал с поперечными приводными валами, от которых посредством двух цепных (велосипедных) передач и вращались ведущие колеса. То есть межколесный дифференциал находился не между колес, а несколько перед ними. Тормоза было два. Основной (ножной) действовал на ведущий вал коробки передач. Другой (ручной) прижимал резиновые бруски к шинам задних колес. Передачи включались рычажками, помещенными на стойках слева и справа от рулевой колонки, передача заднего хода отсутствовала. Машина Яковлева и Фрезе не была просто копией немецкой модели, несмотря на то, что к 1896 году по Петербургу уже ездили четыре "бенца": две - модели "Вело" и две - "Виктория". Справедливости ради следует отметить разницу между русской и немецкой машинами в двигателе рулевом управлении, в конструкции колес и других деталей. Кроме того, первый "Бенц-Вело" поступил в Петербург в мае 1895 года, когда даже подробное знакомство с его устройством не могло повлиять на конструктивные основные решения Яковлева и Фрезе.

Ходовая часть автомобиля, выполненная фабрикой Фрезе, имела очень много общего с конными экипажами. Кузов был двухместный, открытый, с откидным матерчатым верхом. Вообще, вся конструкция очень напоминала пролетку без облучка (места, где сидел ямщик) и по внешнему виду, и по устройству. В подвеске использовались полные эллиптические рессоры (их еще называют "каретными"). Колеса - деревянные, задние - больше передних, с цельными резиновыми шинами. Ступицы колес крепились на подшипниках скольжения - классическое тележное решение! Переднюю и заднюю ось связывал подрамник, образуя своеобразное шасси, к которому при помощи рессор и крепился кузов. Очень оригинально было выполнено рулевое управление. Передние колеса поворачивались на шкворнях вместе с рессорами.

Машина весила около 300 кг и могла развивать скорость до 21 км/ч. Запас бензина позволял двигаться 10 часов. Длина составляла 2,2 метра, ширина - 1,5 метра.

Первый русский автомобиль демонстрировался на Нижегородской выставке в 1896 году, где совершал демонстрационные поездки. К сожалению, он не вызвал интереса у официальных лиц Российской империи, и создатели конструкции могли рассчитывать только на самих себя. Но и Яковлев, и Фрезе были не фанатиками-изобретателями, а промышленниками. И уже в 1897 году в газете "Новое время" появилось рекламное объявление следующего содержания: "Завод Е. А. Яковлева предлагает самодвижущиеся экипажи с быстрым выполнением заказов и по умеренным ценам". Сейчас уже невозможно установить, сколько автомобилей было изготовлено. Одно можно сказать точно: конструкция Яковлева - Фрезе была создана именно как серийный, коммерческий автомобиль.

**Евгений Александрович Яковлев**

**(1857-1898)**

Не каждому госпожа История дает право стать одним из создателей первого отечественного автомобиля, не каждый может назвать себя зачинателем моторостроения страны. Эти лавры достались Евгению Александровичу Яковлеву.

Родился Евгений Александрович Яковлев в 1857 году в Санкт-Петербургской губернии.    Много лет роясь в архивах в поисках сведений о жизни нашего выдающегося соотечественника, удалось проследить его военную карьеру, а вот все, что было до нее, окутано покровом тайны, которую пока не удалось раскрыть. Начинал он с учебы в приготовительном пансионе привилегированного Николаевского кавалерийского училища, затем в 1875 году окончил Морское училище и был определен во флот юнкером.
 Юнкер, гардемарин, мичман, лейтенант. Походы по Балтике в 1875 году на клипере "Алмаз", на крейсере "Забияка". После сдачи экзамена 30 апреля 1877 года произведен в гардемарины. Походы за границу под андреевским флагом и под чужими флагами. Он ходил на германском пароходе "Цимбрия", с 9 сентября 1878 года по 17 февраля 1879 года местом его службы был американский пароход "Язу". Была почетная служба при дворе и не очень почетная - при тюрьме. Были домашние аресты без выставления часового у каюты, где он жил. Были аресты и с часовым. Все было. А потом провал при поступлении в Морскую академию. Яковлев прекрасно понимал, что он не провалился, а его провалили. В 1878 году Е.А.Яковлев произведен в мичманы "за выслугой лет и по экзамену". 9 апреля 1880 года Е.А.Яковлев переведен в 8-й флотский экипаж, а с 9 мая 1881 года временно командовал 9-й ротой и хором музыкантов экипажа. 5 июня 1881 года - сдал роту, приблизительно в тот же период женился на Софье Петровне Кузьминой, дочери надворного советника, что, по всей видимости, и дало Е.А.Яковлеву первоначальный капитал для будущей предпринимательской деятельности.

