

620.24

E-36

0352494

ЕЖЕГОДНИКЪ

ИМПЕРАТОРСКАГО

РОССІЙСКАГО АВТОМОБИЛЬНАГО

ОБЩЕСТВА



за 1913 годъ.

352494



СОСТОЯЩЕЕ

ПОДЪ

ВЫСОЧАЙШИМЪ

ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА

ПОКРОВИТЕЛЬСТВОМЪ

ИМПЕРАТОРСКОЕ

РОССІЙСКОЕ АВТОМОБИЛЬНОЕ ОБЩЕСТВО.





АВГУСТѢЙШІЙ ПОКРОВИТЕЛЬ ОБЩЕСТВА

ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО,

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ

НИКОЛАЙ АЛЕКСАНДРОВИЧЪ,

САМОДЕРЖЕЦЪ ВСЕРОССИЙСКІЙ.





ПОЧЕТНЫЙ ПРЕЗИДЕНТЪ ОБЩЕСТВА

ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЫСОЧЕСТВО

ВЕЛИКІЙ КНЯЗЬ

МИХАИЛЬ АЛЕКСАНДРОВИЧЪ.



Личный составъ дѣятелей Общества и внутренняя его организація въ 1913 году.

ПРЕЗИДЕНТЪ:

Генераль-Адъютантъ, графъ Владиміръ Борисовичъ *Фредериксъ*.

ВИЦЕ-ПРЕЗИДЕНТЫ:

Шталмейстеръ ВЫСОЧАЙШАГО Двора, князь Алексѣй Дмитриевичъ *Оболенскій*.

Флигель-Адъютантъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА Владиміръ Владиміровичъ *Свъчинъ*.

КОМИТЕТЪ:

ПРЕДСѢДАТЕЛЬ:

Президентъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества.

ЧЛЕНЫ:

Вице-Президенты Общества князь *А. Д. Оболенскій* и *В. В. Свъчинъ*.

Графъ Василій Васильевичъ *Гудовичъ*.

Павелъ Павловичъ *Бекель*.

Павелъ Николаевичъ *Бъляевъ*.

Александръ Львовичъ *Домаховскій*.

Николай Карловичъ *фонъ-Меккъ*.

Андрей Платоновичъ *Нагель*.

Людвигъ Людвиговичъ *Нобель*.

Эммануиль Людвиговичъ *Нобель*.
Вильгельмъ Вильгельмовичъ *фонъ-Нотбекъ*.
Князь Владиміръ Николаевичъ *Орловъ*.
Евгеній Васильевичъ *Рожинъ*.
Өма Альбертовичъ *Стивенсъ*.

КАНДИДАТЫ:

Сергѣй Александровичъ *Ауэрбахъ*.
Павелъ Павловичъ *Бекель*.
Графъ Федоръ Федоровичъ *Бергъ*.
Александръ Александровичъ *Волковъ*.
Борисъ Александровичъ *Игнатъевъ*.
Графъ Өдоръ Александровичъ *Лидерсъ-Веймарнъ*.
Князь Иванъ Николаевичъ *Мещерскій*.
Князь Платонъ Сергѣевичъ *Оболенскій-Нелединскій-Мелецкій*.
Графъ Алексѣй Анатольевичъ *Орловъ-Давыдовъ*.
Баронъ Владиміръ Анатольевичъ *фонъ-деръ-Паленъ*.
Андрей Владиміровичъ *Ратьковъ-Рожновъ*.
Павелъ Павловичъ *Родзянко*.

КАЗНАЧЕЙ:

Вильгельмъ Вильгельмовичъ *фонъ-Нотбекъ*.

Техническая Комиссія:

Павелъ Павловичъ *Бекель*.
Владиміръ Львовичъ *Бьлоручевъ*.
Павелъ Николаевичъ *Бьяевъ*.
Василій Павловичъ *Всеволожской*.
Николай Ивановичъ *Котовичъ*.
Николай Григорьевичъ *Кузнецовъ*.
Александръ Петровичъ *Меллеръ*.
Графъ Александръ Александровичъ *Мордвиновъ*.
Андрей Платоновичъ *Нагель*.
Людвигъ Людвиговичъ *Нобель*.
Вильгельмъ Вильгельмовичъ *фонъ-Нотбекъ*.
Николай Вячеславовичъ *Печаткинъ*.
Владиміръ Владиміровичъ *Свъчинъ*.

Тома Альбертовичъ *Стивенсъ*.
Казиміръ Михайловичъ *Соколовскій*.
Альфредъ Джемсовичъ *Торнтонъ*.
Францъ Викторовичъ *Эбергартъ*.

Ревизионная Комиссія.

ЧЛЕНЫ:

Петръ Петровичъ *Вейнеръ*.
Андрей Андреевичъ *Гассъ*.
Алексѣй Николаевичъ *Синельниковъ*.

КАНДИДАТЪ:

Петръ Ивановичъ *Пузыревъ*.

Спортивная Комиссія:

ПРЕДСѢДАТЕЛЬ:

Н. К. фонъ-Меккъ.

ЧЛЕНЫ:

- | | |
|------------------------|----------------------------|
| 1. П. П. Бекель. | 8. Графъ А. А. Мордвиновъ. |
| 2. В. Л. Бѣлоручевъ. | 9. А. П. Нагель. |
| 3. П. Н. Бѣляевъ. | 10. Е. В. Рожинъ. |
| 4. В. П. Всеволожской. | 11. В. А. Русановъ. |
| 5. Б. А. Игнатъевъ. | 12. Э. А. Стивенсъ. |
| 6. Н. Г. Кузнецовъ. | 13. Б. В. Шульгинъ. |
| 7. М. Н. фонъ-Меккъ. | 14. Ф. В. Эбергартъ. |

Комиссія внутренняго распорядка:

ПРЕДСѢДАТЕЛЬ:

Графъ В. В. Гудовичъ.

ЧЛЕНЫ:

- | | |
|------------------------|----------------------------|
| 1. В. П. Всеволожской. | 4. Князь П. А. Оболенскій. |
| 2. Л. В. Голубевъ. | 5. Э. А. Стивенсъ. |
| 3. Л. Л. Нобель. | |

Комиссія туризма:

ПРЕДСЪДАТЕЛЬ:

Графъ Ф. Ф. Бергъ.

ЧЛЕНЫ:

1. В. П. Всеволожской.
2. А. П. Нагель.
3. Л. Л. Нобель.

4. В. В. фонъ-Нотбекъ.
5. Баронъ В. А. фонъ-деръ-Паленъ.

Страховая Комиссія.

ПРЕДСЪДАТЕЛЬ:

Е. В. Рожинъ.

ЧЛЕНЫ:

1. П. Н. Бѣляевъ.
2. А. В. Даниловъ.

3. В. П. Кочубей.
4. Э. А. Стивенсъ.

Комиссія по разработкѣ правилъ устройства гаражей и храненія бензина.

ПРЕДСЪДАТЕЛЬ:

Н. Г. Кузнецовъ.

ЧЛЕНЫ:

1. П. П. Бекель.
2. В. Л. Бѣлоручевъ.

3. П. Н. Бѣляевъ.
4. Н. И. Котовичъ.

**Списокъ Членовъ Организационнаго Комитета принятой
подъ ВЫСОЧАЙШЕЕ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИ-
ЧЕСТВА покровительство IV-й Международной Автомо-
бильной Выставки.**

ПРЕДСѢДАТЕЛЬ.

Флигель-Адъютантъ *В. В. Свѣчинъ.*

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ КОМИССАРЪ:

С. А. Ауэрбахъ.

Ч Л Е Н Ы:

Алексѣевъ, В. А.	фонъ-Меккъ, Н. К.
Бѣляевъ, П. Н.	Мордвиновъ Графъ, А. А.
Бекель, П. П.	Нагель, А. П.
Бѣлоручевъ, В. Л.	фонъ-Нотбекъ, В. В.
Всеволожской, В. П.	Нобель, Л. Л.
Волковъ, А. А.	Оболенскій Князь, А. Д.
Гудовичъ Графъ, В. В.	Постниковъ, Б. С.
Домаховскій, А. Л.	Рожинъ, Е. В.
Игнатъевъ, Б. А.	Стивенсъ, Ф. А.
Котовичъ, Н. И.	Эбергардтъ, Ф. В.
Кузнецовъ, Н. Г.	Шуваловъ Графъ, А. П.
Мельцеръ, Р. Ф.	

ОТЪ ВОЕННАГО МИНИСТЕРСТВА.

Ген-лейт. Добрышинъ, Ф. Н.	Полк. Секретевъ, П. И.
Ген.-лейт. Эйхгольцъ, А. Р.	

ПОЧЕТНЫЙ ПРЕЗИДЕНТЪ

принятой подъ ВЫСОЧАЙШЕЕ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА покровительство IV-й Международной Автомобильной Выставки

Предсѣдатель Совѣта Министровъ Министръ Финансовъ Ст.-Секр.
В. Н. Коковцевъ.

ПОЧЕТНЫЙ КОМИТЕТЪ.

Министръ ИМПЕРАТОРСКАГО Двора, Президентъ И. Р. А. О.
Ген.-Адъют. Графъ *В. Б. Фредериксъ.*

Военный Министръ, Генераль-Адъютантъ *В. А. Сухомлиновъ.*

Морской Министръ, Генераль-Адъютантъ *И. К. Григоровичъ.*

Главноуправляющій Землеустройства и Земледѣлія, Статсъ-Секретарь Гофмейстеръ *А. В. Кривошеинъ.*

Министръ Иностранныхъ Дѣлъ, Гофмейстеръ *С. Д. Сазоновъ.*

Министръ Путей Сообщенія, Статсъ-Секретарь *С. В. Рухловъ.*

Министръ Торговли и Промышленности. Статсъ-Секретарь *С. И. Тимашевъ.*

Министръ Внутреннихъ Дѣлъ, Камергеръ *Н. А. Маклаковъ.*

Предсѣдатель Перваго Русскаго Автомобильнаго Клуба въ Москвѣ,
Князь *Ф. Ф. Юсуповъ*, Графъ *Сумароковъ-Эльстонъ.*

Предсѣдатель Московскаго Автомобильнаго Общества Князь *Н. С. Щербатовъ.*

Предсѣдатель Кіевскаго Клуба Автомобилистовъ, *И. Н. Дьяковъ.*

Президентъ Балтійскаго Автомобиль и Аэро Клуба, Церемоніймейстеръ ВЫСОЧАЙШАГО Двора, Князь *Н. Д. Кропоткинъ.*

Президентъ Одесскаго Автомобильнаго Общества *А. В. Вассаль.*

И. о. Предсѣдателя Общества Автомобилистовъ Царства Польскаго,
К. Г. Ольшовскій.

И. о. Предсѣдателя Южно-Русскаго Автомобильнаго Клуба въ Харьковѣ, *П. П. Кулжинскій.*

Предсѣдатель Балтійскаго Клуба Автомобилистовъ, *В. Керковиусъ.*

Предсѣдатель Екатеринославскаго Автомобиль-Клуба, Камеръ-Юнкеръ *Н. А. Татищевъ.*

- Президентъ Французскаго Автомобильнаго Клуба, Баронъ-де-Зюйленъ-де-Нивельтъ-де-Хааръ.
- Президентъ Императорскаго Германскаго Автомобильнаго Клуба, Герцогъ *Викторъ фонъ-Ратиборъ*.
- Президентъ Императорскаго и Королевскаго Австрійскаго Автомобильнаго Клуба, Маркграфъ *Александръ Паллавичини*.
- Президентъ Великобританскаго Королевскаго Автомобильнаго Клуба, Герцогъ *Коннаутскій*.
- Президентъ Итальянскаго Автомобильнаго Клуба, Маркизь *Альфонсъ Ферреро Вентимилья*.
- Президентъ Королевскаго Испанскаго Автомобильнаго Клуба, Графъ *де-Пенальверъ*.
- Президентъ Королевскаго Бельгійскаго Автомобильнаго Клуба, Герцогъ *д'Урсель*.
- Президентъ Королевскаго Шведскаго Автомобильнаго Клуба, Графъ *Кларенсъ фонъ-Розенъ*.
- Президентъ Королевскаго Датскаго Автомобильнаго Клуба, Графъ *Рабенъ-Леветцау*.
- Президентъ Нидерландскаго Автомобильнаго Клуба, *Р. Сандбергъ-тотъ-Эсенбургъ*.
- Президентъ Румынскаго Автомобильнаго Клуба, Принцъ *Георъ Бибеко*.
- Президентъ Королевскаго Венгерскаго Автомобильнаго Клуба, Графъ *Андрасси*.
- Президентъ Американскаго Автомобильнаго Клуба, Генрихъ *Сандерсонъ*.
- Президентъ Швейцарскаго Автомобильнаго Клуба, *К. Луи Эмпейта*.
- Президентъ Египетскаго Автомобильнаго Клуба, Принцъ *Ибрагимъ-паша-Халимъ*.
- Президентъ Французскаго Турингъ-Клуба, *Ж. Баллифъ*.
- Президентъ Итальянскаго Турингъ-Клуба, *Фредерико Джонсонъ*.
- Предсѣдатель Синдиката Французскихъ Автомобильныхъ Строителей, *А. Пежо*.
- Предсѣдатель Союза Германскихъ Автомобильныхъ Промышленниковъ, *Г. Клейеръ*.

РУССКІЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ КЛУБЫ И ОБЩЕСТВА
СОСТОЯЩІЕ ВЪ СОЮЗНОМЪ СОГЛАШЕНІИ
съ
ИМПЕРАТОРСКИМЪ
РОССІЙСКИМЪ АВТОМОБИЛЬНЫМЪ ОБЩЕСТВОМЪ.

Петроградскій Автомобиль-Клубъ.

Морская, д. 53.

Предсѣдатель: В. П. Всеволожской.

Товарищъ Предсѣдателя: Н. И. Котовичъ.

Секретарь: А. М. Пашкевичъ.

Казначей: Р. М. Дидерихсъ.

Командоръ: Н. Г. Кузнецовъ.

Члены Комитета: Т. А. Балкашинъ, А. Ф. Бубырь.

Первый Русскій Автомобильный Клубъ въ Москвѣ.

Правленіе: Кузнецкій мостъ, д. 15.

Предсѣдатель: князь Ф. Ф. Юсуповъ, графъ Сумароковъ-Эльстонъ.

Товарищъ предсѣдателя: В. К. Жиро, С. П. Рябушинскій.

Почетный Секретарь: А. С. Зерновъ.

Казначей: М. М. Михайловъ.

Старшины: А. К. Жиро, А. М. Карякинъ, Н. Н. Медынцевъ, С. М. Паутынскій, А. А. Руперти, В. П. Рябушинскій, П. А. Скопникъ, А. И. Филипповъ, И. Н. Филипповъ, П. П. Ильинъ, В. Н. Баклановъ, Н. М. Мироновъ, Н. А. Носовъ, Я. С. Прохоровъ, А. В. Солдатенковъ, Ф. Ф. Юнкеръ.

Ревизионная комиссия: Б. Д. Востряковъ, А. В. Беръ, А. В. Брокеръ.

Гоночная и Организационная Комиссия: В. Н. Баклановъ, А. М. Карякинъ, Ю. А. Меллеръ, Э. А. Стивенсъ, Н. К. Головановъ, Ф. С. Икертъ, Н. М. Мироновъ, Г. Ф. Ределинъ, Ст. П. Рябушинскій, Н. Н. Филипповъ, Я. И. Яблонскій, А. П. Волковъ, Ф. Ф. Гартунгъ.

Кіевскій Клубъ Автомобилистовъ.

Крещатикъ, д. 22.

Почетный Предсѣдатель Клуба: Ген.-отъ-кавалеріи В. А. Су-
хомлиновъ.

Предсѣдатель Клуба: И. Н. Дьяковъ.

Товарищъ Предсѣдателя: графъ С. А. Тышкевичъ.

Старшины: В. Ф. Катрановскій, графъ Ц. К. Стадницікій, М. А. Крыжановскій, С. В. Колесниковъ, С. И. Закржевскій.

Кандидаты въ Старшины: А. Соколовскій, Г. Н. Глинка, А. К. Запольскій.

Секретарь: М. А. Дьяченко.

Предсѣдатель Технической Комиссии: М. А. Крыжановскій.

Члены Технической Комиссии: графъ С. А. Тышкевичъ, И. И. Подборскій, В. И. Ильницкій, С. В. Колесниковъ, А. И. Гуляницкій, С. И. Закржевскій, В. Ю. Любимскій и Б. А. Зноско-Яворскій.

Члены Ревизионной Комиссии: князь С. П. Трубецкой, князь К. К. Корвинъ-Мацянскій и В. В. Бередниковъ.

Казначей: графъ С. А. Тышкевичъ.

Членскій взносъ—50 руб. въ годъ, при 25 руб. вступительныхъ.

Балтійскій Клубъ Автомобилистовъ.

Рига. Никол. ул., д. 23.

Предсѣдатель: В. Керковиусъ.

1-й Вице-Предсѣдатель: В. Питцкенъ.

2-й Вице-Предсѣдатель: А. фонъ-Зенгбушъ.

Почетные члены: Флигель-Адъютантъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА В. В. Свѣчинъ, Лифляндскій Губернаторъ, Гофмейстеръ Высочайшаго Двора Н. А. Звегинцевъ, Эстляндскій Губернаторъ, Генераль-Маіоръ Коростовецъ, Рижскій Городской Голова В. фонъ-Бульмеринкъ.

Секретарь: В. Либковскій.

352494

Члены Комитета: графъ Э. Бергъ-Загнитцъ, графъ Э. Бергъ, В. Гельмсингъ, Ч. Престонъ, Э. Пенгсенъ. П. Гофманъ, инженеръ В. Гейзерманъ, В. Меслинъ, И. Лашковъ.

Общество Автомобилистовъ Царства Польскаго.

Правленіе: Варшава. Чистая, д. 6.

Президентъ: кн. Друцкій-Любецкій.

Вице-Предсѣдатели: Чеславъ Кн. Святополкъ-Мирскій, К. Г. Ольшовскій, Ант. Бржезовскій.

Члены Правленія: А. Хельмицкій, графъ А. Замойскій, Петръ Любичъ-Стржешевскій, Стефанъ Дзевульскій, графъ Сигизмундъ Броэль-Плятеръ, графъ Карлъ Рачинскій. Оскаръ Зенгеръ, маркизь Анд. Велепольскій, Станиславъ Гурскій, и Георгій Здзѣховскій.

Казначей: П. Любичъ-Стржешевскій.

Членскій годовой взносъ—50 руб.

Южно-Русскій Автомобильный Клубъ въ Харьковѣ.

Скобелевская пл., д. 29, кв. 1.

Предсѣдатель П. П. Кулжинскій.

Товар. Предсѣдателя С. Н. Литаревъ.

Члены Правленія: А. П. Акименко, Е. Э. Машель, И. К. Романенко, Г. Б. Теплицъ и А. І. Покъ.

Казначей: П. Л. Яффе.