    Сопоставляя имеющиеся архивные материалы, можно предположить, что Яковлев был внебрачным сыном влиятельно царского вельможи, чье покровительство помогло ему успешно начать военную карьеру и даже получить "личное дворянство". Но этого оказалось недостаточно для поступления в высокопрестижное дворянское высшее учебное заведение. Как бы там ни было, офицер, подававший большие надежды, вынужден был уйти в отставку. 1 января 1883 года его произвели в лейтенанты, а 14 февраля списали из флота в долгосрочный отпуск.
    В 1884 году он объявился в своем, доме на набережной реки Малой Невки и сразу же взялся оборудовать в подвале дома мастерскую-лабораторию для исследования работы двигателей внутреннего сгорания (ДВС). Поначалу он пробовал переделать газовые двигатели системы Н. Отто на жидкое топливо. Дни и ночи работал Яковлев, работали поверившие в него люди - рабочие. ДВС долго не давался в руки. От постоянного шума в подвале, особенно при испытаниях двигателей, дом, казалось, вот-вот рухнет. Нужно было отдельное помещение. 6 апреля 1891 года Е.А.Яковлев основал "Машиностроительный, чугунно- и меднолитейный завод Е.А.Яковлева", располагавшийся в Санкт-Петербурге по адресу Большая Спасская, 28. Завод выпускал нефтяные, газовые и бензиновые двигатели внутреннего сгорания, а также системы отопления на их основе. По тем временам завод был неплохо оборудован - имел паровую машину мощностью 58 сил, 20-ти сильный керосиновый двигатель и два газовых двигателя мощностью по 4 лошадиных силы. Объем выпуска составлял несколько десятков двигателей в год, а валовой оборот в 1894 году достиг 770 тыс. рублей.