Секретарь: Г. П. Карасикъ.

Членскій взносъ для дѣйствительныхъ членовъ—50 руб., при вступительномъ въ 50 руб., и для членовъ-соревнователей—15 руб., при вступительномъ въ 10 руб.

Екатеринославскій Автомобильный Клубъ.

Улица Гоголя д. 4.

Предсѣдатель: графъ Н. А. Татищевъ.

Старшины: В. Т. Шерстюковъ, О. В. Машкевичъ и А. Ф. Доллежалъ.

Почетный Секретарь: А. Ф. Доллежалъ.

Членскій взносъ, какъ дѣйствительныхъ членовъ, такъ и членовъ-соревнователей (какое наименованіе присвоено лицамъ женскаго пола),—25 руб.

Одесское Автомобильное Общество.

Ул. Кондратенко, д. 13.

Президентъ: А. В. Вассаль.

Вице-Президентъ: полк. Н. Н. Николичъ.

Секретарь: У. Ю. Окша-Оржеховскій.

Казначей. Н. К. Ксида.

Члены Комитета: К. Г. Березовскій, В. А. Вассаль, Э. М. Ваккеръ, В. А. Анатра, А. А. Фальць-Фейнъ и Ф. Ф. Суручанъ.

Кандидаты: П. Ф. Фаатцъ и Н. Н. Шретеръ.

Членскій взносъ для дѣйствительныхъ членовъ—50 руб., при вступительномъ взносѣ въ 25 руб.

Московское Автомобильное Общество.

Моховая ул., д. 7 кв. 1.

Предсѣдатель: князь Н. С. Щербатовъ.

Товарищи предсѣдателя: Андрей Павловичъ Каютовъ, Сергій Трофимовичъ Обуховъ.

Почетный Секретарь: Яковъ Ивановичъ Стейнеръ.

Казначей : Альфредъ Августовичъ Гервигъ.

Старшины: А. А. Бокельманъ, Ф. Д. Высоцкій, А. А. Зейдель, Ф. П. Кавскій, А. Я. Листъ, С. Н. Мамонтовъ, К. Ф. Мюллеръ Н. А. Понизовкинъ, В. И. Сергѣевъ, А. Ф. Ступинъ, А. А. Ферманъ В. Н. Шустовъ.

Балтійскій Автомобиль и Аэро-Клубъ.

Школьная ул., д 3.

Президентъ: князь Н. Д. Кропоткинъ.

Вице-Президентъ: А. П. фонъ-Транзе.

Кассиръ: Э. фонъ-Рюккеръ-Унипихтъ.

Комитетъ: бар. А. А Шульцъ фонъ-Ашераденъ, Э. А. фонъ-Грюневальдъ, А. К. Фрей, инж. Е. М. Фейтельбергъ.

Кандидаты къ членамъ Комитета: инж. В. К. Броновскій, Г. Н. фонъ-Брюммеръ, инж. А. Вернеръ, св. князь П. П. Ливенъ.

Международный Союзъ главныхъ Автомобильныхъ Клубовъ и Обществъ.

Automobile Club de France.

6, Place de la Concorde, Paris.

Président: M. le Baron de Zuylen de Nyevelt.

Vice-Présidents: M. M. le Comte Robert de Clermont Tonnerre, Louis Lemoine, le Comte Robert de Vogüé.

Secrétaire: M. Charles Ward.

Adresse télégraphique Autoclub-Paris.

Royal Automobile Club de Belgique.

17-a Avenue de la Toison d'Or, Bruxelles.

Président: le Duc d'Ursel.

Vice-Présidents: Comte de Limburg Stirum, Comte Leopold van den Steen de Jehay.

Secrétaire-Général: Paul d'Aoust.

Secrétaire: A. Michant.

Adresse télégraphique: Autoclub-Bruxelles.

Royal Automobile Club.

Pall Mall, London, S. W.

Président: H. R. H. the Duke of Connaught, K. G.

Vice-Présidents: The Earl of Derby, G. C. V. O., C. B. The Earl of Dudley, G. C. M. G., G. C. V. O., Lord Montagu of Beaulieu, Sir David L. Salomons, Bart, Col. Mark Mayhew, Mr. Alfred F. Bird, M. P. Mr. Roger W. Wallace, K. C.

Secrétaire: Mr. J. W. Orde.

Adresse télégraphique: Automobile, London.

K. K. Oesterreichischer Automobil Club.

10, Kärnthnerring, Wien, I.

Président: Excellenz Alexander Markgraf Pallavicini.

Vice-Présidents: Excellenz Erick Graf Kielmannsegg, Paul Ritter von Schoeller, Oberstleutenant Robert Wolf.

Secrétaire Général: Karl Fasbender.

Adresse télégraphique: Autoclub-Wien-Kärnthnerring,

Automobile Club de Suisse.

Mairie des Eaux Vives à Genève.

Président: Mr. Louis Empeyta.

Vice-Présidents: Mr. William Humbert, Mr. Jules C. Megevet.

Secrétaire-Général: Mr. Hans Frey.

Adresse télégraphique: Autoclub-Genève.

Kaiserlicher Automobil Club.

16, Leipziger Platz, Berlin, W. 9

Président: Victor Herzog von Ratibor, Durchlaucht.

Vice-Présidents: Generalleutenant z. D. von Rabe, Excellenz, Adalbert Graf von Sierstorpf, Konteradmiral a. D. Paul Rampold.

Adresse télégraphique: Automobilclub-Berlin.

The Automobile Club of America.

247, West. 54 th Street, Hew-York City, N. Y.

Président: Henry B. Anderson.

Vice-Présidents: Edward Shearson, Henry R. Taylor.

Secrétaire: Elmer Thompson.

Adresse télégraphique: „Automerica“.

Koninklyke Nederlandsche Automobiël Club.

Buitenhof, 5. La Haye.

Président d'Honneur: Le Baron van Zuylen van Nyevelt en de Haer.

Président: le Jonkheer Mr. R. A. P. Sandberg tot Essenburg.

Trésorier: le Baron B. W. van Welderen Rengers.

Adresse télégraphique: Autoclub, Buitenhof 5. Téléph. 4786.

Kongelig Dansk Automobil Klub.

Paladshotel—Raadmspladsen. Copenhague.

Président: Mr. le Comte féodal Raben Levetzau.

Vice-Président: Mr. Th. Lovenskiold.

Adresse télégraphique: Automobilclub Copenhague.

Real Automóvil Club de Espana.

48, Alcalá, Madrid.

Président: Son Excellence le Comte de Penalver.

Vice-Présidents: Son Excellence le Duc de Gor, Son Excellence le Marquis de Portago, Son Excellence le Marquis d'Ivanrey.

Secrétaire; Mr. Carlos Resines.

Adresse télégraphique: Race-Madrid.

Automobile Club d'Italia.

13, Via Bogino Torino.

Président: Marquis Alphonse Ferrero Ventimiglia.

Vice-Présidents: on. comm. Silvio Crespi, ing. César Gamba.

Secrétaire: Comte Gastone di Mirafiori.

Adresse télégraphique: Autoclub--Turin.

Kungl. Automobil Klubben.

Fenixpalatset; Adolf Fredriks Kyrkogata 20, Stockholm.

Président: Graf Clarence von Rosen, Stallmeister Sr. Maj. des Königs von Schweden.

Vice-Président: Graf Henning Wachtmeister.

Secrétaire: Ingenieur Erland Bratt.

Adresse télégraphique: Autoclub, Stockholm.

Királyi Magyar Automobil Club.

IV., Kigyó-tér 1. Budapest.

Président: S. E. le Comte Alexandre Andrassy.

Vice-Présidents: MM. le Comte Béla Rodolphe Zichy, Othon Tite Bláthy.

Secrétaire-Générale: dr. Aladár Szelnár.

Adresse télégraphique: Autoclub Budapest.

Automobil Club Roman.

7, rue C. A. Rosetti. Bucarest (Roumanie).

Président: le Prince Georges V. Bibesco.

Vice-Président: Jean M. Mitillineo.

Secrétaire: Georges Costesco.

Adresse télégraphique: Autoclub. Bucarest.

Kongelig Norsk Automobilklub.

Tordenskjoldsgt. 6. B. Kristiania.

Président: ingeniør Christian Wisbech.

Vice-Présidents: fabrikeier Chr. Schou, distrikslaege E. Marcussen.

Secrétaire: Dipl. Ing. Sigurd Hiorth.

Adresse télégraphique: Norsk Automobilklub, Kristiania.

ВСТУПЛЕНІЕ.

Въ 1913 годъ Общество вступило въ самый разгаръ организационной работы по своему юбилейному начинанію—принятой подъ **ВЫСОЧАЙШЕЕ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА** покровительство IV-ой международной автомобильной выставкѣ. Подробному обзору этой работы, а равно превзошедшихъ самую смѣлую ожиданія результатовъ ея какъ въ отношеніи общественно-экономическомъ, такъ и государственномъ, посвящается ниже особый отдѣлъ предлагаемаго ежегодника, составляющій значительную часть его. Поэтому ближайшею задачею ставится отчетъ о текущей дѣятельности Общества, проявленной имъ внѣ указаннаго начинанія въ теченіи историческаго отнынѣ 1913 года, первая половина котораго отмежевалась въ лѣтописяхъ русскаго автомобилизма незабвенною свѣтлою гранью—днемъ десятилѣтія Общества: 15 мая когда Державному Покровителю Общества благоугодно было осчастливить его дѣятелей **ВЫСОЧАЙШИМЪ** Своимъ присутствіемъ на первомъ юбилейномъ торжествѣ Общества и осмотромъ приуроченной къ этому торжеству юбилейной выставки. Здѣсь необходимо упомянуть, что установленный обычаемъ детальный отчетъ о всей десятилѣтней дѣятельности Общества, представивъ собою также замѣтную задачу многосложной работы, выпавшей на долю его дѣятелей, своевременно былъ выпущенъ въ свѣтъ. Изданный особо роскошно экземпляръ этого отчета дѣятели Общества удостоились преподнести **ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ** въ день десятилѣтія при **ВЫСОЧАЙШЕМЪ** осмотрѣ выставки. А впоследствии юбилейный отчетъ былъ разосланъ и всѣмъ членамъ Общества, и отдѣльнымъ состоящимъ съ нимъ въ союзномъ соглашеніи русскимъ автомобильнымъ организаціямъ, а также и иностраннымъ.

Благодаря этому въ ежегодникѣ за юбилейный годъ отпадаетъ необходимость обзора дѣятельности Общества за все время его существованія и таковой заключаетъ въ себѣ общую картину жизни ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества въ 1913 году и отмѣчаетъ движеніе прогресса автомобильной техники за тотъ же періодъ времени характеристикой прогресса автомобильной техники въ предѣлахъ отчетнаго года, а равно обзоромъ наиболѣе опредѣленнаго показателя дѣятельности мѣстныхъ автомобильныхъ организацій—ихъ популяризаціонно-спортивныхъ начинаній.

Вотъ та программа, въ предѣлахъ которой и предположено дать характеристику 1913 года.

Составъ Общества и его дѣятелей.

Крупнѣйшее изъ начинаній ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества, принятая подъ ВЫСОЧАЙШЕЕ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА покровительство IV-я международная автомобильная выставка, отразившись небывалымъ до сего времени подъемомъ у насъ общественнаго интереса къ автомобилизму, сопровождалась весьма солиднымъ ростомъ Общества въ своемъ составѣ. Такъ, въ отчетномъ году вступили въ Общество 95 новыхъ членовъ и общее число ихъ достигло къ 1-му января 1914 года 370 человекъ.

Въ знакъ признательности за неизмѣнно сочувственное отношеніе къ дѣлу насажденія въ Россіи автомобилизма, встрѣченное въ лицѣ Министра Путей Сообщенія, и, въ особенности, высоко цѣня проявленную Статсъ-Секретаремъ С. В. Рухловымъ инициативу въ оживленіи отечественнаго дорожнаго строительства, съ надлежащей постановкой коего неразрывно связано дальнѣйшее развитіе автомобильнаго движенія, Общество избрало С. В. Рухлова въ свои Почетные Члены.

Затѣмъ, наканунѣ открытія юбилейной выставки Комитетъ Общества счелъ своимъ долгомъ запечатлѣть благодарность Общества Вице-Президенту Флигель-Адъютанту В. В. Свѣчину, за выдающіяся заслуги его въ дѣлѣ развитія отечественнаго автомобилизма и особо энергичную и плодотворную дѣятельность въ этомъ направленіи, избраніемъ Владиміра Владиміровича въ Почетные Члены Общества и поднесеніемъ переходящаго именного приза съ предоставленіемъ ему установить по своему усмотрѣнію правила присужденія этого приза. Одновременно было постановлено помѣстить въ издавав-

шемся юбилейномъ отчетѣ среди лицъ, стоявшихъ во главѣ Общества, портретъ В. В. Свѣчина, вопреки его желанію.

Приведенныя предположенія Комитета были единогласно одобрены первымъ во второмъ десятилѣтіи Общимъ Собраніемъ, состоявшимся 6 іюня 1913 года.

Составъ пожизненныхъ членовъ Общества пополнился избраніемъ въ таковыя полковника Секретева, во вниманіе къ его дѣятельности въ качествѣ начальника Учебно-Автомобильной Роты—первой ячейки военного автомобилизма въ нашей арміи.

Въ личномъ составѣ дѣятелей Общества произошли въ отчетномъ году слѣдующія перемѣны. — Принявшій на себя обязанности Казначая Общества въ 1909 году, въ періодъ наиболѣе остраго финансоваго кризиса, и оказавшій въ это время существенную поддержку Обществу Л. Л. Нобель, обремененный множествомъ личныхъ дѣлъ, сложилъ съ себя обязанности Казначая. Высоко цѣня просвѣщенное содѣйствіе Людвигъ Людвиговича матеріальному пруспѣянію Общества, Комитетъ счелъ долгомъ запечатлѣть свою признательность Л. Л. Нобелю соотвѣтствующимъ образомъ. Именно, Вице-Президентомъ Общества В. В. Свѣчинымъ предприняты были шаги къ представленію Л. Л. Нобеля къ награжденію ВЫСОЧАЙШИМЪ подаркомъ. 27 сентября на должность Казначая Общества единогласно былъ избранъ дѣятельный Членъ Комитета В. В. фонъ-Нотбекъ.

Около этого времени Бухгалтеръ Общества И. М. Биркенталь, отвлеченный прямыми обязанностями своей службы, оказался вынужденнымъ отказаться отъ работы въ Обществѣ. Многолѣтняя безкорыстная, полезная служба г. Биркенталя, любовно посвящавшаго дѣламъ Общества свое свободное отъ прямыхъ обязанностей время, была отмѣчена Комитетомъ и Общимъ Собраніемъ Гг. Членовъ особымъ вниманіемъ. Приглашенный 30 октября на засѣданіе Общаго Собранія И. М. Биркенталь, послѣ прочувствованнаго слова Предсѣдателя В. В. Свѣчина, выразившаго благодарность Общества за его полезную дѣятельность, былъ привѣтствованъ присутствовавшими Членами Собранія, которое вмѣстѣ съ тѣмъ постановило поднести ему на память цѣнный подарокъ.

Личный составъ президіума Общества, а также спеціальныхъ комиссій остался въ отчетномъ году прежній и приведенъ уже въ выпускаемомъ одновременно ежегодникѣ за 1912 годъ.

Чувства горячей признательности блестящему руководительству Комитета дѣятельностью Общества въ теченіе четырехъ предшествовавшихъ лѣтъ, приведшему къ столь выдающимся результатамъ, нашли себѣ выраженіе въ единодушномъ привѣтствіи переизбранія Общимъ Собраніемъ личнаго состава Комитета и на отчетный годъ. вмѣстѣ съ тѣмъ было единогласно привѣтствовано вступленіе въ Комитетъ новыхъ членовъ: А. А. Волкова, С. А. Ауэрбаха и П. П. Родзянко, сдѣлавшихъ, не смотря на кратковременное участіе въ работѣ дѣятелей Общества, цѣнный вкладъ въ общее дѣло.

Выбыли изъ состава Комитета графъ А. А. Орловъ-Давыдовъ и князь П. С. Оболенскій-Нелединскій-Мелецкій.



*Кн. П. С. Оболенскій
Нелединскій-Мелецкій*

† Князь Платонъ Сергѣевичъ Оболенскій-Нелединскій-Мелецкій—
одинъ изъ видныхъ дѣятелей Общества, принимавшій участіе въ
работахъ Комитета Общества.



† Предсѣдатель Общества Автомобилистовъ Царства Польскаго Князь В. А. Друцкій-Любецкой — павшій жертвою ужаснаго преступленія — энергичный поборникъ автомобилизма въ Царствѣ Польскомъ, одинъ изъ старѣйшихъ автомобилистовъ извѣстныхъ въ Европѣ.



† В. Ф. Эбергартъ — занимавшій видное мѣсто въ коммерческомъ мѣрѣ столицы.

ОТДѢЛЬ СПОРТИВНЫЙ.

Очередной пробѣгъ на ИМПЕРАТОРСКІЙ призъ въ отчетномъ году не состоялся, въ виду того, что дѣятели Общества были всецѣло поглощены многосложною работою по организациі юбилейной выставки. Когда въ концѣ 1912 года предъ дѣятелями Общества выступила во всей ея грандіозности предстоящая задача организовать выставку, Комитетомъ было предрѣшено—пробѣгъ въ 1913 г. не устраивать, а использовать свободное время, какъ подготовительный періодъ къ пробѣгу 1914 года. Это представлялось тѣмъ болѣе возможнымъ, что состязаніемъ 1912 года, собственно, была завершена первая часть выработанной Комитетомъ еще въ 1909 году программы—устройство пробѣговъ въ западной половинѣ Россіи, наиболѣе богатой удобными дорогами. Спѣшить же съ приступомъ къ осуществленію второго цикла пробѣговъ, именно въ восточномъ отъ Московскаго меридіана направленіи, чрезъ приволжскія губерніи къ Уральскому хребту, и не побуждало полное отсутствіе свѣдѣній о состояніи дорогъ въ этомъ краѣ. Поэтому Комитетомъ Общества въ отчетномъ году были лишь проведены мѣропріятія къ обслѣдованію возможнаго маршрута автомобильнаго пробѣга на востокъ.