    4 апреля 1885 года Яковлев подал градоначальнику прошение о строительстве во дворе собственного дома сарая, который можно было бы использовать под мастерскую. Целых восемь месяцев длилась стройка. В итоге получилась приличная мастерская с двумя токарными, пятью сверлильными станками, пятнадцатью тисками и двумя горнами.
    Когда все было готово, размещено по местам и поблескивало свежей краской, Евгений Александрович придирчиво осмотрел "сарай", остановился посреди и довольно улыбнулся. Давненько рабочие не видели такой улыбки у своего хозяина. И вспомнился им первый опыт, который они проводили в подвале дома Яковлева. Вспомнилось, как туда притащили тяжеленный и громоздкий газовый двигатель системы Отто. Что только они с ним не делали, а он не хотел жидкого топлива, требовал газа. И все же люди заставили его работать на керосине. Только длилось это не долго. Заставить двигатель глотать вместо газа керосин, заставили. Но кому нужна такая громадина - почти 42 пуда на одну лошадиную силу. Это же 370 килограммов! Снова раздумья.
    Лишь тогда, когда он принялся за разработку двигателя собственной конструкции, пришло какое-то успокоение.
    В 1889 году наконец-то первый двигатель внутреннего сгорания на жидком топливе конструкции Яковлева был изготовлен. выдержал все испытания и даже выгодно продан. Начало было положено. Через год были созданы двигатели мощностью в шесть, восемь и двенадцать лошадиных сил. Они работали стабильно и выглядели пристойно.
    Работы, проводившиеся в мастерской-лаборатории отставного офицера флота Евгения Яковлева, привлекли внимание инженерно-технической общественности столицы. Это должно было произойти: такими исследованиями в Петербурге, да и во всей России, никто не занимался. За успехами Яковлева внимательно следило Русское общество естествоиспытателей. Он был приглашен на его VIII съезд и сделал сообщение об итогах работы по созданию двигателя на жидком топливе, которое вызвало большой интерес. Новейший двигатель его конструкции был выставлен в лаборатории Дмитрия Ивановича Менделеева, чей авторитет был непререкаем. Академик Менделеев, с мнением которого считались во всем мире, высоко оценил труды отставного лейтенанта. И это сыграло большую роль в дальнейшем успехе Евгения Александровича. Начали поступать заказы. В 1891 году мастерская уже изготовила двадцать двигателей внутреннего сгорания конструкции Яковлева, а заказы все прибывали. Мастерская стала тесной. Нужен был завод.
    Уверенность Евгения Яковлева в своих силах окрепла и после того, как он получил письмо от выдающегося конструктора газовых двигателей Николаса Отто. Первые свои опыты Яковлев, как мы теперь знаем, начинал с них, переводя с газового топлива на керосин и бензин. Акционерное общество Дойтц, во главе которого стоял в то время Отто, приобрело один такой переделанный двигатель. Вот что он писал Яковлеву: машина после переделки с газа на бензин работает отменно и не только на бензине, но и на керосине "вполне исправно". Получить такую похвалу от патриарха моторостроения газовых двигателей было очень лестно.
    В середине 1891 года неподалеку от дома, где жил Яковлев, на Большой Спасской, 28, он открыл Первый русский завод газовых и керосиновых двигателей. По архивным документам можно установить его оборудование. Завод располагал газовым двигателем мощностью шесть лошадиных сил, одной вагранкой, шестнадцатью различными станками. Работало на заводе пятьдесят рабочих.
    Словом, лейтенант Балтийского военно-морского флота в отставке стал полным адмиралом российского моторостроения. На Всемирной Колумбовой выставке в Чикаго в 1893 году красовались двигатели внутреннего сгорания на жидком топливе, построенные на Первом русском заводе газовых и керосиновых двигателей. Выставочный комитет наградил завод и его владельца бронзовой медалью и почетным дипломом выставки. Напомним, что Колумбова выставка стала стартовой площадкой российского автомобилестроения. Здесь встретились Евгений Александрович Яковлев и горный инженер Петр Александрович Фрезе. Через три года их совместного труда и был создан первый русский автомобиль. На этой выставке они долго изучали экспериментальный образец немецкого "Бенц-Вело". И здесь, у этой бенцевской машины, решили построить свой отечественный автомобиль. В 1896 году усилиями Первого русского завода газовых и керосиновых двигателей Е. А. Яковлева и экипажной фабрики "Фрезе и Неллис" такой автомобиль был создан.
    В 1894 году Яковлев продал свои двигатели уже на 44 050 рублей, израсходовав 600 пудов (9,6 тонны) каменного угля на 9000 рублей, 1000 пудов (более 16 тонн) керосина на 100 рублей.
    Евгений Александрович Яковлев был патриотом до мозга костей. Иногда этот патриотизм вызывал недоумение, а подчас и саркастические улыбки. На своем заводе он использовал только отечественные сырье и материалы, хотя не всегда это получалось. Так он вынужден был покупать уголь и кокс из Англии (российские аналоги не подходили по технологии). Он отверг попытки нерусских занять должность управителя заводом и инженера-технолога. Имена их мы пока установить не смогли. На документах завода имеются подписи, но они крайне неразборчивы. Словом, он всеми силами старался оправдать наименование завода: "Первый русский". Отступал от своего правила Яковлев лишь в одном - продаже своих двигателей не только на внутреннем рынке, но и за границу. Этим он хотел возвеличить Россию и показать, что она может производить двигатели лучше, чем в Европе, и в этом он добился успеха.
    Все работники Яковлева гордились наградами своего предприятия. К этому были все основания. Каждая выставка, где представлялись двигатели Яковлева, как бы считала своим долгом наградить эти экспонаты. В 1892 году в Петербурге и Москве проводятся электрические выставки, и обе награждают завод серебряными медалями. В 1893 году, как мы уже говорили, двигатели Яковлева были отмечены бронзовой наградой и почетным дипломом Всемирной Колумбовой выставки. В 1894 году на сельскохозяйственной выставке в Барановичах вновь серебро. На Нижегородской ярмарке 1896 года - опять серебро!
    Но была и другая сторона этих медалей. Награды требовали от творца двигателей напряжения всех сил. В конце концов он слег. Но и больным продолжал работать над своими проектами. Болезнь не отпускала. 10 мая 1898 года Евгений Александрович Яковлев скончался. Ему шел всего лишь сорок первый год. Осиротели его сыновья Александр, который потом стал художником и автомобилистом, Алексей, будущий инженер, и дочь Александра, будущая оперная певица, которая часто выступала вместе с Шаляпиным. Его похоронили на Волковом кладбище. К сожалению, до сих пор могила не найдена. Во главе его дела стала вдова Яковлева Софья Петровна. В 1902 году она сдала завод на двенадцать лет в аренду акционерному обществу "Вулкан", а сама удалилась в Москву, где владела другим яковлевским предприятием.

Несмотря на то, что в своих изысканиях вышеупомянутые исследователи, в частности В.И.Дубовской, опирались на документы из Центрального государственного архива ВМФ, Научно-библиографического архива Академии художеств и другие солидные источники, некоторые из приведенных фактов нуждаются в комментариях и уточнениях. Коснемся, в частности, образования, полученного Е.А.Яковлевым. Что касается приготовительного пансиона Николаевского кавалерийского училища, то здесь все ясно - пансион по своему статусу соответствовал военной гимназии, имел в тот период 6-летний курс обучения и подготавливал воспитанников к поступлению в военные училища. Сложнее с Морским училищем (так именовался Морской корпус с 1867 по 1891 год). Известно, что Е.А.Яковлев был выпущен во флот юнкером в 1875 году, произведен в гардемарины в 1877, а в 1878 - в мичманы. В то же время, Морское училище в период 1860 - 1882 гг. выпускало своих воспитанников во флот гардемаринами и они производились в мичманы независимо от имеемых вакансий сразу после практического плавания. Поэтому, скорее всего Е.А.Яковлев окончил не Морское училище, а Морские юнкерские классы, основанные в 1851 году адмиралом М.П.Лазаревым (1788-1851) и просуществовавшие под разными наименованиями до 1861 года, когда они были упразднены. Возрождены были классы в 1872 году после отмены статей Парижского трактата, запрещавшего России иметь флот на Черном море. Морские юнкерские классы, в отличие от Морского училища, имели вместо 4-х летнего периода обучения 3-х летний период по программе Морского училища, воспитанники выпускались во флот в зависимости от успеваемости гардемаринами или юнкерами и производились в мичманы после 2-х морских компаний с правами выпускников Морского училища. Более того, примечательно, что эти классы находились в г.Николаеве, и безусловно, поступить в эти классы человеку незнатного происхождения было значительно проще, тем более, что личное дворянство Е.А.Яковлев получил скорее всего с производством в первый офицерский чин. Как видно, Е.А.Яковлев с большой степенью уверенности выпускник не Морского училища, а Морских юнкерских классов в г.Николаеве с правами выпускника Морского училища после производства в мичманы. В последнее время появилась еще одна версия, высказанная в журнале "За рулем" ( N 10, 1995 г.) известным историком, академиком Академии транспорта России Я.Пономаревым, которая заключается в том, что Е.А.Яковлев закончил Морское инженерное училище. Однако данная версия не выдерживает никакой критики по той причине, что выпускники этого училища принадлежали к корпусу инженер-механиков флота и в период с 1854 по 1907 год носили общеармейские, а не флотские чины.