Въ указанномъ направленіи было произведено три рекогносцировки, представившія, независимо отъ ихъ результатовъ, выдающійся спортивный интересъ. Въ іюль 1913 года неутомимый членъ Комитета Общества А. П. Нагель совмѣстно съ полковникомъ Гейманомъ проѣхалъ на своемъ „дѣдушкѣ русскихъ автомобилей“ (автомобиль Русско - Балтійскаго завода) по маршруту Петроградъ—Москва—Нижній—Казань—Симбирскъ—Самара—Саратовъ—Тамбовъ—Воронежъ. Поѣздка А. П. Нагеля обнаружила настолько

печальное состояніе дорогъ въ приволжскихъ губерніяхъ, что пришлось отказаться отъ организациі пробѣговъ въ этомъ направленіи, по крайней мѣрѣ, въ ближайшемъ времени. По словамъ А. П., пробраться на автомобиль, встрѣчая на пути большія затрудненія, еще возможно до Нижняго-Новгорода; причемъ на перегонѣ отъ Москвы единственное хорошее шоссе въ предѣлахъ Владимірской губерніи—знаменитый Владимірскій трактъ. Далѣе начинаются трудно проѣзжія грунтовыя дороги съ глубокими колеями, на лѣсныхъ участкахъ весьма вязкія, съ мостами, нерѣдко совершенно недоступными для проѣзда по нимъ автомобиля, благодаря чему приходилось совершать дальніе объѣзды этихъ мостовъ, и лишь при подъѣздѣ къ нѣкоторымъ городамъ существуютъ небольшіе участки шоссе, напр. Свіяжскъ, Самара, Саратовъ и др.

Такимъ образомъ, если А. П. Нагелю и удалось проѣхать по заданному маршруту безъ серьезныхъ аварий, то это должно быть приписано исключительно его выдающимся умѣнію и опытности.

Необходимо отмѣтить, что командированнымъ Комитетомъ съ А. П. Нагелемъ полковникомъ Гейманомъ была произведена съемка пройденнаго пути и составлено описаніе поѣздки, выпущенное въ видѣ брошюры подъ заглавіемъ: „По градамъ и весямъ“. Книжку эту, хотя и беллетристическаго характера, нельзя не признать полезною, какъ сочиненіе, содѣйствующее популяризаціи путешествій на автомобиль.

Не болѣе благоприятные результаты далъ организованный затѣмъ въ концѣ августа 1913 года маститымъ автомобилистомъ Членомъ Комитета Общества Н. К. фонъ-Меккомъ, подъ своимъ командорствомъ, интересный рекогносцировочный пробѣгъ изъ г. Казани въ г. Екатеринбургъ на дистанцію болѣе 1000 верстъ. Въ этомъ пробѣгѣ участвовало 9 машинъ „Мерседесъ“, большинство которыхъ 50-сильныя модели „Type Russie“, всѣ четырехмѣстныя Торпедо.

Вотъ впечатлѣнія отъ пробѣга.

Отъ г. Казани на 80 верстъ до г. Арска путь пролегалъ по шоссированной дорогѣ, давшей возможность идти со скоростью 60 верстъ въ часъ. За г. Арскомъ началась проселочная дорога, сначала сносная—шли со скоростью 30 верстъ, но затѣмъ все болѣе и болѣе ухудшавшаяся, создававшая непрерывно самыя неожиданныя препятствія, какъ-то: переправы черезъ рѣки, за отсутствіемъ

мостовъ, вбродъ, проѣздъ вспаханнѣмъ полемъ, безчисленные овраги и т. п. За Елабугой сносный почтовый трактъ ведетъ до г. Саранула. Отсюда автомобили были переправлены воднымъ путемъ въ г. Осу. Отъ Осы на 40 верстъ лѣсная съ вязкими мѣстами дорога, далѣе частые подъемы значительной крутизны до г. Кунгура, отъ котораго подъемы учащаются, но вмѣстѣ съ тѣмъ улучшается дорога и на полпути до г. Красноуфимска становится отличною. Отъ этого города до Екатеринбурга на протяженіи 210 верстъ гористый трудный путь въ печальномъ состояніи; колеи, длинные крутые подъемы и т. п.

Полученные Н. К. фонъ-Меккомъ результаты рекогносцировки привели его къ убѣжденію, что пробѣгъ на Екатеринбургъ слѣдуетъ отложить на нѣкоторое время, выждавъ окончанія постройки желѣзнодорожнаго пути между Казанью и Екатеринбургомъ, который, по его мнѣнію, несомнѣнно, облегчитъ пробѣгъ на востокъ и поможетъ направить его значительно дальше за Уралъ.

Нѣсколько ранѣе, именно въ іюнѣ мѣсяцѣ, было произведено, по порученію Общества, обслѣдованіе пути по правому берегу р. Волги между г.г. Саратовомъ и Самарою студентомъ Петроградскаго Политехникума А. Д. Халкіоповымъ, который проѣхалъ этотъ путь на мотоциклѣ. Маршрутъ былъ раздѣленъ на четыре этапа Саратовъ—Вольскъ—Хвалынскъ—Сызрань—Самара.

Результаты этой рекогносцировки приводятъ къ заключенію, что путь между Саратовомъ и Самарою по правому берегу р. Волги представляетъ еще большія неудобства для проѣзда автомобиля по сравненію съ направленіемъ по лѣвому берегу этой рѣки,—чаще попадаются пески, овраги безъ мостовъ, рытвины, канавы, размытые взвѣзды на горы (берегъ нагорный); наконецъ, попадаютъ участки вовсе непроѣздные, напр., между Алексѣевкой и Яблоновкой.

Вышеприведенныя данныя рекогносцировокъ были систематизированы и представили цѣнный матеріалъ при рѣшеніи вопроса осенью 1913 года о направленіи пробѣга на востокъ отъ Московскаго меридіана.

Въ засѣданіи Комитета Общества 29 ноября 1913 г., состоявшемся при участіи представителей: Военнаго Вѣдомства Генераль-Лейтенанта Ф. Н. Добрышина и Министерства Путей Сообщенія инж. А. А. Гельфера, принципиально было одобрено предложенное

Вице-Президентомъ Общества Флигель-Адъютантомъ В. В. Свѣчинымъ направленіе пробѣга на Кавказъ по маршруту: Москва—Ростовъ—Владикавказъ—Тифлисъ—Закавказье—Кутаисъ—Сухумъ—Гагры—Новороссійскъ—Севастополь—Одесса. При этомъ было постановлено неотлагательно войти въ соотвѣтствующія сношенія съ Кавказскими мѣстными властями для подробнаго освѣщенія состоянія пути проектированнаго пробѣга и послѣдующей детальной разработки его маршрута.

Испытанія авто-саней.

Среди чисто спортивных начинаній заслуживаютъ серьезнаго вниманія организованныя Обществомъ испытанія авто-саней, давшія весьма цѣнные результаты. Этотъ новый видъ спорта у насъ въ Россіи, пребывающей добрую половину года подъ снѣжнымъ покровомъ, пріобрѣтаетъ чрезвычайное значеніе и успѣхи техники въ этомъ направленіи сулятъ заманчивыя перспективы.

Санные автомобильныя состязанія были организованы въ отчетномъ году дважды: 13 и 20 января.

Такъ какъ, въ виду новизны самаго дѣла, не было увѣренности, что будетъ представлено достаточное для организаціи состязанія число автомобилей, дѣйствительно пригодныхъ для движенія по любому снѣжному пути, было рѣшено назначить состязаніе условно, а именно: только въ томъ случаѣ, если окажется нѣсколько автомобилей, которые выдержатъ предварительное испытаніе. Правила испытанія были сохранены прошлагодня, заключавшія слѣдующія условія: испытанія производятся по снѣжнымъ дорогамъ на дистанцію около 5 верстъ и по цѣлинѣ (рыхлому снѣгу) на дистанцію около 3 верстъ, причемъ санные автомобили должны доказать свою практическую пригодность для движенія по такому снѣжному пути, по которому движеніе для обыкновеннаго автомобиля, даже снабженнаго цѣпями на шинахъ, невозможно. За выполненіе всѣхъ заданій и удовлетворительный пробѣгъ по назначенному пути присуждаются жетоны на память: золотые—за пробѣгъ по дорогѣ и по цѣлинѣ и серебряные—за пробѣгъ только по дорогѣ. При достаточномъ числѣ участниковъ, исполнившихъ всѣ заданія, устраивается послѣ испытанія состязаніе на скорость на особый призъ—почетный кубокъ.

Участники состязаній стартовали на Средней Невкѣ передъ помѣщеніемъ ИМПЕРАТОРСКАГО Рѣчного Яхтъ-Клуба и слѣдовали далѣе по льду въ направленіи къ Лахтѣ. Руководилъ состязаніемъ



заніями П. П. Бекель, хронометрировали В. Л. Бѣлоручевъ, В. В. фонъ-Нотбекъ и Ѳ. А. Стивенсъ. Хронометражъ пробѣга на одинъ километръ съ хода производился механически аппаратомъ „Телехронъ“ Б. С. Постникова.

13 января ровная ледяная поверхность мѣстами была совершенно обнажена отъ снѣга, мѣстами же снѣжный слой достигалъ 30 сантиметровъ, что не представляло особыхъ затрудненій для движенія и обыкновенныхъ автомобилей. Въ виду такого состоянія пути предполагавшееся испытаніе по рыхлому снѣгу не состоялось.

Испытанію по снѣжной дорогѣ были подвергнуты:

1) Автомобильныя сани графа де-Лессепсъ марки „Ailonive“ подъ управленіемъ его механика. Автомобиль двухмѣстный; сидѣнія расположены одно за другимъ. Для движенія по снѣгу служатъ четыре лыжи, изъ коихъ передняя пара поворотная на двухъ шкворняхъ для управленія; всѣ четыре лыжи качаются на горизонтальныхъ поперечныхъ осяхъ. Для маневрированія и движенія по твердому пути имѣются легко-съемныя колеса. Двигатель „Labor Aviation“ четырехцилиндровый, размѣры 90×150; сани приводятся въ движеніе двухлопастнымъ пропеллеромъ, системы Филиппи (Сирнось) діаметромъ 1 м. 45 с. Вѣсъ авто-саней 500 килограммовъ.

2) Автомобиль К. Неймана, марки „Гумберъ“, четырехцилиндровый, размѣры 68×120, съ нескользящими нацѣпными на заднія колеса металлическими башмаками, по три на каждое колесо.

Первымъ стартовалъ автомобиль графа де-Лессепсъ и успѣшно прошелъ съ мѣста 3 километра въ 4 мин. 37 сек., 5 километровъ въ 7 мин. 41 сек. и 1 километръ съ ходу въ 1 мин. 27 сек. Затѣмъ стартовалъ автомобиль г. Неймана на 3 километра, но финишной линіи не прошелъ.

Графу де-Лессепсъ былъ присужденъ, согласно правиламъ, серебряный жетонъ и показанная его машиною скорость на 1 километръ признана рекордною для Россіи для саннаго автомобиля съ воздушнымъ пропеллеромъ. За установленіе этого рекорда графу де-Лессепсъ былъ выданъ коммеморативный серебряный кубокъ отъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества.

Всеобщій интересъ, пробужденный въ спортивныхъ кругахъ состязаніемъ 13 января, побудилъ Комитетъ Общества повторить опытъ въ болѣе соответствующихъ условіяхъ состоянія пути, что и представилось возможнымъ осуществить вскорѣ, именно—20 ян-

варя. Къ этому времени выпалъ обильный снѣгъ и на мѣстѣ испытанія онъ былъ настолько глубокъ, что нога въ него уходила по колѣно и обыкновенный автомобиль не могъ двигаться. На состязаніе авто-саней выступили машины четырехъ конкурентовъ: графа де-Лессепсъ, механика гаража ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА г. Кегрессъ, Русско-Балтійскаго завода и „Дух“. Всеобщее вниманіе привлекъ къ себѣ санный автомобиль г. Кегрессъ, которому удалось приспособить обыкновенный автомобиль (принадлежащую ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ машину „Мерседесъ“) для ѣзды по снѣгу путемъ замѣны заднихъ колесъ двумя безконечными лентами, представляющими собою широкіе рельсы для цѣлаго ряда роликовъ разной величины. Къ переднимъ колесамъ придѣлано съ боковъ приспособленіе въ видѣ широкихъ лыжъ, препятствующихъ зарыванію автомобиля въ глубокой снѣгъ и не препятствующихъ ходу колесъ по твердому грунту. Несмотря на большую площадь заднихъ лентъ, управленіе автомобилемъ вполнѣ удовлетворительно. Трудно учесть все значеніе изобрѣтенія г. Кегрессъ въ будущемъ, если принять во вниманіе вообще возможность передвиженія при помощи его безконечныхъ рельсъ по рыхлой почвѣ; во всякомъ случаѣ оно громадно, такъ какъ открываетъ перспективы возможности пользованія автомобилями и въ зимнее время по снѣжному пути, а такой путь у насъ обычно является въ междугородномъ сообщеніи до полугода.

Результаты состязанія 20-го января были слѣдующіе:

1 километръ съ хода прошли:

г. Кегрессъ въ $57\frac{4}{5}$ сек.

гр. де-Лессепсъ—1 мин.

1 километръ съ мѣста прошли:

г. Кегрессъ 1 мин. $4\frac{2}{5}$ сек.

Дистанція въ 3 километра пройдена:

гр. де-Лессепсъ—3 мин. 33 сек.

г. Кегрессъ— 4 мин. $21\frac{4}{5}$ сек.

Русско-Балтійскомъ 5 мин. $15\frac{4}{5}$ сек.

Къ сожалѣнію, состязаніе 20-го января было омрачено несчастнымъ случаемъ съ г. Кунъ, завѣдывавшимъ мастерскими ИМПЕРАТОРСКАГО Рѣчного Яхтъ-Клуба. Выѣхавшимъ на взморье авто-санямъ „Дух“ на пересѣченіе пути шель буеръ. Во избѣжаніе

столкновѣніа авто-санямъ пришлось остановиться. Въ это время съ мѣста старта къ нимъ выѣхалъ, вопреки запрещенію и окрикамъ устроителей состязанія, автомобиль съ авіаторомъ Лебедевымъ и г. Кунъ. Подѣхавъ къ стоявшимъ санямъ, г. Кунъ, какъ говорятъ, по просьбѣ механика подошелъ къ нимъ съ цѣлью помочь, но при этомъ настолько неосторожно приблизился къ пропеллеру, что, когда послѣдній былъ пущенъ въ ходъ, имъ оторвало г. Куну лѣвую руку. Пострадавшему была оказана немедленно самая широкая медицинская помощь; послѣ первой перевязки онъ былъ отвезенъ въ больницу. Это печальное происшествіе никоимъ образомъ не можетъ быть вѣнено въ вину устроителямъ состязанія, такъ какъ произошло внѣ старта, на взморьѣ и является результатомъ неосторожности г. Куна, который, будучи самъ механикомъ, казалось бы, обязывался къ тѣмъ большей предусмотрительности.

Вслѣдствіе этого случая сани „Dux“ выбыли изъ состязанія.

Согласно правиламъ состязанія гр. де-Лессепсъ и г. Кегрессъ присуждено было по золотому жетону, Русско-Балтійскому вагонному заводу серебряный жетонъ.

Показанная автомобилемъ г. Кегрессъ скорость на 1 километръ съ хода въ $57\frac{4}{5}$ сек. была признана рекордомъ на эту дистанцію для саннаго автомобиля, получающаго поступательное движеніе отъ сцѣпленія съ поверхностью пути. Въ память установленія этого рекорда г. Кегрессъ былъ выданъ отъ ИМПЕРАТОРСКАГО Російскаго Автомобильнаго Общества серебряный кубокъ

Въ этомъ состязаніи, какъ видно изъ приведенныхъ выше результатовъ, гр. де-Лессепсъ установилъ новый русскій рекордъ въ 60 сек. на 1 километръ съ хода для саннаго автомобиля съ воздушнымъ пропеллеромъ.

Вечеромъ того же дня состоялось чествованіе графа де-Лессепсъ обѣдомъ въ ресторанѣ Кюба, на которомъ присутствовало большинство членовъ Комитета Общества.

Популяризаціонная и спортивная дѣятельность мѣстныхъ союзныхъ организацій въ 1913 году.

Мѣстныя автомобильныя организаціи проявили въ отчетномъ году весьма оживленную дѣятельность. Горячо привѣтствуя столь замѣтное оживленіе ея, какъ показатель все болѣе и болѣе возрастающаго у насъ общественнаго интереса къ автомобилизму и признавая въ этомъ въ то же время мощный импульсъ къ дальнѣйшему его процвѣтанію, ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество считаетъ необходимымъ привести итоги таковой дѣятельности.

Первый Русскій Автомобильный Клубъ въ Москвѣ.

Первымъ Русскимъ Автомобильнымъ Клубомъ въ Москвѣ былъ организованъ въ прошломъ году первый въ Россіи „звѣздный пробѣгъ“ — всероссійскій Съѣздъ автомобилей и мотоциклетокъ въ Первопрестольную съ финишемъ на Московскомъ аэродромѣ 9 мая. Въ этомъ оригинальномъ состязаніи выступило 56 участниковъ, изъ которыхъ къ финишу прибыло 39. Вслѣдъ за тѣмъ Клубомъ была организована поѣздка участниковъ Съѣзда и членовъ Клуба на юбилейную выставку Общества, причемъ былъ разыгранъ пожертвованный Обществомъ призъ. Побѣдителемъ „звѣзднаго пробѣга“ оказался г. Суручанъ, прибывшій на автомобилѣ Бенцъ изъ г. Кишинева, получившій 1-ый призъ — золотой кубокъ и призъ г. Екатеринослава. Ему же былъ присужденъ и призъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества. Участники „звѣзднаго пробѣга“ прибыли въ столицу 13 мая. Обществомъ была организована имъ торжественная встрѣча въ Фридентальской колоніи, а вечеромъ въ помѣщеніи выставки устроенъ банкетъ (Подр. см. стр. 49).

Вторымъ новшествомъ, осуществленнымъ въ своей спортивной программѣ Первымъ Русскимъ Автомобильнымъ Клубомъ въ Москвѣ, является организація имъ пробѣга по трудному пути. Правда, по новизнѣ дѣла состязаніе это не привлекло никого кромѣ московскихъ автомобилистовъ, тѣмъ не менѣе число участниковъ его было значительно (19) и самое состязаніе представило живѣйшій интересъ. Достойно вниманія, что участники пробѣга до самаго на-

чала его не были освѣдомлены о предстоящемъ пути. Заданіе сохранилось въ тайнѣ, дабы не дать возможности подготовиться. Кромѣ того былъ устроенъ рядъ мѣстныхъ состязаній, гонокъ на скорость и прогулокъ.

Состоящій подѣ Августѣйшимъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА Великаго Князя СЕРГІЯ МИХАИЛОВИЧА покровительствомъ Петроградскій Автомобиль-Клубъ.

Съ днемъ прибытія изъ Москвы на юбилейную выставку участниковъ „звѣзднаго пробѣга“ 14-го мая совпала устраиваемая Петроградскимъ Автомобиль-Клубомъ ежегодно традиціонная одноверстная гонка на скорость на 5-й верстѣ Волконскаго шоссе, считая отъ станціи Александровской. Гонка эта дала весьма интересные результаты. Участвовало 25 конкурентовъ. Было установлено сообразно мощности цилиндровъ 8 категорій. Первый призъ достался шедшему внѣ категорій на двухсотсильномъ Бенцѣ Хернеръ, который прошелъ версту въ 19 сек., т. е. со скоростью 189,5 верстѣ въ часъ, установивъ такимъ образомъ новый всероссійскій рекордъ. Второй призъ взялъ Ивановъ на Русско-Балтійскомъ (размѣры цилиндра 106×140), пройдя версту въ 29,6 с., т. е. со скоростью 134,3 вер. въ часъ; эта скорость является рекордною для русской машины. Привѣтствуя новый успѣхъ Русско-Балтійскаго завода, Общество выражаетъ горячія пожеланія дальнѣйшаго развитія этимъ заводомъ - піонеромъ отечественнаго производства автомобилей.

Затѣмъ 26 мая Петроградскимъ Автомобиль-Клубомъ была организована первая русская гонка по кругу на дистанцію 230 верстѣ, Волконское—Гатчинское—Красносельское—Петроградское—Волконское шоссе.

Хронометражъ былъ организованъ Б. С. Постниковымъ, при участіи 8-ми офицеровъ. Красное Село было нейтрализовано для прохода медленнымъ ходомъ: каждому конкуренту при входѣ сюда выдавался секундомѣръ, пускаемый въ моментъ передачи, который предъявлялся при выѣздѣ контролеру, отпускавшему гонщика по прошествіи десяти минутъ со времени пуска секундомѣра. Случай остановки секундомѣра при проѣздѣ чрезъ Красное Село также

былъ предусмотрѣнъ. Въ такомъ случаѣ конкурентъ при выпускѣ изъ Села задерживался контролеромъ на 10 минутъ.

Несмотря на это на практикѣ произошло весьма досадное недоразумѣніе. Гонщику Иванову на Русско-Балтійскомъ контролеромъ былъ данъ секундомѣръ, не пущенный въ ходъ. Гонщикъ этого не замѣтилъ и приѣхавъ фактически первымъ, лишился 1-го приза, который получилъ Г. М. Суворинъ на Бенцъ (125 × 150); Иванову былъ присужденъ 2-й призъ.

Призы присуждались за абсолютную скорость, за регулярность хода по кругамъ (дистанція слагалась изъ 7-ми круговъ) и по особой формулѣ за отдачу мотора. Призъ за наилучшую регулярность былъ предоставленъ Клубу ИМПЕРАТОРСКИМЪ Россійскимъ Автомобильнымъ Обществомъ. Получилъ его г. Дюре на Металлуржикъ, пришедшій четвертымъ къ финишу.

Обращаясь къ самой организаціи этого пробѣга, къ сожалѣнію, нельзя обойти молчаніемъ, что послѣдняя оставляла желать весьма многого. Въ отношеніи безопасности не было соблюдено самыхъ элементарныхъ правилъ, выработанныхъ практикой Западной Европы. Мѣсто старта и финиша, а равно и весь путь весьма слабо охранялись. Неоднократныя перебѣганія отдѣльными лицами изъ публики пути вызывали крайне опасную въ такомъ состязаніи нервность у гонщиковъ: медицинская помощь была также недостаточна. Къ счастью, дѣло обошлось безъ особыхъ несчастій, хотя все же были двѣ аваріи: съ Гребенщиковымъ на Хупмобилѣ и Гиссеромъ на Бенцѣ, не сопровождавшіяся лишь случайно человѣческими жертвами.

Кіевскій Клубъ Автомобилистовъ.

Вниманіе дѣятелей Кіевского Клуба Автомобилистовъ въ отчетномъ году было поглощено всецѣло организаціей автомобильнаго отдѣла на состоявшейся лѣтомъ всероссійской выставкѣ въ г. Кіевѣ, и потому они ограничились устройствомъ нѣсколькихъ мѣстныхъ поѣздокъ въ окрестностяхъ Кіева.

Еще въ январѣ мѣсяцѣ Совѣтъ Старшинъ Клуба обратился въ ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество съ ходатайствомъ объ оказаніи содѣйствія въ организаціи автомобильнаго Отдѣла. Просимое содѣйствіе было оказано Комитетомъ Об-

щества путемъ спеціальнаго обращенія къ иностраннымъ автомобильнымъ торгово-промышленнымъ организаціямъ съ указаніемъ на возможную выгоду отъ участія ихъ въ Кіевской выставкѣ, устроенной въ богатомъ торгово-промышленномъ районѣ, въ которомъ весьма вѣроятенъ значительный спросъ на автомобили. Осуществленіе участія автомобильныхъ фирмъ въ выставкѣ въ Кіевѣ представлялось тѣмъ болѣе легко-достижимымъ, что фирмамъ этимъ оставалось лишь перевезти свои экспонаты съ юбилейной выставки въ Петроградѣ. 29 іюня состоялось открытіе автомобильнаго отдѣла выставки въ присутствіи мѣстныхъ властей. Въ почетные председатели Отдѣла былъ избранъ Клубомъ Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ, ѣздившій для осмотра выставки въ г. Кіевъ.

Принявъ во вниманіе мѣстное значеніе выставки, Отдѣлъ автомобилей на ней слѣдуетъ считать вполнѣ удавшимся, такъ какъ было выставлено 50 автомобилей отъ 15 фирмъ, среди коихъ преобладали германскія и французскія.

Южно-Русскій Автомобильный Клубъ.

Дѣятельность Южно-Русскаго Автомобильнаго Клуба, вдохновляемая горячимъ поборникомъ автомобилизма всегда дѣятельнымъ Вице-Президентомъ П. П. Кулжинскимъ, выразилась въ устройствѣ трехъ гонокъ и цѣлаго ряда мѣстныхъ поѣздокъ, въ организаціи страхованія шофферовъ, для чего былъ образованъ небольшой основной капиталъ. Спортивную комиссіей разработаны правила ѣзды по городу, выпущенныя особымъ обязательнымъ постановленіемъ Думы. Наконецъ, комиссіей Клуба было осмотрѣно по просьбѣ города до 200 автомобилей. Одна изъ устроенныхъ Клубомъ гонокъ была приурочена къ прибытію въ Харьковъ участниковъ организованнаго Московскимъ Автомобильнымъ Обществомъ пробѣга Москва—Харьковъ.

Одесское Автомобильное Общество.

Въ концѣ августа состоялся организованный Одесскимъ Автомобильнымъ Обществомъ круговой пробѣгъ по маршруту: Одесса—

Екатеринославъ — Мелитополь—Херсонъ — Николаевъ — Одесса съ обязательною гонкою на скорость во время дневки въ Екатеринославѣ. Участвовало 36 машинъ. Кромѣ того по заключеніи пробѣга были устроены двѣ гонки—одноверстная съ хода и трехверстная съ мѣста на развѣтвленіи трактовъ Одесса—Березовка и Одесса—Николаевъ. Пробѣгъ далъ весьма интересные результаты въ виду пройденныхъ большинствомъ машинъ 1160 верстъ по грунтовымъ дорогамъ, входившимъ въ маршрутъ.

Заслуживаетъ далѣ вниманія устроенная Одесскимъ Автомобильнымъ Обществомъ выставка (30 марта—11 апрѣля). Хотя выставкою этой преслѣдовались исключительно популяризаціонныя цѣли въ предѣлахъ даннаго раіона и экспонатами на ней явились въ большей части машины изъ мѣстныхъ гаражей, однако, обставленная съ внѣшней стороны весьма эффектно, она протекла оживленно.

Характерно, что наряду съ издавна знакомыми фабрикантами на Одесской выставкѣ появился рядъ новыхъ для юга Россіи фирмъ, среди которыхъ преобладали американскія, все болѣе и болѣе конкурирующія съ европейскими фирмами.

Балтійскій Клубъ Автомобилистовъ.

Балтійскій Клубъ Автомобилистовъ предпринялъ поѣздку въ Петроградъ на юбилейную выставку Общества и затѣмъ организовалъ прогулку въ Данцигъ.

Московское Автомобильное Общество.

Дѣятельность Московскаго Автомобильнаго Общества въ 1913 году отличалась особою продуктивностью въ спортивномъ отношеніи. Обществомъ осуществлена слѣдующая спортивная программа:

Автомобильные пробѣги и поѣздки.

- 1) 28 апрѣля Сенежское озеро (67 вер.),
- 2) 12 мая Звенигородъ (75 вер.),

- 3) 12—27 іюня Москва—Парижъ (3087 вер.),
- 4) 4 августа Москва—Волоколамскъ—Москва (220 вер.),
- 5) 28—30 августа Москва—Харьковъ (685 вер. + 685 = 1370 версть).

6) 14—15 сентября Москва—Ярославль—Москва (496 вер.).

За всѣ 6 пробѣговъ и поѣздокъ было пройдено 5315 версть. Всеобщее вниманіе обратилъ на себя пробѣгъ Москва—Парижъ. ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество назначило на этотъ пробѣгъ свой спеціальный почетный призъ.

Маршрутъ этого пробѣга былъ раздѣленъ на 13 этаповъ: Москва — Тверь — Новгородъ — Псковъ — Рига — Тильзитъ — Данцигъ — Кольбергъ — Берлинъ — Лейпцигъ — Франкфуртъ — Страсбургъ — Нанси — Парижъ. На состязаніи выступило 20 автомобилей, изъ коихъ 16 благополучно прибыло въ Парижъ. Стартъ состоялся 12-го іюня — финишъ 17 іюня. Командоромъ пробѣга былъ избранъ членъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества Алексѣевъ. Разыграно было 4 приза: на 1-й переходящій призъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА Великаго Князя МИХАИЛА АЛЕКСАНДРОВИЧА, предназначавшійся Члену Московскаго Автомобильнаго Общества, который проѣдетъ въ этомъ пробѣгѣ не менѣе 2000 версть, лично управляя машиной, получили право: Кольсорнъ, Николаевъ, Шерупенковъ, Головлевъ, Габай, Мандль и Шамшинъ; 2-й призъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества предназначался самой слабой машинѣ, которая прибудетъ къ финишу безъ штрафныхъ очковъ, и былъ присужденъ г. Шиллеру на восьмисильномъ автомобилѣ, и 2 именныхъ спеціальныхъ приза. Кромѣ того всѣ участники пробѣга получили коммеморативные жетоны.

Въ день старта 12 іюня въ Москву пріѣхалъ Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ со спеціальною цѣлью привѣтствовать отъ имени ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества участниковъ пробѣга. Присутствовалъ на напутственномъ молебнѣ и пожелалъ имъ счастливаго пути.

По всему пути слѣдованія участникамъ пробѣга было оказано полное содѣйствіе и сочувствіе какъ со стороны нашихъ генеральныхъ консуловъ, такъ и мѣстныхъ автомобильныхъ организацій въ Россіи и за границей. Въ Берлинѣ и Парижѣ участники пробѣга были удостоены радушнаго приѣма нашихъ пословъ.

Сверхъ приведенной выше программы въ теченіе іюня мѣсяца было совершено нѣсколько частныхъ автомобильныхъ поѣздокъ членовъ Общества, а именно: въ Новый Іерусалимъ, Владиміръ, Рязань и Ярославль.

**Состоящій подѣ Августѣйшимъ покровительствомъ
ИХЪ ИМПЕРАТОРСКИХЪ ВЫСОЧЕСТВЪ Великаго
Князя КИРИЛЛА ВЛАДИМИРОВИЧА и Великой Кня-
гини ВИКТОРИИ ѲЕОДОРОВНЫ Балтійскій Автомо-
биль- и Аэро-Клубъ.**

Балтійскимъ Автомобиль- и Аэро-Клубомъ совмѣстно съ Королевскимъ Шведскимъ Автомобильнымъ Клубомъ былъ организованъ въ промежутокъ времени между 25 Іюня и 2 Іюля интересный пробѣгъ по Швеціи, по маршруту: Стокгольмъ—Упсала—Сала—Крильбю—Фалунъ—Ретвикъ—Лудвика—Эребро—Эриксбергъ—Ничепингъ—Маргефредъ. Въ этомъ состязаніи приняли участіе ИХЪ ИМПЕРАТОРСКІЯ ВЫСОЧЕСТВА Великій Князь КИРИЛЛЪ ВЛАДИМИРОВИЧЪ и Великая Княгиня ВИКТОРИЯ ѲЕОДОРОВНА и выступило въ общемъ до 60-ти участниковъ, въ томъ числѣ русскихъ 48. Пробѣгу было присвоено наименованіе Victoria-Fahrt, и онъ былъ принятъ подѣ Августѣйшее покровительство ЕЯ ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА Великой Княгини МАРИИ ПАВЛОВНЫ Герцогини Сюдерманландской. Путь пробѣга пролегалъ по самымъ живописнымъ мѣстностямъ Швеціи. Спортивный его интересъ заключался въ гонкѣ на подъемъ и состязаніяхъ въ шинахъ и камерахъ.

Союзный Комитетъ.

Союзный Комитетъ 1913 года состоялся 30 и 31 марта подъ предсѣдательствомъ Вице-Президента ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества Флигель-Адъютанта В. В. Свѣчина, при участіи делегатовъ:

1. Отъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества:

П. Н. Бѣляевъ, А. А. Волковъ, Б. А. Игнатьевъ, Н. Г. Кузнецовъ, В. В. фонъ-Нотбекъ, баронъ, В. А. фонъ-деръ-Паленъ и Ѳ. А. Стивенсъ.

2. Отъ Петроградскаго Автомобиль-Клуба:

А. Ф. Бубырь.

3. Отъ 1-го Русскаго Автомобильнаго Клуба въ Москвѣ:

П. П. Ильинъ.

4. „ Балтійскаго Клуба Автомобилистовъ:

К. Л. фонъ-Мооръ, В. А. Питцкенъ и К. И. Престонъ.

5. „ Кіевскаго Клуба Автомобилистовъ:

голосъ Клуба переданъ Н. К. фонъ-Меккъ, который увѣдомилъ телеграммой о невозможности быть на засѣданіи.

6. „ Южно-Русскаго Автомобильнаго Клуба въ Харьковѣ:

П. П. Кулжинскій.

7. „ Одесскаго Автомобильнаго Общества:

М. П. Дмитріевъ.

8. „ Общества Автомобилистовъ Царства Польскаго:

голосъ Общества переданъ В. В. Свѣчину.

9. „ Екатеринбургскаго Автомобиль-Клуба:

голосъ Клуба переданъ В. В. Свѣчину.

Комитетъ отличался многолюдствомъ, привѣтствованнымъ Предсѣдателемъ во вступительной рѣчи, какъ наглядное доказательство роста Союза и возрастающаго всеобщаго интереса къ дѣлу.

Призывая участниковъ къ проявленію большей искренности въ союзныхъ отношеніяхъ, любви къ дѣлу и большей вѣры въ ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество, Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ характеризовалъ программу Общества, какъ главы Союза, слѣдующими словами: „Общество неизмѣнно одушевлено сознаниемъ великой пользы для дѣла увеличенія числа организацій и постепеннаго ихъ развитія, роста и укрѣпленія. ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество признаетъ за аксіому необходимость полной автономіи каждой организаціи, но вмѣстѣ съ тѣмъ и глубоко убѣждено въ необходимости объединенія разнородствующихъ силъ и направленія таковыхъ на путь полезнаго служенія родинѣ. Это—роль Имперскаго Учрежденія—ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества.

Въ ИМПЕРАТОРСКОМЪ Россійскомъ Автомобильномъ Обществѣ, какъ учрежденіи Имперскомъ, должны сходитьсѣ всѣ нити, всѣ свѣдѣнія. Ему, какъ представителю интересовъ всѣхъ союзныхъ клубовъ передъ центральными правительственными учрежденіями, признанному самими союзными клубами руководящимъ, надлежитъ печаловаться о нуждахъ русскаго автомобилизма и отстаивать интересы его передъ центральнымъ правительствомъ и законодательными учрежденіями“.

„Вѣрьте, господа, сказалъ В. В. Свѣчинъ, что расцвѣтъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества не въ ущербъ идетъ мѣстнымъ организаціямъ, а на пользу. Чѣмъ сильнѣе станетъ ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество, чѣмъ властнѣе зазвучитъ его голосъ на Руси, тѣмъ величавѣе станетъ нашъ Союзъ, тѣмъ больше значенія пріобрѣтутъ мѣстные Клубы и Общества и тѣмъ авторитетнѣе будутъ ихъ голоса передъ мѣстными властями.

Въ настоящее время, когда автомобиль сталъ на Руси обще-признаннымъ орудіемъ культуры, роль нашихъ организацій выходитъ изъ рамокъ чистаго спорта и пріобрѣтаетъ, несомнѣнно, государственное значеніе.

Въ сознаниі этого, объединимся же еще тѣснѣе, проникнемся еще глубже вѣрой въ необходимость согласія и сотрудничества. Не будемъ пренебрегать незначительными на первый взглядъ вопросами, отнесемъ ко всѣмъ съ должнымъ вниманіемъ, памятуя, что изъ малыхъ начинаній слагаются великія дѣянія.

Мы, господа, строители русскаго автомобилизма, будемъ спокойно класть камень за камнемъ въ создаемомъ нами великомъ зданіи, скрѣпляя ихъ нерушимымъ цементомъ нашего согласія, единства, взаимнаго пониманія и общей любви и преданности дѣлу“.

Затѣмъ Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ ознакомилъ Комитетъ съ ходомъ занятій засѣдавшей въ Парижѣ международной комиссіи по таможеннымъ вопросамъ. Комиссіей этой окончательно уже установлена форма „Carnet de passage en douane“ книжки таможенныхъ проѣздовъ, общей для всѣхъ вошедшихъ въ конвенцію 1909 года странъ, предложенной къ обращенію Итальянскимъ Автомобильнымъ Клубомъ на происходившемъ въ декабрь 1911 года Съѣздѣ представителей Automobiles Clubs Reconnus.

Ходатайство ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества о введеніи этого документа въ дѣйствіе, возбужденное предъ Департаментомъ Таможенныхъ Сборовъ, не встрѣтило принципиальныхъ возраженій и такимъ образомъ примѣненія его на практикѣ слѣдуетъ ожидать въ недалекомъ будущемъ.

Затѣмъ международною комиссіею былъ разработанъ однообразный упрощеннаго типа триптикъ, причемъ признано желательнымъ срокъ его дѣйствія продлить до 1 года. Триптикъ этотъ уже принять во всѣхъ европейскихъ государствахъ; у насъ же проведеніе его въ жизнь задерживается изданіемъ, относительно продленія срока ихъ дѣйствія до одного года, особаго закона въ измѣненіе подлежащей статьи Устава Таможеннаго, проектъ котораго уже внесенъ на законодательное разсмотрѣніе Министерствомъ Финансовъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ международною комиссіей признано было, въ принципѣ, желательнымъ реформировать въ устраненіе существующихъ на практикѣ недоразумѣній международныя дорожныя свидѣтельства, раздѣливъ ихъ на два документа: одинъ для управляющаго машиною, другой—для самой машины. При этомъ В. В. Свѣчинымъ былъ вновь возбужденъ вопросъ о необходимости сдѣлать эти свидѣтельства постоянными. Вопросъ этотъ былъ переданъ на разсмотрѣніе комиссіи.