Возникают вопросы и по некоторым другим фактам биографии Е.А.Яковлева, например по увольнению его в 1883 году в бессрочный отпуск. Дело в том, что бессрочные отпуска для офицеров 24 января 1865 года были отменены. Более вероятно, что Е.А.Яковлев подал прошение об увольнении в запас или об отставке уже в феврале 1883 года, и в соответствии с существовавшими тогда правилами мог находиться в отпуске до разрешения этого вопроса. Так что флотская часть биографии первого российского автомобилестроителя еще ждет своего исследователя.

**Петр ФРЕЗЕ**

**1844 - 1918**

     O детстве и юности Петра Фрезе, одного из конструкторов первого российского автомобиля, почти ничего не известно. Знаем лишь, что родился он в 1844 году и в 1865-м окончил Петербургский горный институт, получив диплом и право на чин подпоручика (и в те времена после окончания некоторых вузов присваивали воинские звания).

    Жизнь - сплошная череда вопросов. Как оказался молодой горный инженер, только что получивший диплом, на экипажной фабрике Карла Карловича Неллиса, даже предположить трудно. С горным делом это ремесло, кажется, никоим образом не связано. Как бы то ни было, но со второй половины шестидесятых годов Петр Александрович Фрезе накрепко соединил свою судьбу со строительством экипажей - от карет до грузовых платформ.
    Умный, грамотный, способный молодой инженер быстро завоевал симпатии хозяина и вскоре стал управляющим фабрики. Дела на предприятии с приходом Петра Фрезе заметно улучшились, и не было ничего удивительного, что Карл Карлович взял его в компаньоны. На здании фабрики появляется вывеска: "Экипажная фабрика Неллис и Фрезе", которая была основана К. Неллисом в 1827 г. Она размещалась в доме № 10 по Эртелеву переулку и была известна высоким совершенством колясок, карет, дрожек (до сих пор в С.-Петербурге сохранена карета, изготовленная в 1866 г. фабрикой "К. Неллис" для жены русского царя Александра III). Фрезе, склонный к изобретательству, разработал немало усовершенствований в конных экипажах. Например, среди предложенных им оригинальных технических решений - "новая система увески экипажей на лежачих рессорах", защищенная Привилегией № 10 408 от 28 декабря 1883. Экипажи Фрезе, как и двигатели Яковлева, демонстрировались в 1893 г. в Чикаго
    Постепенно компаньон в управлении фабрикой выходил на первое место, все заметнее оттесняя стареющего хозяина, у которого к тому же не было наследников. В начале девяностых годов над зданием была водружена новая вывеска: "Экипажная фабрика Фрезе и Неллис".

    Ее продукция шла в столице нарасхват, и авторитет фирмы настолько вырос, что ей было предложено показать свои экипажи на Всемирной выставке в Чикаго, посвященной четырехсотлетию открытия Христофором Колумбом Америки и потому названной Колумбовой. Она открылась в июне 1893 года. Продукция экипажной фабрики "Фрезе и Неллис" была замечена, и выставочный комитет наградил ее бронзовой медалью и почетным дипломом.
    Конечно, получить награду на Всемирной выставке - дело почетное, но нам сдается, что в далеком Новом Свете произошло событие, имевшее для Петербурга и всей России более важное значение. В Чикаго встретились две незаурядные личности - Петр Александрович Фрезе и Евгений Александрович Яковлев, который представлял на выставке двигатели собственной конструкции и тоже был отмечен бронзовой медалью и почетным дипломом. Именно здесь, на стендах, они увидели экспериментальный образец автомобиля Карла Бенца модели "Вело", не один раз стояли возле него и именно здесь пришли к решению совместными усилиями создать свой, русский автомобиль. Вероятно, нелишне напомнить, что на этой выставке не могло быть машин американского производства. Первая из них была построена Генри Фордом два года спустя, в 1895-м.