Ознакомивъ далѣе Союзный Комитетъ въ общихъ чертахъ съ результатами занятій международной комиссіи по вопросамъ движенія, Предсѣдатель характеризовалъ отдѣльныя постановленія этой комиссіи въ большинствѣ для Россіи практически не осуществимыми (какъ, напр., требованіе освѣщенія повозокъ въ ночное время,

урегулированіе нагрузки и др.), обреченными у насъ на долгое время остаться въ области пожеланій. Поэтому Союзный Комитетъ, вполне одобривъ въ принципѣ предположенія международной комиссіи, направленной къ урегулированію движенія по дорогамъ, высказался за необходимость изданія общихъ для Имперіи правилъ движенія по дорогамъ и просилъ ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество возбудить о томъ въ подлежащихъ вѣдомствахъ соотвѣтствующее ходатайство.

Предложеніе В. В. Свѣчина мѣстнымъ Клубамъ принять участіе въ организаціи, по инициативѣ представителя Automobile Club de France de Gniff, конкурса на премію въ 500.000 франковъ за разработку вещества, которое могло бы замѣнить собою бензинъ, вызвало живой обмѣнъ мнѣній по наболѣвшему вопросу о борьбѣ съ нефтяными синдикатами, въ результатъ чего Союзный Комитетъ высказался за рѣшительную борьбу съ все возрастающими цѣнами на бензинъ.

Признавая вмѣстѣ съ тѣмъ полную безпомощность Союза достигнуть въ ближайшее время практическихъ результатовъ въ указанномъ направленіи, Комитетъ отмѣтилъ, однако, возможность нѣкотораго пониженія стоимости бензина путемъ уменьшенія налога на русскую нефть, выразивъ пожеланіе выяснить, насколько такая мѣра вообще осуществима.

При этомъ Флигель-Адъютантомъ В. В. Свѣчинымъ было указано, что въ связи съ ростомъ военного автомобилизма въ Военномъ Вѣдомствѣ неизбежно возникнетъ вопросъ о мѣрахъ къ удешевленію бензина и въ положительномъ случаѣ не будетъ, конечно, исключена возможность воспользоваться выработанными этимъ вѣдомствомъ мѣрами.

Возвращаясь къ предпринятому Французскимъ Клубомъ сбору 500.000 фр. на премію, слѣдуетъ упомянуть, что помимо объявленнаго на эту цѣль пожертвованія отъ имени ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества въ 15.000 фр., Южно-Русскимъ Автомобильнымъ Клубомъ было ассигновано 2.500 фр.

Въ дальнѣйшемъ Предсѣдатель, въ краткомъ очеркѣ, ознакомилъ Комитетъ съ дѣятельностью ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества за 1912 годъ и ходомъ работъ по организаціи IV-й автомобильной выставки.

Утвердивъ спортивную программу союзныхъ Клубовъ: звѣздный пробѣгъ, устраиваемый въ первой половинѣ мая мѣсяца I-мъ Русскимъ Автомобильнымъ Клубомъ въ Москвѣ изъ разныхъ мѣстъ Россіи въ Москву съ послѣдующею поѣздкою въ Петроградъ на юбилейную выставку Общества; двѣ гонки на скорость, организуемая Петроградскимъ Автомобильнымъ Клубомъ: 14 мая одноверстная и 26 мая гонка по кругу на разстояніе 230 верстъ, предложенный Московскимъ Автомобильнымъ Обществомъ пробѣгъ Москва—Парижъ, и наконецъ, пробѣгъ Одесскаго Автомобильнаго Общества на августъ по маршруту: Кіевъ—Екатеринославъ—Харьковъ—Мелитополь—Одесса, Союзный Комитетъ единогласно пошелъ навстрѣчу сдѣланному В. В. Свѣчинымъ указанію на необходимость предварительнаго освѣдомленія ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества о всѣхъ намѣченныхъ мѣстными Клубами спортивныхъ начинанійхъ, въ цѣляхъ внесенія въ общую спортивную программу необходимой согласованности.

Ознакомившись изъ доклада Предсѣдателя объ успѣшномъ выступленіи въ 1912 году членовъ I-го Русскаго Автомобильнаго Клуба въ Москвѣ, Московскаго Автомобильнаго Общества, Балтійскаго Клуба Автомобилистовъ и Одесскаго Автомобильнаго Общества въ качествѣ добровольцевъ автомобилистовъ на маневры войскъ, а также выслушавъ соображенія В. В. Свѣчина о вѣроятности задержки въ утвержденіи законодательными учрежденіями выработаннаго Военнымъ Вѣдомствомъ проекта положенія о Всероссийской Добровольной Автомобильной Дружинѣ, согласно которому организациі Дружины придается исключительно военный характеръ, причемъ ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество лишается инициативы и административныхъ функцій въ дѣлѣ, Союзный Комитетъ единогласно подтвердилъ прошлогоднее свое пожеланіе о сосредоточеніи руководства Дружиною въ ИМПЕРАТОРСКОМЪ Россійскомъ Автомобильномъ Обществѣ и союзныхъ съ нимъ автомобильныхъ Клубахъ, имѣющихъ болѣе живую и непосредственную связь съ средою автомобилистовъ, которые составляютъ эту Дружину, нежели Штабы военныхъ округовъ.

Въ частности Союзнымъ Комитетомъ были выражены пожеланія о болѣе рациональной постановкѣ современнаго участія автомобилистовъ въ маневрахъ въ смыслѣ порученія имъ ординарче-

ской и развѣдочной службы и ограниченіи перевозки начальствующи́хъ лицъ строго военными надобностями.

Нельзя не привѣтствовать послѣдовавшее по постановленію Союзнаго Комитета расширеніе Союза двумя новыми сочленами: Московскимъ Автомобильнымъ Обществомъ и Балтійскимъ Автомобиль- и Аэро-Клубомъ.

Со включеніемъ этихъ Клубовъ въ Союзъ связана извѣстная эволюція во взглядахъ Комитета ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества на участіе въ Союзѣ двухъ мѣстныхъ автомобильныхъ организацій, раіоны дѣйствія коихъ совпадаютъ. Первоначально Комитетъ Общества относился несочувственно къ допуску въ Союзъ изъ одной и той же мѣстности двухъ Клубовъ и стремился содѣйствовать ихъ сліянію, исходя изъ соображеній, что въ единеніи сила и при сравнительно маломъ развитіи автомобилизма въ провинціи, параллельныя организаціи лишь ослабляли бы самихъ себя при осуществленіи ими своихъ основныхъ цѣлей, особенно, въ виду возможности постоянныхъ треній между членами ихъ на почвѣ сословныхъ и чисто мѣстныхъ общественныхъ интересовъ. Однако жизнь показала какъ разъ противное. Особенно убѣдительнымъ примѣромъ явилось Московское Автомобильное Общество, не только оказавшееся вполне жизнеспособнымъ при наличіи въ Москвѣ такой крупной старѣйшей русской организаціи, какъ I-ый Русскій Автомобильный Клубъ, но даже доведшимъ свою дѣятельность до расцвѣта и включившимъ въ свой составъ до 500 членовъ. Примѣръ этотъ, а равно и одновременное существованіе въ г. Ригѣ двухъ дѣятельныхъ Автомобильныхъ Клубовъ, побудили Комитетъ Общества поступиться своимъ принципіальнымъ взглядомъ въ этомъ дѣлѣ и перейти на болѣе реальную почву включеніемъ въ программу Союзнаго Комитета вопроса о принятіи въ Союзъ Московскаго Автомобильнаго Общества и Балтійскаго Автомобиль- и Аэро-Клуба.

Принимая въ Союзъ Московское Автомобильное Общество, Союзный Комитетъ единогласно высказался за предоставленіе дѣйствующему въ томъ же раіонѣ I-му Русскому Автомобильному Клубу, какъ старѣйшей русской автомобильной организаціи, одного лишняго голоса въ Союзномъ Комитетѣ.

Въ заключеніе былъ рѣшенъ рядъ вопросовъ, касающихся внутренняго распорядка въ Союзѣ. Такъ, подтверждено постано-

влєніє 1912 года о сообщєніи ИМПЕРАТОРСКОМУ Россійскому Автомобильному Обществу мѣстными клубами о всемъ заслуживающемъ вниманія въ области мѣстной автомобильной жизни, рѣшено произвести анкету о способахъ доставленія Обществу мѣстными клубами статистическихъ свѣдѣній по автомобильному, вообще, и дорожному вопросу, въ частности; исключены изъ § 8-го „Союзнаго Соглашенія“ слова: „и вступительныхъ взносов“ и примѣчаніе къ § 6-му того же соглашенія.

Триптики.

Нижеприводимыя данныя о пользованіи русскими автомобилистами триптиками свидѣтельствуютъ о рѣзкомъ скачкѣ впередъ, совершившемся въ отчетномъ году по пути развитія русскаго туризма за границу.

За 1913 годъ всего выдано триптиковъ 539 (въ 1912 г. 315). Изъ нихъ:

на Германію	141
„ Австрію	79
„ Италію	51
„ Францію	78
„ Швейцарію	59
„ Бельгію	36
„ Голландію	22
„ Данію	23
„ Швецію	21
„ Норвегію	2
„ Финляндію	14
„ Испанію	11
„ Румынію	2

Кромѣ того выѣздныхъ свидѣтельствъ было выдано 21 на Россію.

ЮБИЛЕЙ

состоящаго подъ **ВЫСОЧАЙШИМЪ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА** покровительствомъ **ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества.**

Наступившее 15 мая 1913 года десятилѣтіе со дня основанія Общества, какъ извѣстно, было ознаменовано устройствомъ въ центрѣ русскаго автомобилизма, каковымъ, безспорно, является Петроградъ, сосредоточившій въ себѣ до половины всѣхъ ввезенныхъ въ Россію автомобилей, IV-й международной автомобильной выставки.

Организуя выставку, дѣятели Общества поставили себѣ высшею цѣлью оправдать въ успѣшномъ крупномъ начинаніи высокомилоостивое благоволеніе и довѣріе Державнаго Покровителя Общества, неизмѣнно изъявляемая ЕГО ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЕЛИЧЕСТВОМЪ, съ 18 декабря 1909 года, дня первой Монаршей Милости къ Обществу. Начиная съ конца 1912 года, шла настойчивая, сложная организаціонная работа и лишь когда результаты ея привели къ счастливой увѣренности, что выставкѣ обеспеченъ полный успѣхъ, было повергнуто на **ВЫСОЧАЙШЕЕ** благовоззрѣніе всеподданнѣйшее ходатайство Комитета Общества о принятіи выставки подъ **ВЫСОЧАЙШЕЕ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА** покровительство. Воспослѣдовавшее Всемилоостивѣйшее на сіе согласіе **ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА**, какъ бы предварительно санкціонировало труды организаторовъ, столь щедро награжденные впослѣдствіи Державнымъ благоволеніемъ къ Обществу въ самый день десятилѣтія. Дарованіе **ВЫСОЧАЙШАГО** покровительства выставкѣ отозвалось необычайнымъ подъемомъ энергіи ея устроителей, именно ко времени наибольшаго напряженія работы.

Выставка явилась юбилейнымъ торжествомъ Общества, а потому открытіемъ ея собственно и начинался праздникъ Общества,

приковавшій къ себѣ на двѣ недѣли всеобщее вниманіе не только въ Россіи, но и за границей.

Дальнѣйшія строки и имѣется въ виду посвятить воспоминаніямъ главнѣйшихъ моментовъ въ жизни выставки: ея открытія 5 мая, юбилейнаго и въ то же время выставочнаго банкета 7 мая, чествованія 13 мая прибывшихъ изъ Москвы на выставку Членовъ I-го Русскаго Автомобильнаго Клуба и участниковъ организованнаго этимъ Клубомъ „звѣзднаго пробѣга“, и высокаторжественнаго дня десятилѣтія Общества 15 мая—дня ВЫСОЧАЙШАГО присутствія ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА на молебствіи въ память десятилѣтія Общества и осмотра ЕГО ВЕЛИЧЕСТВОМЪ выставки и, наконецъ, церемоніала ея закрытія.

Причины устройства юбилейнаго банкета недѣлею ранѣе фактическаго срока десятилѣтія Общества и одновременнаго чествованія на этомъ банкетѣ какъ лицъ, причастныхъ къ организаціи выставки, такъ и участвовавшихъ въ ней представителей автомобильной промышленности, основывались на цѣломъ рядѣ соображеній.

Еще въ самый разгаръ организаціонной работы въ концѣ 1912 года устроителями выставки въ принципѣ было рѣшено привѣтствовать всѣхъ лицъ, къ ней такъ или иначе причастныхъ на спеціальному за счетъ Общества банкетномъ обѣдѣ, по примѣру выставки 1910 года. Одновременно и Комитетъ Общества обдумывалъ порядокъ празднованія десятилѣтія. Въ этихъ цѣляхъ была избрана спеціальная комиссія подъ предсѣдательствомъ князя И. Н. Мещерскаго при участіи П. П. Бекеля и А. А. Волкова, которая установила слѣдующую программу дня 15 мая: въ 6 часовъ вечера молебствіе, послѣ котораго долженъ былъ послѣдовать пріемъ депутацій и гостей, а въ 7 часовъ торжественный банкетъ (для членовъ Общества по подпискѣ, а для гостей за счетъ Общества). Во время обѣда предполагалось чтеніе юбилейнаго отчета Общества за истекшее десятилѣтіе. На банкетѣ имѣлось въ виду пригласить представителей международныхъ и русскихъ союзныхъ съ ИМПЕРАТОРСКИМЪ Россійскимъ Автомобильнымъ Обществомъ организацій, также и другихъ обществъ, поддерживающихъ съ Обществомъ дружбу, затѣмъ Министровъ и начальствующихъ лицъ отъ вѣдомствъ, причастныхъ къ вопросамъ автомобилизма.

Такимъ образомъ предстояло Обществу организовать два банкета: выставочный и юбилейный.

Между тѣмъ грандіозные размѣры предстоящей выставки выяснили, что на выставочный банкетъ, если руководствоваться принципомъ 1910 года, пришлось бы пригласить до 1000 человекъ, а это вызвало бы слишкомъ замѣтный для кассы Общества расходъ при затруднительности вообще подыскать подходящее помѣщеніе. Трудно также было рассчитывать собрать достаточное число участниковъ на два послѣдовательныхъ за короткій промежутокъ времени банкета среди членовъ Общества. По этимъ соображеніямъ Комитетъ Общества остановился на рѣшеніи устроить одинъ банкетъ и, придавъ ему характеръ юбилейнаго, въ то же время пригласить на него изъ среды участниковъ выставки лишь главныхъ представителей автомобильныхъ фирмъ, ихъ директоровъ или владѣльцевъ. Путемъ разсылки соотвѣтствующаго циркуляра были приняты мѣры къ возможно широкому участию въ банкетѣ членовъ Общества. Приглашены всѣ высшіе чины вѣдомствъ и всѣ предсѣдатели Клубовъ, а также въ принципѣ было рѣшено пригласить всѣхъ участниковъ депутацій, которыя пріѣдутъ. Чтеніе юбилейнаго отчета было отклонено изъ опасенія, что это утомитъ вниманіе гг. членовъ Общества.

Относя день юбилейнаго банкета на 7-е мая, Комитетъ Общества руководился стремленіемъ—съ одной стороны, видѣть своими гостями на банкетѣ главныхъ представителей иностранной автомобильной промышленности и заграничныхъ автомобильныхъ клубовъ, оказавшихъ Обществу вниманіе своимъ пріѣздомъ на открытіе выставки и не имѣвшихъ возможности пробывать въ столицѣ долѣе 3—4 дней, съ другой стороны, Комитетъ былъ озабоченъ предоставить возможность многимъ членамъ Общества, близко стоящимъ къ Особѣ ГОСУДАРЯ, принять участіе въ юбилейномъ банкетѣ до предстоявшей ВЫСОЧАЙШЕЙ поѣздки въ Германію. Имѣлись свѣдѣнія, что ГОСУДАРЬ выѣдетъ въ Германію около 10 мая. Поэтому время банкета было назначено ближе къ открытію выставки, именно на 7-ое. Къ сожалѣнію отъѣздъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА послѣдовалъ не 10 мая, какъ первоначально предполагалось, а 7-го, вслѣдствіе чего не всѣ приглашенныя лица могли присутствовать на банкетѣ.

Открытие принятой подъ ВЫСОЧАЙШЕЕ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА покровительство IV-й Международной Автомобильной Выставки.

Въ первые же моменты своей жизни выставка щедро вознаградила ея устроителей за понесенные труды. Открытіе выставки протекло блестяще и само по себѣ должно быть признано триумфомъ не только отечественнаго, но и международнаго автомобилизма, а въ цѣпи начинаній ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества—дѣйствительно юбилейнымъ начинаніемъ, достойно ознаменовавшимъ и завершившимъ десятилѣтній періодъ дѣятельности Общества.

Несмотря на грандіозность самой выставки, на сложныя капитальныя работы по приспособленію подъ нее помѣщеній, открытіе, какъ и было предварительно назначено, состоялось въ самый день 5 мая, при небывалой, необходимо отмѣтить, въ практикѣ русскаго выставочнаго дѣла законченности самой выставки.

Устроители выставки были крайне тронуты оказаннымъ имъ вниманіемъ со стороны барона Ванъ-Зюлейнъ де Ниевельтъ-Хааръ, Предсѣдателя Automobile Club de France и Международнаго Союза Главныхъ Автомобильныхъ Клубовъ и графа Сирсторпфъ, Вице-Президента Императорскаго Германскаго Клуба, присутствовавшихъ на открытіи.

Весьма цѣннымъ являлось прибытіе на открытіе выставки депутацій: отъ Московскаго Автомобильнаго Общества во главѣ съ предсѣдателемъ его княземъ Н. С. Щербатовымъ, отъ Балтійскаго Клуба Автомобилистовъ во главѣ съ его Вице-Предсѣдателемъ Ф. А. Питцкеномъ, а также пріѣздъ Предсѣдателя Кіевскаго Клуба Автомобилистовъ И. Н. Дьякова и Вице-Президента Южно-Русскаго Автомобильнаго Клуба П. П. Кулжинскаго.

Съ чувствомъ горячей признательности Общество вспоминаетъ нынѣ, когда выставка вся въ прошломъ, то живое вниманіе, съ какимъ отозвались на ея открытіе высшіе чины вѣдомствъ и широкіе круги столичнаго общества.

Особенно счастливо Общество отмѣтитъ присутствіе на открытіи ИХЪ ИМПЕРАТОРСКИХЪ ВЫСОЧЕСТВЪ: Великихъ Княгинь



На торжествѣ открытія выставки.

МАРИИ ПАВЛОВНЫ и ВИКТОРИИ ТЕОДОРОВНЫ, Великаго Князя ДИМИТРИЯ ПАВЛОВИЧА и Его Высочества Герцога Павла Фридриха Мекленбургъ-Шверинскаго, прибывшихъ въ Михайловскій манежъ къ 11^{1/2} час. утра.

Августѣйшихъ Особъ встрѣтили Почетный Президентъ выставки Статсъ-Секретарь графъ В. Н. Коковцовъ, врем. исп. об. Президента Общества Шталмейстеръ князь А. Д. Оболенскій, Предсѣдатель Распорядительнаго Комитета выставки Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ, Члены Комитета выставки и генеральный комиссаръ ея С. А. Ауэрбахъ. Великимъ Княгинямъ были поднесены букеты изъ бѣлыхъ розъ съ голубыми, цвѣта Общества, лентами и отпечатанными на нихъ гербами ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества. По окончаніи торжественнаго молебствія Почетный Президентъ графъ В. Н. Коковцовъ объявилъ Выставку открытой. Подъ звуки фанфаръ выставка засверкала безчисленными электрическими огнями. Графъ В. Н. Коковцовъ провозгласилъ въ честь Державнаго Покровителя выставки и Общества ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА принятое громогласно присутствовавшими „ура“, смѣнившееся гимномъ, исполненнымъ двумя оркестрами.

Исполнявшій обязанности Президента Общества Князь А. Д. Оболенскій въ краткой рѣчи принесъ благодарность Общества какъ Высокимъ Особамъ, прибывшимъ на торжество, такъ и Почетному Президенту выставки графу В. Н. Коковцову и правительству за содѣйствіе, а также всѣмъ лицамъ, своимъ трудомъ споспѣшествовавшимъ своевременному ея открытію.

Предсѣдатель Распорядительнаго Комитета выставки Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ, съ своей стороны, въ краткой французской рѣчи привѣтствовалъ иностранныхъ экспонентовъ, а также прибывшихъ специально на выставку представителей автомобильно-промышленныхъ организацій французскихъ—Chambre syndicale des constructeurs des automobiles, германскихъ—Deutscher Motorfahrzeug-industrieller-verein и англійскихъ—The society of motor manufactures and traders, а также представителей иностранныхъ автомобильныхъ клубовъ. Благодаря за широкое содѣйствіе, проявленное ими въ дѣлѣ организаціи выставки, В. В. Свѣчинъ отмѣтилъ особую радость имѣть возможность въ ихъ личномъ присутствіи констатировать, что результаты совмѣстныхъ съ ними трудовъ—выставка,—которою Общество

завершаетъ первое десятилѣтіе своей дѣятельности, столь блестяще отразила въ себѣ современные итоги прогресса автомобильной техники, являясь мирною и въ то же время внушительною манифестаціей народовъ на почвѣ взаимнаго культурнаго преуспѣянія.

Вслѣдъ за окончаніемъ рѣчей по данному сигналу оркестры Гвардейскаго экипажа и 4-го Стрѣлковаго Императорской Фамиліи батальона дружно заиграли красивый маршъ, подъ звуки котораго начался осмотръ выставки.

Августѣйшихъ Особъ сопровождали Предсѣдатель Распорядительнаго Комитета Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ и генеральный комиссаръ С. А. Ауэрбахъ, дававшіе нужныя объясненія. ИХЪ ИМПЕРАТОРСКІЯ ВЫСОЧЕСТВА отбыли съ выставки лишь въ исходѣ второго часа дня. Къ этому времени уже начался наплывъ публики, не прекращавшійся въ теченіе всего дня. Въ день открытія выставку при высокой входной платѣ, назначенной на этотъ день въ 3 руб., посѣтило свыше 1100 человекъ, что, несомнѣнно, предвѣщало, въ дѣйствительности и оправдавшуюся впоследствии, исключительную посѣщаемость выставки и выдающійся интересъ къ ней столичнаго общества.

Описаніе устройства выставки.

Удѣляя вниманіе воспоминанію о торжествѣ открытія выставки, весьма кстати дать краткое описаніе ея устройства, тѣмъ болѣе, что въ этомъ отношеніи дѣятелями Общества были достигнуты поразительные результаты какъ въ строгой выдержанности стиля (empire), такъ и въ смыслѣ общей красоты. Выставка была декорирована по проекту архитектора ВЫСОЧАЙШАГО Двора Дѣйствительнаго Члена Императорскаго Россійскаго Автомобильнаго Общества Р. Ѳ. Мельцеръ. Исполненіе самыхъ декоративныхъ работъ поручено было фирмѣ Ѳ. Мельцеръ. По единодушнымъ отзывамъ посѣтителей и всей печати, въ Россіи еще не было выставки, столь стильной и роскошной. Справедливость такой оцѣнки ея убранства находила себѣ компетентное подтвержденіе въ солидарномъ общемъ отзывѣ прибывшихъ на выставку иностранцевъ—особенно французовъ, англичанъ, нѣмцевъ и итальянцевъ, привыкшихъ къ роскоши и широкому масштабу своихъ выставокъ. Они неоднократно свидѣтельствовали Предсѣдателю Распорядительнаго Комитета о томъ,

что они поражены художественностью и выдержанностью стиля. Наконецъ, несомнѣнный успѣхъ стиля юбилейной выставки нашель себѣ реальное доказательство въ Парижскомъ Салонѣ 1913 года, оказавшемся нѣсколько видоизмѣненной примѣнительно къ мѣстному зданію ея копіей.

Какъ извѣстно, подъ территорію выставки были отведены: кромѣ Михайловскаго манежа, также большая часть площади передъ его зданіемъ, манежъ Сводно-Казачьяго полка, обширный дворъ между, ними и наконецъ часть конюшенъ. Главный входъ съ Итальянской улицы представлялъ величественный порталъ, въ видѣ арки съ фронтономъ, поддерживавшимся четырьмя бѣлыми колоннами, увѣнчаннымъ большимъ лѣпнымъ, золоченымъ двуглавымъ орломъ съ распростертыми крыльями. На лицевой сторонѣ фронтона помѣщено было наименованіе выставки золотыми буквами, а самый фронтонъ украшенъ разными стильными орнаментами.

Отсюда вели въ Михайловскій манежъ обитые краснымъ сукномъ деревянные мостки, защищенные сверху стеклянной крышей. Входъ въ манежъ былъ эффектно декорированъ краснымъ сукномъ съ золотымъ позументомъ и кистями. Въ передней части манежа помѣщались вѣшалки для платья, скрытыя за красными суконными портьерами, окаймленными золотомъ. Въ центрѣ образовавшейся между первыми столами и входомъ площадки, среди художественно сгруппированной купы тропическихъ растений, увитыхъ цвѣтущею листвою, величественно возвышался бюстъ Державнаго Покровителя Общества и Выставки. Далѣе шли линіи стандовъ, обитыхъ темно-оливковымъ сукномъ, разграниченныхъ золочеными колонками и шнурами съ золотыми кистями. Въ пограничныхъ углахъ стандовъ стояли бѣлыя колонки съ лѣпными вазами и орнаментами. Вдоль всего манежа въ три линіи возвышались бѣлыя съ золоченой лѣпкой и гирляндами искусственнаго плюща обелиски, поддерживавшіе большіе золоченые фонари, украшенные золочеными же орлами съ приспущенными крыльями—гербъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества. Между фонарями были прикрѣплены на золоченыхъ шнурахъ, обвитыхъ гирляндами плюща, бѣлыя съ золотыми буквами вывѣски фирмъ, съ сотнями электрическихъ лампочекъ по рамѣ вывѣски. Центральное мѣсто налѣво отъ входа занялъ ресторанъ, устроенный на высокой верандѣ, ограниченной балюстрадой изъ золоченныхъ колонокъ съ гипсовыми вазами съ

зеленю. Туда вела красивая полукруглая лѣстница, обитая краснымъ сукномъ, обставленная живыми лаврами и украшенная наверху двумя большими гипсовыми вазами художественной работы. Задняя стѣна ресторана была декорирована изящными лѣпными орнаментами и красными суконными портъерами. Надъ рестораномъ находилась небольшая эстрада для струннаго оркестра. Противъ ресторана въ одной изъ царскихъ ложъ, декорированныхъ въ томъ же стилѣ, былъ устроенъ станлъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества, иллюстрировавшій свѣтовыми картинами десятилѣтнюю дѣятельность Общества. Широкой проходъ отъ ресторана къ царскимъ ложамъ представлялъ аллею пальмъ и другихъ экзотическихъ растений, съ разрѣшенія Министра Императорскаго Двора предоставленныхъ ИМПЕРАТОРСКОМУ Россійскому Автомобильному Обществу изъ оранжерей Таврическаго дворца.

Въ концѣ манежа напротивъ входа была устроена эстрада для музыкантовъ. Два боковыхъ выхода вели изъ Михайловскаго манежа въ другіе отдѣлы выставки: отдѣлъ машинъ спеціального назначенія и отдѣлъ принадлежностей автомобилизма

Первый изъ этихъ отдѣловъ приковывалъ къ себѣ всеобщее вниманіе, являясь въ то же время показателемъ сильной воли и неисчерпаемой инициативы организаторовъ выставки. И дѣйствительно, достаточно вспомнить, что отдѣлъ этотъ былъ воздвигнутъ съ поражающею быстротою на мѣстѣ двора между обоими манежами. Когда былъ обнаруженъ недостатокъ намѣченнаго подъ выставку помѣщенія, устроители ея не остановились передъ крупною затратою на сооруженіе внутри двора желѣзнаго зданія, крытаго стекломъ и толемъ. Заказъ на эту работу былъ переданъ Петроградскому Металлическому заводу, который, благодаря дѣятельному участию директора его А. А. Шварца, съ удивительною быстротою (въ трехнедѣльный срокъ) соорудилъ легкое величественное зданіе отдѣла. Внутреннее убранство — зеленяя площадки стандовъ съ бѣлыми пограничными колонками, однотипныя бѣлыя рамы вывѣсокъ, гирлянды искусственнаго плюща, свѣшивавшіяся съ высокихъ сводовъ стекляннаго перекрытія, полукруглая съ точеной балюстрадой эстрада для музыкантовъ, стеклянныя же торцевыя стѣнки зданія, украшенныя огромными лѣпными гербами Общества и декорированныя національными флагами, и обиліе свѣта дѣлали отдѣлъ спеціальныхъ машинъ наиболѣе эффектнымъ изъ всѣхъ отдѣловъ выставки.

Отдѣлъ принадлежностей автомобилизма былъ разукрашенъ въ этомъ же стилѣ: тѣ же зеленыя площадки стандовъ, бѣлыя съ лѣпными вазами колонки, бѣлыя рамы вывѣсокъ. Въ этихъ отдѣлахъ были устроены баръ и недорогой закусочный и пивной буфетъ, предназначавшійся, главнымъ образомъ, для обслуживания служащихъ со стандовъ, но который посѣщался и публикой. Въ одной изъ ложъ манежа Лейбъ-Гвардіи Сводно-Казачьяго полка было устроено уютно обставленное бюро для прессы, а въ другой помѣщеніе для Членовъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества. Предсѣдатель Комитета В. В. Свѣчинъ, съ утра и до поздняго вечера не покидавшій территоріи выставки, имѣлъ отдѣльный кабинетъ, устроенный въ задней части ИМПЕРАТОРСКАГО подъезда; небольшая отдѣльная пріемная была отведена въ комиссаріатъ для Генеральнаго Комиссара С. А. Ауэрбаха. Для засѣданій различныхъ комиссій использовали прежнюю канцелярію Лейбъ-Гвардіи Сводно-Казачьяго полка. Комиссаріатъ выставки помѣщался въ гимнастическомъ залѣ этого полка. Кромѣ того на выставкѣ за все время ея существованія функционировало отдѣленіе таможни, помѣщенное въ отдѣльной комнатѣ внутри Михайловскаго манежа; было отведено помѣщеніе для чиновъ наряда полиціи, обслуживавшаго выставку, имѣлось почтово-телеграфное отдѣленіе, при комиссаріатѣ, а въ Михайловскомъ манежѣ при входѣ стояли автоматы для продажи марокъ, пріема заказныхъ писемъ, любезно предоставленные на время выставки, съ разрѣшенія Главнаго Управленія Почтъ и Телеграфовъ, инженеромъ А. Тупальскимъ. Кромѣ того, для удобства публики и экспонентовъ былъ организованъ пріемъ иностранныхъ телеграммъ, для чего установленъ Телеграфнымъ Вѣдомствомъ рядъ служебныхъ аппаратовъ.

Подробный обзоръ всей многотрудной и многосложной организациі выставки, составляетъ задачу спеціального отчета о ней, приводимаго, какъ уже упоминалось, во второй части настоящаго ежегодника, и здѣсь имѣлось лишь въ виду дать краткое описаніе самаго устройства выставки. Однако и эти немногія строки, являясь отраженіемъ блестящихъ итоговъ произведенной колоссальной работы устроителей выставки и поражая необычайною заблаговременною продуманностью всѣхъ безчисленныхъ деталей сложнаго организма—выставки, обязываютъ къ благодарному упоминанію о лицахъ, все время стоявшихъ въ руководящемъ центрѣ организа-

ціонныхъ работъ: Предсѣдатель Организационнаго Комитета Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ, которому преимущественно принадлежала идейная разработка проекта выставки, выясненіе и подготовка соотвѣтствующаго настроенія въ заграничныхъ автомобильныхъ кругахъ, а равно и среди нашего Правительства, и Генеральномъ Комиссарѣ Выставки, горномъ инженерѣ С. А. Ауэрбахѣ, не знавшемъ устали и не только блестяще руководившемъ практическимъ выполненіемъ большинства плановъ и задачъ, ставившихся Комитетомъ, но и вносившемъ въ занятія этого Комитета цѣнную лепту своею опытностью и всестороннею освѣдомленностью.

Юбилейный банкетъ 7 Мая.

Банкетъ состоялся въ ресторанѣ Контанъ. Столъ былъ накрытъ широкимъ покоемъ, посерединѣ котораго установлены еще 3 стола, въ большомъ залѣ, всего на 200 кувертовъ. Присутствовало около 100 членовъ Общества. Высказывались всеобщія сожалѣнія, что болѣзнь маститаго Президента ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества Генераль-Адъютанта Графа В. Б. Фредерикса задерживала его за границей и лишила участниковъ торжества удовольствія видѣть Графа въ столь знаменательный день въ своей средѣ. Особенно грустнымъ являлось отсутствіе графа Владиміра Борисовича для дѣятелей Общества, чувствовавшихъ себя какъ бы осиротѣлыми.

Къ сожалѣнію, также Министры: Путей Сообщенія, Статсъ-Секретарь С. В. Рухловъ, Торговли и Промышленности, Тайный Совѣтникъ С. И. Тимашевъ, и Внутреннихъ Дѣлъ, Гофмейстеръ Маклаковъ не присутствовали. Министръ Путей Сообщенія сопровождалъ ГОСУДАРЯ. Министръ Торговли и Промышленности находился въ служебной поѣздкѣ. Министръ Внутреннихъ Дѣлъ былъ отвлеченъ приготовленіями къ Романовскимъ торжествамъ.

Предсѣдательствовалъ исполнявшій обязанности Президента Вице-Президентъ Общества Князь А. Д. Оболенскій.

Въ числѣ приглашенныхъ присутствовали Почетный Президентъ Выставки Статсъ-Секретарь графъ В. Н. Коковцовъ, Начальникъ Главнаго Штаба Генераль-отъ-Инфантеріи Михневичъ, которому отсутствовавшій въ это время изъ Петрограда Военный Министръ

заль-Адъютантъ Сухомлиновъ поручилъ свое представительство банкетъ. Товарищъ Министра Торговли и Промышленности и многие представители вѣдомствъ.

Зъ числѣ иностранныхъ гостей Общество съ особеннымъ удовольствіемъ отмѣчаетъ присутствіе на банкетъ барона Ванъ-Зюйде-Ниевельтъ-Хааръ, основателя и 1-го безсмѣннаго Предсѣда Automobile Clube de France и 9 лѣтъ состоящаго предсѣдателя Международнаго Союза Главныхъ Автомобильныхъ Клубовъ (сociation internationale des automobiles clubs reconnus).

Столь же пріятно было Обществу видѣть на своемъ юбилей-торжествѣ Вице-Президента того же Союза, своего стараго друга съ первыхъ же шаговъ на почвѣ международного автотизма Вице-Президента Императорскаго Германскаго Автомобильнаго Клуба, графа А. Сирсторпфъ. На банкетъ присутствовали и предсѣдатель Норвежскаго Королевскаго Клуба Христианъ Рекъ. Изъ дипломатическаго корпуса прибыли на торжество представители странъ, принявшихъ участіе въ выставкѣ своими экспонатами. Въ ихъ числѣ находился французскій посоль г. Делькассэ. Союзныя автомобильныя организациі были представлены особыми депутациями съ предсѣдателями во главѣ: Петроградскаго Автомобильнаго Клуба — В. П. Всеволожскимъ, Балтійскаго Автомобильнаго Клуба — Княземъ Крапоткинымъ, Кіевскаго Клуба Автомобилистовъ — Дьяковымъ; Товарищами предсѣдателей: — Южногерманскаго — Кулжинскимъ, Балтійскаго Клуба Автомобилистовъ — Ренкень, и отъ Московскаго Автомобильнаго Общества присутствовалъ предсѣдательный В. А. Алексѣевъ. Отъ Военно-Учебной автомобильной роты — Начальникъ ея полковникъ Секретевъ, подполковникъ Алексѣевъ, капитанъ В. Вредень и адъютантъ роты поручикъ Сиссенъ.

Во время банкета играли оркестръ Гвардейскаго экипажа и балалаечниковъ. Первый тостъ провозгласилъ Вице-Президентъ Общества Князь А. Д. Оболенскій за драгоцѣнное здравіе ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА, чьимъ Державнымъ покровительствомъ и неоднократными милостивѣйшими вниманіями и поощреніями Общество достигло современнаго расцвѣта. Единодушное могучее „ура“ присутствующихъ покрыло слова Князя, смѣнившееся многократно исполненнымъ гимномъ: „Боже, Царя храни“.

Предсѣдатель Организационнаго Комитета выставки Вице-Президентъ Общества Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ предложилъ тостъ за главъ государствъ, представители которыхъ присутствовали на банкетѣ. Затѣмъ бывший Предсѣдатель Общества графъ В. В. Гудовичъ провозгласилъ тостъ за здравіе Августѣйшаго Почетнаго Президента Общества ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА Великаго Князя МИХАИЛА АЛЕКСАНДРОВИЧА.

Начались рѣчи...

Почетный президентъ выставки, въ то время Предсѣдатель Совѣта Министровъ, Статсъ-Секретарь графъ В. Н. Коковцовъ въ въ великолѣпной рѣчи характеризовалъ весьма серьезное значеніе, какое приобрѣла въ дѣлѣ развитія русскаго автомобилизма дѣятельность ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества, выступившаго одновременно въ роли учрежденія, неустанно пробуждавшаго въ подлежащихъ сферахъ интересъ къ дорожному дѣлу. Отмѣтивъ непосредственную зависимость успѣховъ автомобилизма отъ хорошаго состоянія дорогъ и обратное ихъ взаимодѣйствіе въ образномъ сравненіи: автомобиль — мужъ, дорога — жена, графъ В. Н. Коковцовъ указалъ, что надлежащая постановка у насъ дорожного строительства составляетъ теперь одну изъ главнѣйшихъ заботъ государства. Западъ показалъ намъ, насколько автомобиль проникъ во всѣ сферы государственной и общественной жизни и этотъ поучительный примѣръ является для насъ обязательнымъ.