В конце 1898 года Петр Фрезе представляет на рассмотрение императора Устав Акционерного общества постройки и эксплуатации экипажей и автомобилей "Фрезе и К". В июле 1899 года был получен ответ: "Государь Император Устав Акционерного общества постройки и эксплуатации экипажей и автомобилей "Фрезе и К°" рассмотрел и Высочайше утвердить соизволил в Петергофе в 11 день июня 1899 года".
    В 1902 году фирма "Фрезе и К" создает первый в России троллейбус, строит свой первый автомобиль-омнибус (автобус), выполняет первый и единственный заказ военного ведомства на постройку восьми механических экипажей для войсковых маневров под Курском. Конечно, о таком мизерном заказе можно сказать, что на безрыбье и рак рыба, но успешное испытание автомобилей Фрезе в тяжелых условиях военных учений стало для фирмы неплохой рекламой. На следующий год почтовое ведомство заказывает уже четырнадцать автомобилей для Главпочтамта Петербурга. Желтые почтовые автомобили-фургоны стали привычными для жителей столицы. Кстати, эксплуатацию этих машин, равно как и укомплектование водителями, "Фрезе и К" взяла на себя. К большому сожалению, в ночь с 26 на 27 марта 1904 года в огне сгорели почти все самоходные экипажи Главпочтамта. Расследование так и не определило причины пожара.
    Еще раньше, в начале 1903 года, П. Фрезе постигла другая неудача. 21 января Городская дума начала рассматривать его прошение открыть "автомобиль-омнибусное" движение в Петербурге по двум маршрутам. От городских властей не требовалось никаких затрат, но в Думе прошение дебатировалось две недели, и лишь 5 февраля дали разрешение сроком... на три месяца. От такого "подарка" Фрезе отказался, сочтя его оскорбительным.
    В октябре 1904 года фирма "Фрезе и К" выполняет заказ торговой фирмы "Жорж Борман" и продает ей пять своих машин. Владелец

 Фирмы - Григорий Борман был консулом Румынии при дворе императора России и имел возможность приобрести автомобили в любой другой стране, но предпочел машины петербургского производства. Он не ошибся: автомобили работали отменно, доставляя товары не только по Петербургу, но и в его пригороды.

    В 1905 году фирма создает невиданный до того автомобильный поезд с активными прицепами. На автомобиле-тягаче был установлен двигатель внутреннего сгорания, приводивший в действие электрический генератор. Ток от него поступал и на двигатели самого тягача, и на все шесть прицепов. Таким образом, прицепы как бы "помогали" своими моторами тягачу.
    П. Фрезе предложил использовать этот автопоезд для пассажирских перевозок на городских маршрутах, но городская управа приняла такое решение, которое фактически закрыло путь этому российскому изобретению. Когда, доведенный до отчаяния, Фрезе продал французской фирме "Де Дион-Бутон" свой поезд и во Франции через пару лет появился ему подобный (полковника Ренара), об этом заговорили повсюду. Император Николай II приобрел французский поезд, и российская пресса постоянно сообщала, как он "трудится" на благо царя. То поезд перевозил императорские вещи из Царского Села в Петергоф, то доставлял их обратно, то обеспечивал материалами строительство в Царском Селе...
    С 19 мая по 4 июня 1907 года (по старому стилю) в Петербурге проходила Первая Международная автомобильная выставка. В ней приняла участие фирма "Фрезе и К". Выставочный комитет единодушно решил наградить ее Большой золотой медалью за производство кузовов и распространение автомобилей в России. Заметим попутно, что на Западе какое-нибудь захудалое кузовное производство именовалось не иначе, как автомобильный завод, в России же налаженное автомобильное производство называлось кузовным.
    По сути, создание автопоезда с активными прицепами было лебединой песней фирмы "Фрезе и К" и его владельца, создателя первого в России автотранспортного предприятия. В 1910 году Петр Александрович Фрезе продает свою фирму Автомобильному отделу Русско-Балтийского вагоностроительного завода (РБВЗ), который открыл в Эртелевом переулке, 10 станцию технического обслуживания автомобилей "Руссо-Балт".
    24 апреля 1918 года горный инженер Петр Александрович Фрезе скончался и был погребен на Никольском кладбище, что у Александро-Невской лавры.