„Правительство, сказалъ графъ В. Н. Коковцовъ, взираетъ на дѣятельность ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества съ глубокою симпатіей и искренне благодарно Обществу за блестящую организацію исключительно интересной выставки“.

Въ заключеніе графъ В. Н. Коковцовъ поднялъ бокаль за предыдущихъ дѣятелей Общества, его бывшихъ предсѣдателей и настоящихъ руководителей, за процвѣтаніе Общества и за Предсѣдателя Выставочнаго Комитета Флигель-Адъютанта В. В. Свѣчина, главнаго дѣятеля выставки.

Выступившій послѣ графа В. Н. Коковцова Предсѣдатель банкета Вице-Президентъ Общества Князь А. Д. Оболенскій въ прекрасной рѣчи удѣлилъ вниманіе современному значенію автомобилизма въ государственной жизни и роли ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества во главѣ всероссійскаго Союза автомобильныхъ организацій, какъ дѣятельнаго проводника идеи о

необходимости самого широкого насаждения автомобилизма въ Россіи въ сознание общественныхъ и правительственныхъ круговъ. Привѣтствуя ростъ Союза въ своемъ составѣ и благодаря за чувства доброжелательства, сказавшіяся въ присутствіи на юбилейномъ торжествѣ Общества многочисленныхъ представителей мѣстныхъ автомобильныхъ организацій, въ чемъ нельзя не усмотрѣть залога дальнѣйшаго процвѣтанія Союза, Князь А. Д. Оболенскій призывалъ участниковъ банкета воздать дань благодарности главному работнику на этомъ поприщѣ, инициатору Союза Флигель-Адъютанту В. В. Свѣчину. Послѣдовалъ взрывъ шумныхъ аплодисментовъ, подъ громъ которыхъ Князь А. Д. Оболенскій поднесъ отъ имени Общества В. В. Свѣчину специальныйъ призь въ видѣ роскошной золоченой вазы съ надписью „Призь имени Владиміра Владиміровича Свѣчина, благодарное ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Общество“. Грянулъ тушь оркестра, смѣнившійся затѣмъ побѣдными звуками родного ему Преображенскаго марша.

Вслѣдъ за симъ Предсѣдатель банкета Князь Оболенскій объявилъ во всеуслышаніе, что Комитетъ Общества, въ воздаяніе за труды Флигель-Адъютанта В. В. Свѣчина на пользу Общества и отечественнаго автомобилизма, постановилъ представить на утверждение ближайшаго Общаго Собранія избраніе В. В. Свѣчина въ Почетные Члены Общества.

Это сообщеніе Князя А. Д. Оболенскаго было горячо всѣми привѣтствовано.

Послѣ Князя А. Д. Оболенскаго сказалъ красивую рѣчь на французскомъ языкѣ Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ. Провозглашая тость за иностранныхъ гостей, ораторъ благодарилъ за неизмѣнную поддержку и компетентное содѣйствіе всѣмъ крупнымъ начинаніямъ Общества и въ частности IV-й международной выставкѣ, увѣнчавшейся столь исключительнымъ успѣхомъ.

При этомъ В. В. Свѣчинъ обращался поименно къ представителямъ иностранныхъ автомобильныхъ организацій и промышленныхъ предпріятій и характеризовалъ по отношенію къ каждому лицу, въ чемъ именно выразилось ихъ полезное участіе къ Обществу. Барона де-Зюйленъ, предсѣдателя и основателя Automobile Clube de France и Association internationale des automobiles clubs reconnus, благодарилъ за неоднократную помощь Обществу компетентными совѣтами и въ нужныхъ случаяхъ освѣдомленіемъ о роли Общества въ Россіи фран-

цузскихъ автомобильныхъ круговъ; съ признательностью отмѣтилъ поддержку, встрѣчавшуюся въ лицѣ предсѣдателя *Chambre syndicale des constructeurs des automobiles* маститаго представителя французской автомобильной промышленности г-на Армана Пежо, а также его товарища г. Рено. Особую дань благодарности В. В. Свѣчинъ воздалъ Секретарю *Chambre syndicale des constructeurs des automobiles* г. Сезанъ, главному сотруднику Общества по привлеченію французскихъ экспонентовъ на IV-ю выставку, не только безвозмездно и неумоимо работавшему въ этомъ направленіи, но и оказавшему Организационному Комитету своими опытными совѣтами неоцѣнимыя услуги въ вопросахъ общей организаціи.

Далѣе ораторъ благодарилъ представителя Императорскаго Германскаго Автомобильнаго Клуба и германской промышленности графа А. Сирсторпфа и предсѣдателя Германскаго Союза автомобильныхъ фабрикантовъ (*Deutscher Motorfahrzeugindustrieller Verein*), г. Клейера, какъ за участіе Германіи въ IV-й выставкѣ, такъ и за ту поддержку, которую германскіе промышленники оказали Обществу при организаціи III-й выставки и устройствѣ автомобильныхъ пробѣговъ. Одновременно также благодарилъ В. В. Свѣчинъ и английскую промышленность въ лицѣ ея представителя Вильямса за отзывчивое отношеніе къ IV-й выставкѣ.

Засимъ съ особымъ словомъ благодарности обратился Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ къ г-ну Журню, одному изъ первыхъ пионеровъ автомобилизма, упомянувъ что Общество очень обязано ему за полезный совѣтъ идти при организаціи IV-й выставки путемъ непосредственнаго обращенія къ представителямъ главнѣйшихъ *chambres syndicales*, а не чрезъ посредство спортивной прессы, какъ это было сдѣлано въ 1910 году, выразивъ вмѣстѣ съ тѣмъ признательность г. Легранъ, редактору журнала „L'Auto“, г. Делакура благодарилъ за труды по III-й выставкѣ и пробѣгу 1910 года. Обратившись затѣмъ къ присутствовавшимъ представителямъ русской автомобильной промышленности, В. В. Свѣчинъ поднималъ бокаль за ея процвѣтаніе; поздравивъ этихъ представителей съ достигнутыми успѣхами, ораторъ выразилъ горячее пожеланіе ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества дальнѣйшаго развитія и скорѣйшаго расцвѣта отечественнаго производства автомобилей.

Флигель-Адъютантомъ В. В. Свѣчинымъ, въ глубоко прочувственныхъ словахъ, горячо былъ провозглашенъ отдѣльный тостъ

за главнаго своего сотрудника по устройству IV-й выставки, Генеральнаго ея Комиссара С. А. Ауэрбаха, чьей широкой освѣдомленности, неисчерпаемой инициативѣ и недюжинной энергіи Общество много и много обязано столь блестящей организаціей выставки.

Начались отвѣтныя рѣчи и привѣтствія Общества по случаю торжества его десятилѣтія.

Депутація отъ Петроградскаго Автомобиль-Клуба во главѣ съ ея предсѣдателемъ В. П. Всеволожскимъ преподнесла Обществу роскошный серебряный бюварь съ адресомъ. Московское Автомобильное Общество поднесло бюварь съ вложенной въ него серебряной доской, на коей выгравированъ привѣтственный адресъ, подписанный членами Совѣта Старшинъ.

Затѣмъ привѣтствовали ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество иностранные представители: баронъ де-Зюленъ, графъ Сирсторпфъ, Пежо, Легранъ и другіе. Прочитаны были многочисленныя привѣтственные телеграммы какъ отъ ВЫСОЧАЙШИХЪ Особъ, такъ и русскихъ и иностранныхъ автомобильныхъ организацій и отдѣльныхъ лицъ.

Чествованіе ИМПЕРАТОРСКИМЪ Россійскимъ Автомобильнымъ Обществомъ прибывшихъ на выставку участниковъ „звѣзднаго пробѣга“ и членовъ Перваго Русскаго Автомобильнаго Клуба въ Москвѣ.

Какъ уже упоминалось, вслѣдъ за „звѣзднымъ пробѣгомъ“ Первымъ Русскимъ Автомобильнымъ Клубомъ въ Москвѣ была организована поѣздка участниковъ этого пробѣга и членовъ Клуба на юбилейную выставку. Общество устроило московскимъ гостямъ встрѣчу недалеко отъ Царскаго Села, въ мѣстности, называемой Фриденвальской колоніей. Здѣсь на шоссе сооружена была триумфальная арка съ надписью: „Добро пожаловать“. Къ сожалѣнію, Клубъ нѣсколько поздно увѣдомилъ Общество о времени пріѣзда и потому лишь ограниченное число членовъ Общества участвовало при встрѣчѣ. Тѣмъ не менѣе 13 мая выѣхало 15 автомобилей. Прибыль на встрѣчу также Вице-Президентъ Общества Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ. Въ мѣстѣ встрѣчи, на полянѣ у шоссе, заботами



Общій видъ финиша „Звѣзднаго пробѣга“ въ Петроградѣ.
Суручанъ — побѣдитель Звѣзднаго Московскаго пробѣга. Вице-Президентъ И. Р. А. О-ва Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ, гр. Шуваловъ, В. К. Жиро, Н. А. Носовъ и др., присутствовавшіе на финишѣ пробѣга.

членовъ Общества—Г.г. офицеровъ Лейбъ-Гвардіи Гусарскаго ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА полка былъ раскинуть шатеръ, подъ сѣнью котораго отъ ресторана Кюба накрытъ завтракъ à la fourchette. Во время завтрака игралъ хоръ трубачей этого полка, встрѣтившій прибывшихъ членовъ 1-го Русскаго Автомобильнаго Клуба въ Москвѣ и участниковъ пробѣга маршемъ. В. В. Свѣчинъ привѣтствовалъ гостей отъ имени ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества. За завтракомъ побѣдитель „звѣзднаго пробѣга“ г. Суручанъ, наполнивъ выигранный имъ золотой кубокъ, поднесъ Флигель-Адъютанту В. В. Свѣчину, прося его первымъ испить изъ этого кубка. В. В. Свѣчинъ заявилъ, что съ особымъ удовольствіемъ исполняетъ просьбу г. Суручана, и поднимаетъ кубокъ за славу и драгоцѣнное здравіе Державнаго Покровителя русскаго автомобилизма ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА; послѣдовали восторженное „ура“ всѣхъ присутствовавшихъ и гимнъ, исполненный трубачами.

Послѣ завтрака прибывшіе гости отбыли въ столицу на юбилейную выставку, въ помѣщеніи которой вечеромъ того же дня Общество чествовало ихъ ужиномъ, прошедшимъ весьма оживленно. Общество озаботилось выдачей московскимъ гостямъ бесплатныхъ билетовъ для посѣщенія выставки, а также и №№ для ѣзды на автомобиляхъ по городу.

Чествованіе Московскихъ гостей въ Учебно-Автомобильной ротѣ.

На слѣдующій день происходило чествованіе Москвичей на банкетѣ въ Учебно-Автомобильной ротѣ, на которомъ присутствовали: Военный Министръ Генераль-Адъютантъ Сухомлиновъ, многіе высшіе чины Военнаго Министерства, Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ, многіе Члены Комитета ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества и весь составъ офицеровъ роты, во главѣ съ Начальникомъ ея полковникомъ Секретевымъ. Генераль-Адъютантъ Сухомлиновъ отмѣтилъ въ своей рѣчи поразившій всѣхъ успѣхъ выставки и особое значеніе ея для военнаго автомобилизма, привѣтствовалъ всѣхъ членовъ Комитета и главнаго дѣятеля его Флигель-Адъютанта В. В. Свѣчина и затѣмъ поблагодарилъ присутствовавшихъ москвичей за оказанное ими въ свое время госте-

пріимство участникамъ устроеннаго Военнымъ Вѣдомствомъ про-
бѣга и пиль за ихъ здоровье.

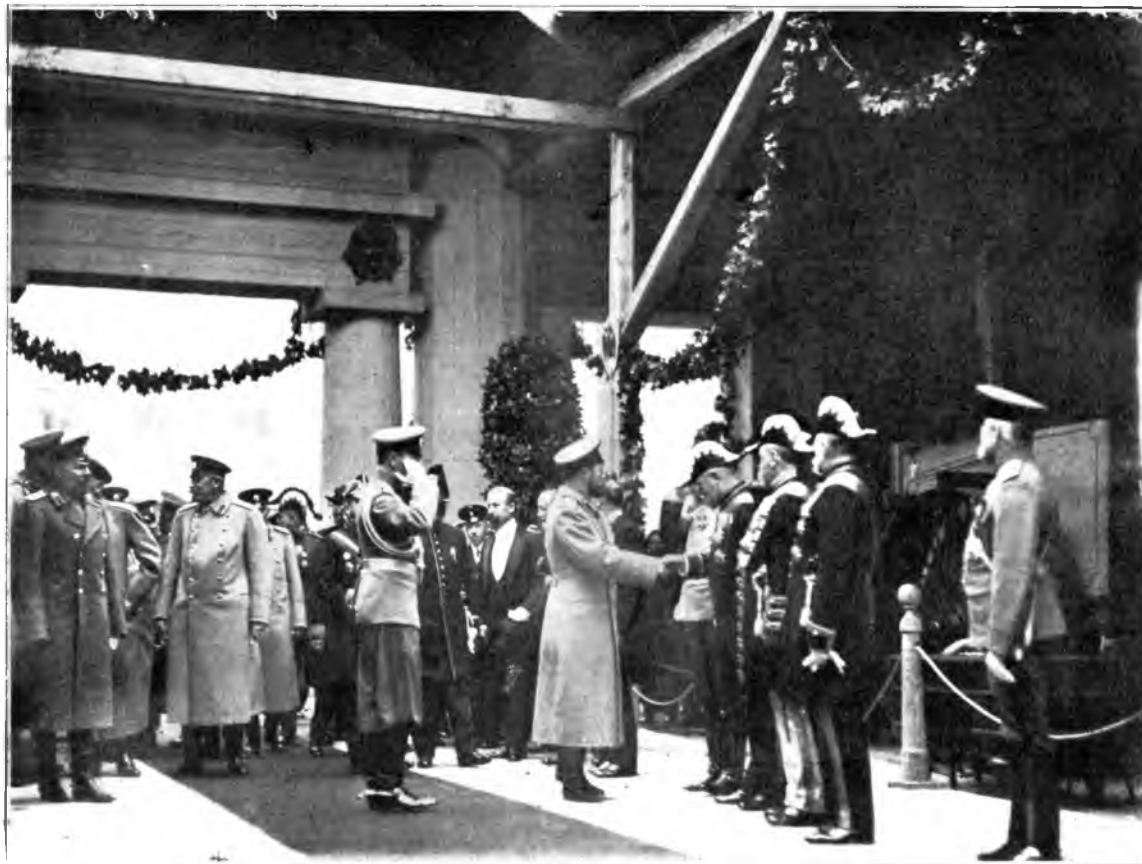
Послѣ рѣчи Военнаго Министра и тостовъ за процвѣтаніе
ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества и за
В. В. Свѣчина, послѣдній произнесъ отвѣтную рѣчь, въ которой
выразилъ глубокую благодарность Начальнику Учебной Автомобиль-
ной роты за оказанное имъ содѣйствіе и сотрудничество подвѣдом-
ственныхъ ему чиновъ при устройствѣ выставки.

Чествованіе Обществомъ депутаціи Балтійскаго Автомо- биль- и Аэро-Клуба во главѣ съ княземъ Крапоткинымъ.

Въ одинъ изъ ближайшихъ дней прибыла на выставку депу-
тація отъ Балтійскаго Автомобиль-и Аэро-Клуба во главѣ съ Пред-
сѣдателемъ его княземъ Крапоткинымъ. На встрѣчу ей выѣзжала
спеціальная депутація отъ Общества. При этомъ пріѣзжихъ снабжали
номерами для ѣзды по городу. Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ
привѣтствовалъ депутацію отъ имени ИМПЕРАТОРСКАГО Рос-
сійскаго Автомобильнаго Общества завтракомъ, во время кото-
раго были провозглашены взаимные тосты за процвѣтаніе Обще-
ства и Клуба.

Здѣсь кстати упомянуть, что такимъ же порядкомъ были орга-
низованы встрѣчи прибывшхъ на открытіе выставки депутацій
Балтійскаго Клуба Автомобилистовъ и Московскаго Автомобильнаго
Общества во главѣ съ г. Питцкеномъ и Кн. С. Н. Щербатовымъ,
дѣятели Общества крайне сожалѣли и даже досадовали на не пред-
ставившуюся возможность чествовать ихъ въ виду кратковремен-
наго ихъ пребыванія въ столицѣ, къ тому же въ такое время, какъ
первые моменты жизни выставки, когда дѣятели Общества буквально
завалены были работой по внутреннему ея распорядку.

Высочайшее посещение выставки.



ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ здоровается съ министрами.

Высочайшее посещение выставки.



Слѣдованіе ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА въ манежѣ.



День 15 мая 1913 года.

Прибытіе ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА на торжественное въ день десятилѣтія ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества молебствіе и ВЫСОЧАЙШІЙ осмотръ состоявшей подъ покровительствомъ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА IV-й Международной Автомобильной выставки.

День десятилѣтія ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества, 15 мая 1913 года, навсегда останется въ лѣтописи Общества тою свѣтлою страницю, въ воспоминаніи которой дѣятели его будутъ, какъ изъ живительнаго родника, черпать энергію къ осуществленію непрерывно разрастающихся въ своемъ объемѣ задачъ отечественнаго автомобилизма. Въ этотъ радостный день ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ благоугодно было еще разъ запечатлѣть Свое ВЫСОЧАЙШЕЕ благоволеніе къ Обществу и одобреніе дѣятельности его руководителей присутствіемъ на торжественномъ молебствіи, отслуженномъ въ помѣщеніи принятой подъ ВЫСОЧАЙШЕЕ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА покровительство IV-й международной автомобильной выставки и послѣдовавшимъ затѣмъ осмотромъ ея.

О предстоящемъ ВЫСОЧАЙШЕМЪ посѣщеніи выставки дѣятели Общества были освѣдомлены заранѣе и ими были приняты особыя мѣры предосторожности. На выставку были допущены лишь члены Общества, высшіе вѣдомственные чины и экспоненты по особымъ именованнымъ билетамъ, врученнымъ имъ предварительно подъ личныя росписки. Выдачею этихъ билетовъ завѣдывалъ единолично Генеральный Комиссаръ выставки Членъ Общества С. А. Ауэрбахъ.