Заслуживает внимания вопрос о марке первого русского автомобиля. Судя по публиковавшейся в те годы рекламе, например в петербургской газете "Новое время" (с 27 мая 1896 г. по 17 апреля 1900 г. по старому стилю), машина однозначно была представлена как изделие завода Е. А. Яковлева. В то же время "Журнал новейших открытий и изобретений" (1896. № 24. с. 2-3) сообщал, что "за это дело взялась известная фирма в Петербурге "Фрезе и Ко " (бывш. Неллис), оканчивающая постройку двухместного экипажа с бензиновым двигателем, предназначающегося для отправки на нижегородскую выставку. Фирма "Фрезе и Ко" построила только экипаж, двигатель же построен С.-Петербургским заводом газовых и керосиновых двигателей Е. А. Яковлева".

На основании этой цитаты следует предположить, что Фрезе принадлежит приоритет в создании машины. Однако спор помогло разрешить изучение фирменной латунной таблички на спинке сиденья. Она видна на хранящемся в Нижегородском областном архиве единственном негативе со снимком первого русского автомобиля. На табличке просматривается следующая надпись: "Экипажи, фабр, фрезе и К° машинно-строит. заводъ Е. А. Яковлева. С.-Петербургъ". Она разрешает все споры и дает право считать эту машину изделием Яковлева и Фрезе.

Был ли построен один экземпляр или партия машин? В рекламном объявлении "Нового времени" середины 1897 г. завод Е. А. Яковлева предлагал самодвижущиеся экипажи (заметьте, во множественном числе!) с быстрым исполнением заказов и умеренными ценами.

К сожалению, в 1898 г. Яковлев умер, а его компаньоны не проявили интереса к дальнейшему развитию автомобильного производства. Тем не менее к 1900 г. русские изобретатели не раз заявляли о себе как о специалистах, способных создать самодвижущийся экипаж не только с паровым или электрическим двигателем, но и с двигателем внутреннего сгорания.

Конструкция Яковлева и Фрезе открыла новую эпоху в отечественном транспортном машиностроении, и с 1896 г. мы вправе вести отсчет истории автомобилестроения нашей Родины.

**Значение**

Первый русский автомобиль выполнил роль своеобразного тарана, который пробил стену, стоявшую между российским предпринимательством и зарождавшимся в мире автомобилестроением. Немало энергичных людей взялись за это, на их взгляд, перепективное и выгодное дело. В одной лишь столице Санкт-Петербурге появилось десятка полтора фирм и энтузиастов: экипажные фабрики "П. Д. Яковлев". "Ив. Брейтигам", "Победа", акционерное общество "Г. A. Лесснер", а еще Скавронский, Мейзе, Крюммель, Рогозин, Романов и некоторые другие. В Москве П. Ильин возглавил группу, начавшую строить автомобили в Каретном ряду. За постройку "моторов" принялись в Риге, Варшаве, Ярославле, Нахичевани, даже в Благовещенске. Вот почему, говоря о встрече американской земле двух незаурядных личностей, мы отметили, что она сыграла важную роль для всей России.