На молебствіе прибыли: ИХЪ ИМПЕРАТОРСКІЕ ВЫСОЧЕСТВА Августѣйшій Предсѣдатель Экспертной комиссіи выставки, Великій Князь СЕРГІЙ МИХАИЛОВИЧЪ и Принцъ АЛЕКСАНДРЪ ПЕТРОВИЧЪ Ольденбургскій и ЕГО ВЫСОЧЕСТВО Принцъ ПЕТРЪ

АЛЕКСАНДРОЗИЧЪ Ольденбургскій, а также Почетный Президентъ выставки Предсѣдатель Совѣта Министровъ Статсъ-Секретарь графъ В. Н. Коковцовъ, Министры: Военный Генераль-Адъютантъ В. А. Сухомлиновъ, Путей Сообщенія Статсъ-Секретарь С. В. Рухловъ, Торговли и Промышленности Тайный Совѣтникъ С. И. Тимашевъ, Главноуправляющій Землеустройствомъ и Земледѣліемъ Статсъ-Секретарь А. А. Кривошеинъ, временно управлявшій Министерствомъ ИМПЕРАТОРСКАГО Двора Генераль-Адъютантъ Князь В. С. Кочубей и др.

За отсутствіемъ изъ столицы графа В. Б. Фредерикса и Князя А. Д. Оболенскаго обязанности Президента Общества исполнялъ Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ.

Собравшееся общество сгруппировалось на площадкѣ посерединѣ манежа и здѣсь предъ началомъ молебствія состоялся пріемъ двухъ депутацій, привѣтствовавшихъ ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество по случаю дня десятилѣтія его дѣятельности.

Депутація отъ Отдѣла Военныхъ Сообщеній Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба и Учебной Автомобильной Роты, во главѣ съ Начальникомъ Военныхъ Сообщеній генераль-лейтенантомъ Ф. Н. Добрышинымъ, помощникомъ его генераль-лейтенантомъ А. Р. Эйхгольцемъ и полковникомъ Секретевымъ, поднесла Обществу нижеслѣдующій адресъ, прочитанный лично Ф. Н. Добрышинымъ.

„Отдѣлъ Военныхъ Сообщеній Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба и Учебная Автомобильная рота, привѣтствуя ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество со вступленіемъ во второе десятилѣтіе дѣятельности Общества, такъ богатой результатами, просятъ принять задушевное пожеланіе дальнѣйшаго широкаго процвѣтанія и такого же прочнаго успѣха.

Чуткая отзывчивость къ интересамъ государственнаго значенія вообще и обороны въ особенности, умѣніе, глубокое знаніе, примѣрная настойчивость и широкій взглядъ на дѣло, проявленные Комитетомъ Общества въ теченіе перваго же десятилѣтія его работы, вызвали по отношенію къ Обществу не только довѣріе и уваженіе, но и симпатію какъ Правительственныхъ и общественныхъ учреждений, такъ и въ средѣ отечественной интеллигенціи. Все это не могло не содѣйствовать быстрому прогрессу автомобилизма въ Россіи, столь нужному и важному въ смыслѣ усиленія военной мощи нашей родины.

Высочайшее посещение выставки.



ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ осматриваетъ новое выставочное сооружение.

В ы с о ч а й ш е е п о с ѣ щ е н и е в ы с т а в к и .



Отдѣлъ Военныхъ Сообщеній Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба и Учебная Автомобильная Рота, не разъ рука объ руку съ ИМПЕРАТОРСКИМЪ Россійскимъ Автомобильнымъ Обществомъ работавшіе надъ общимъ дѣломъ развитія автомобилизма, считаютъ священнымъ долгомъ подкрѣпить настоящимъ адресомъ свою нравственную связь съ Комитетомъ Общества и выразить надежду и въ будущемъ продолжать свою дружную совмѣстную работу, а равно идти навстрѣчу цѣлямъ и идеямъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества.

(Подпис.) Начальникъ Военныхъ Сообщеній Генераль-Лейтенантъ Добрышинъ.

(Подпис.) Помощникъ Начальника Военныхъ Сообщеній Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба Генераль-Лейтенантъ Эйхгольцъ.

(Подпис.) Командиръ Учебной Автомобильной Роты Полковникъ Секретевъ“.

Исполнявшій обязанности Президента Общества Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ, отвѣчая на адресъ, засвидѣтельствовалъ, что ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество глубоко тронуто выраженной въ привѣтствіи лестной оцѣнкою своей дѣятельности и искренне сознаетъ, что достигнутыми успѣхами оно по преимуществу обязано неизмѣнно широкому содѣйствію, встрѣчавшемуся имъ на протяженіи своего существованія со стороны Военнаго Вѣдомства, которое (Общество выражаетъ горячую надежду) и впредь не откажетъ въ дальнѣйшей дѣятельности Общества въ помощи, съ своей стороны завѣряя въ постоянной готовности Общества служить всѣми силами интересамъ Вѣдомства.

Затѣмъ было выслушано привѣтствіе депутаціи Балтійскаго Автомобильнаго Клуба во главѣ съ Вице-Президентомъ В. А. Питцкеномъ, поднесшей адресъ слѣдующаго содержанія:

„Состоящему подъ ВЫСОЧАЙШИМЪ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА покровительствомъ ИМПЕРАТОРСКОМУ Россійскому Автомобильному Обществу въ десятилѣтній юбилей его существованія Балтійскій Клубъ Автомобилистовъ приноситъ свои сердечныя поздравленія и завѣренія въ живѣйшемъ сочувствіи и глубокой благодарности. Именно благодарности.

Юбилей ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества—это торжество автомобилизма въ Россіи, и вмѣстѣ съ

тѣмъ торжество всѣхъ союзныхъ обществъ, посвящающихъ себя развитію и поощренію автомобилизма.

Благодаря неутомимой энергіи и популяризаціонной дѣятельности ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества, автомобилизмъ въ Россіи идетъ гигантскими шагами впередъ, превратившись изъ дѣла роскоши, доступнаго лишь немногимъ лицамъ, въ весьма важный общественный факторъ народнаго хозяйства и даже государственной обороны.

Распространившійся по всей Россіи автомобилизмъ содѣйствуетъ улучшенію нашихъ сельскихъ дорогъ и возможности сообщенія съ мѣстностями, не приобщенными къ сѣти рельсовыхъ путей. Автомобиль способствуетъ сближенію отдаленныхъ областей и проникновенію въ таковыя даровъ просвѣщенія и культуры.

Автомобильныя организаціи, посвящая свои силы и средства образованію дружинъ, вносятъ свою лепту и въ дѣло обороны нашего дорогого отечества.

На всѣхъ этихъ поприщахъ ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество, первымъ устраивая гонки и выставки, подавало блестящій примѣръ, вдохновляло на работу союзныя ему общества и въ томъ числѣ и Балтійскій Автомобильный Клубъ, который, какъ младшій братъ въ семьѣ Союза, считаетъ своимъ долгомъ принести горячую благодарность Обществу, естественно гордясь союзникомъ и руководителемъ, неоднократно удостоившимся **ВЫСОЧАЙШИХЪ** Милостей нашего возлюбленнаго Монарха.

Принимая живѣйшее участіе въ многознаменательномъ празднествѣ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества, Балтійскій Клубъ Автомобилистовъ отъ души желаетъ ему дальнѣйшихъ успѣховъ, развитія и процвѣтанія.

Балтійскій Клубъ Автомобилистовъ.

Президентъ (подпис.) В. Л. Керковіусъ. Вице-Президентъ (подпис.) В. А. Питцкенъ.

Члены Комитета: А. фонъ-Зенгбушъ, А. Б. Крейенбергъ, В. Меслинъ, В. Гельмсинъ“.

Здѣсь же для цѣлости впечатлѣнія приводятся адреса Петроградскаго Автомобиль-Клуба и Московскаго Автомобильнаго Общества, поднесенные ИМПЕРАТОРСКОМУ Россійскому Автомобильному Обществу, какъ уже упомянуто выше (см. стр. 41), на юбилейномъ банкетѣ 7 мая.

В ы с о ч а й ш е е п о с щ е н и е в ы с т а в к и .



С м о т р ь Г О С У Д А Р Е М ь И М П Е Р А Т О Р О М ь с а н и т а р н о г о а в т о м о б и л я с и с т . д - р а П о м о р ц е в а .

Висоцайшее посещение выставки.



„Петроградскій Автомобиль-Клубъ, являясь однимъ изъ старѣйшихъ автомобильныхъ клубовъ въ Россіи, съ чувствомъ особаго удовлетворенія отмѣчаетъ 10-лѣтіе дѣятельности ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества.

За это время ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество всегда высоко держало свое знамя и неутомимо служило всѣмъ намъ дорогой идеѣ развитія и популяризаціи автомобилизма въ Россіи. Мы не будемъ касаться всѣхъ заслугъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества передъ русскимъ автомобильнымъ міромъ, большинство ихъ хорошо извѣстно и оцѣнено по достоинству, но въ то же время нельзя обойти молчаніемъ главнѣйшихъ работъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества въ дѣлѣ развитія отечественнаго автомобилизма.

Всѣмъ хорошо извѣстно, какое громадное значеніе имѣли организованные ИМПЕРАТОРСКИМЪ Россійскимъ Автомобильнымъ Обществомъ большіе международные пробѣги по Россіи и результаты, достигнутые этими пробѣгами.

1) Организация союзныхъ автомобильныхъ клубовъ дала возможность объединенія всѣхъ членовъ русскихъ автомобильныхъ клубовъ въ одну общую семью, а тѣмъ самымъ получилась возможность защиты интересовъ мѣстныхъ организацій.

2) Придавая громадное значеніе развитію туризма въ Россіи, ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество положило основаніе организаціи по всей Россіи сѣти бензиновыхъ станцій.

3) Для облегченія автомобильныхъ поѣздокъ за границу ИМПЕРАТОРСКИМЪ Россійскимъ Автомобильнымъ Обществомъ были разработаны и введены въ жизнь международныя свидѣтельства и такъ называемые триптики, значеніе и польза которыхъ вполнѣ оцѣнены всѣми, кому приходилось ѣздить на автомобиляхъ за границу.

Кромѣ всего вышесказаннаго ИМПЕРАТОРСКИМЪ Россійскимъ Автомобильнымъ Обществомъ былъ принятъ за это время рядъ различныхъ мѣропріятій, способствующихъ развитію автомобилизма въ Россіи, заключающихся въ участіи представителей Общества въ различныхъ международныхъ ассоціаціяхъ и конгрессахъ, а также и на засѣданіяхъ во многихъ комиссіяхъ въ правительственныхъ и общественныхъ учрежденіяхъ въ Россіи.

При перечисленіи всѣхъ заслугъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества передъ русскимъ автомобильнымъ міромъ невольно напрашивается вопросъ. кому же, главнымъ образомъ, обязано Общество своимъ развитіемъ и процвѣтаніемъ, и кто могъ такъ разумно и правильно быть за рулемъ при веденіи столь труднаго дѣла.

Мы не будемъ называть, кто былъ кормчимъ этого корабля, это вѣроятно ясно всѣмъ и каждому. Благодаря трудамъ, стараніямъ, исключительной любви къ дѣлу и замѣчательной энергіи 2-хъ вице-президентовъ Императорскаго Россійскаго Автомобильнаго Общества Князя А. Д. Оболенскаго и В. В. Свѣчина, Общество достигло развитія и процвѣтанія такого, какого не имѣютъ многіе заграничные автомобильные общества и клубы.

Въ знакъ признательности нашей за труды, понесенные за истекшія 10 лѣтъ Императорскимъ Россійскимъ Автомобильнымъ Обществомъ, члены Петроградскаго Автомобиль-Клуба просятъ принять ихъ скромный подарокъ.

Мы всѣ питаемъ надежду, что и въ будущемъ наши добрыя отношенія, всегда существовавшія между Императорскимъ Россійскимъ Автомобильнымъ Обществомъ и Петроградскимъ Автомобиль-Клубомъ никогда не нарушатся, и совмѣстная наша работа пойдетъ на развитіе всѣмъ намъ дорогаго автомобильнаго дѣла, имѣющаго столь важное значеніе въ стратегическомъ, общественномъ, экономическомъ и спортивномъ отношеніяхъ на благо нашей великой Россіи.

Предсѣдатель В. П. Всеволожскій.

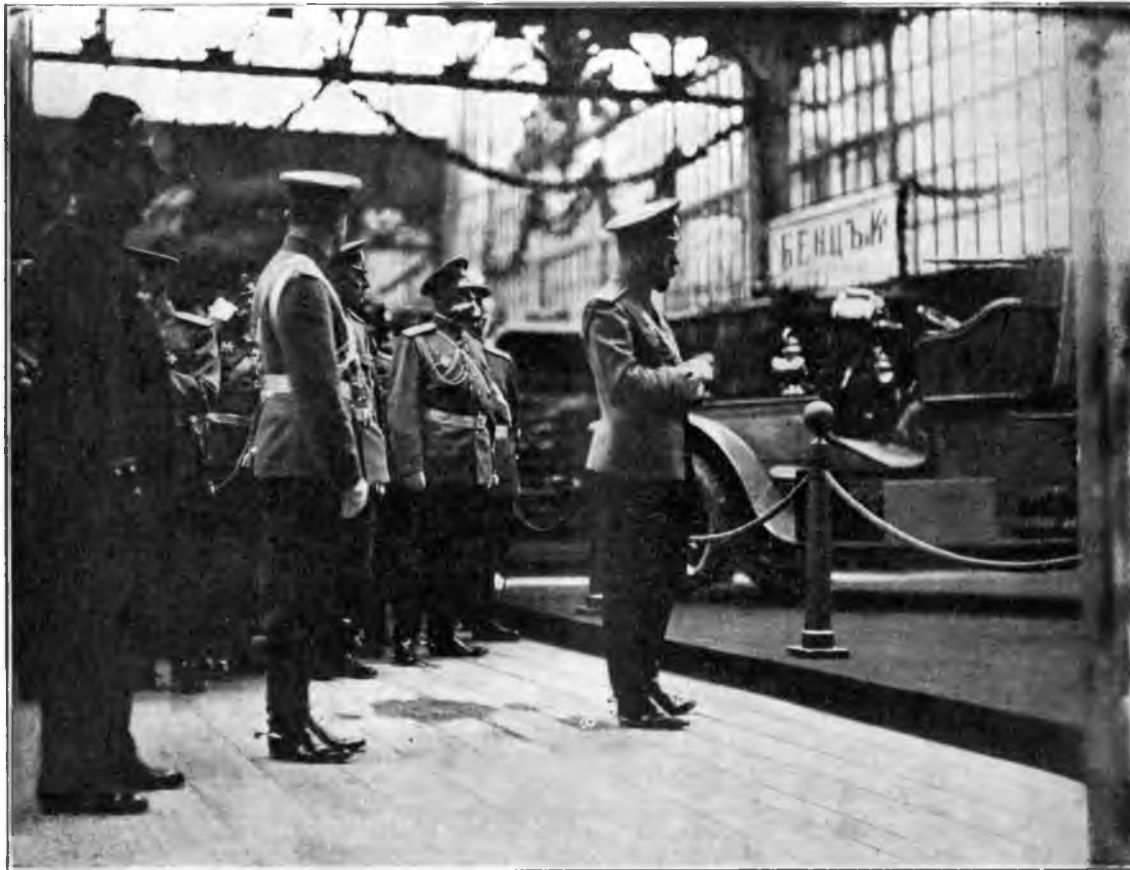
Командоръ Н. Г. Кузнецовъ.

Секретарь С. В. Степановъ“.

Московское Автомобильное Общество.

„Радостно привѣтствуя состоящее подъ ВЫСОЧАЙШИМЪ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА покровительствомъ ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество, въ достопамятный день празднованія имъ десятилѣтія со дня открытія его дѣятельности, и вспоминая все совершенное имъ въ дѣлѣ организаци и развитія автомобильнаго дѣла въ Россіи какъ по всѣмъ разно-

Высочайшее посещение выставки.



ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО осматриваетъ автомобиль съ пулеметомъ фирмы Панаръ.

Высочайшее посещение выставки.



образнѣйшимъ отраслямъ его, такъ и въ объединеніи вокругъ себя отечественныхъ помѣстныхъ автомобильныхъ организацій, давая имъ возможность, по мѣрѣ роста ихъ силъ, въ совмѣстной стройной работѣ отвоевывать дорогому имъ достойное мѣсто — Московское Автомобильное Общество, въ свою очередь вошедшее нынѣ въ „Союзъ“, приноситъ ИМПЕРАТОРСКОМУ Обществу горячія пожеланія полного успѣха въ его дальнѣйшей дѣятельности на благо автомобильнаго дѣла въ Россіи, въ твердой увѣренности, что въ наступающемъ новомъ десятилѣтіи его заботами и трудами всего союза разовьется и твердо встанетъ на ноги и русское автомобильное строительство на пользу военнаго, общественнаго и сельско-хозяйственнаго дѣла.

Предсѣдатель (подпис.) Кн. Щербатовъ.

Товарищи Предсѣдателя: (подписи) А. Какотовъ, С. Обуховъ.

Далѣе слѣдуютъ подписи Предсѣдателя, Товарища Предсѣдателя и Секретаря Спортивной Комиссіи, Старшинъ Общества, а также подписи Почетнаго Секретаря и Секретаря Общества“.

Пріѣздъ ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА на выставку.

Въ 10 часовъ утра настоятель Преображенскаго всей гвардіи собора митрофорный протоіерей о. Голубевъ соборнѣ приступилъ къ совершенію молебствія. Пѣлъ хоръ пѣвчихъ лейбъ-гвардіи Преображенскаго полка въ парадныхъ кафтанахъ.

Во время молебствія изволилъ прибыть ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ. ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО сопровождали Дворцовый Комендантъ ген.-адъют. Дедюлинъ, Начальникъ Военно-Походной Канцеляріи ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА Свиты ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА ген.-маіоръ Князь Орловъ, дежурный флигель-адъютантъ Мандрыка, флигель-адъютантъ Дрентельнъ.

ГОСУДАРЯ встрѣтили Предсѣдатель Комитета выставки флигель-адъютантъ В. В. Свѣчинъ и генеральный комиссаръ С. А. Ауэрбахъ. Поздоровавшись съ собравшимися, ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО изволилъ обходить членовъ Комитета Общества и выставки, удаивая ихъ рукопожатіемъ и милостивыми словами. ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ прослѣдовалъ къ мѣсту богослуженія. Выслушавъ

Царское многолѣтіе и многолѣтіе Обществу и его дѣятелямъ, ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО приложился ко Св. Кресту и принялъ окропленіе.

Затѣмъ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО въ сопровожденіи Великаго Князя СЕРГІЯ МИХАИЛОВИЧА, Принцевъ АЛЕКСАНДРА ПЕТРОВИЧА и ПЕТРА АЛЕКСАНДРОВИЧА Ольденбургскихъ, Министровъ и



Прибытіе ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА на выставку.

Своей Свиты изволилъ обходить выставку. Слѣдомъ за ЕГО ВЕЛИЧЕСТВОМЪ шла многочисленная группа членовъ Общества и лицъ, приглашенныхъ на торжество. Во время ВЫСОЧАЙШАГО осмотра выставки ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ имѣли счастье давать объясненія предсѣдатель Комитета флигель-адъютантъ В. В. Свѣчинъ и генеральный комиссаръ С. А. Ауэрбахъ.

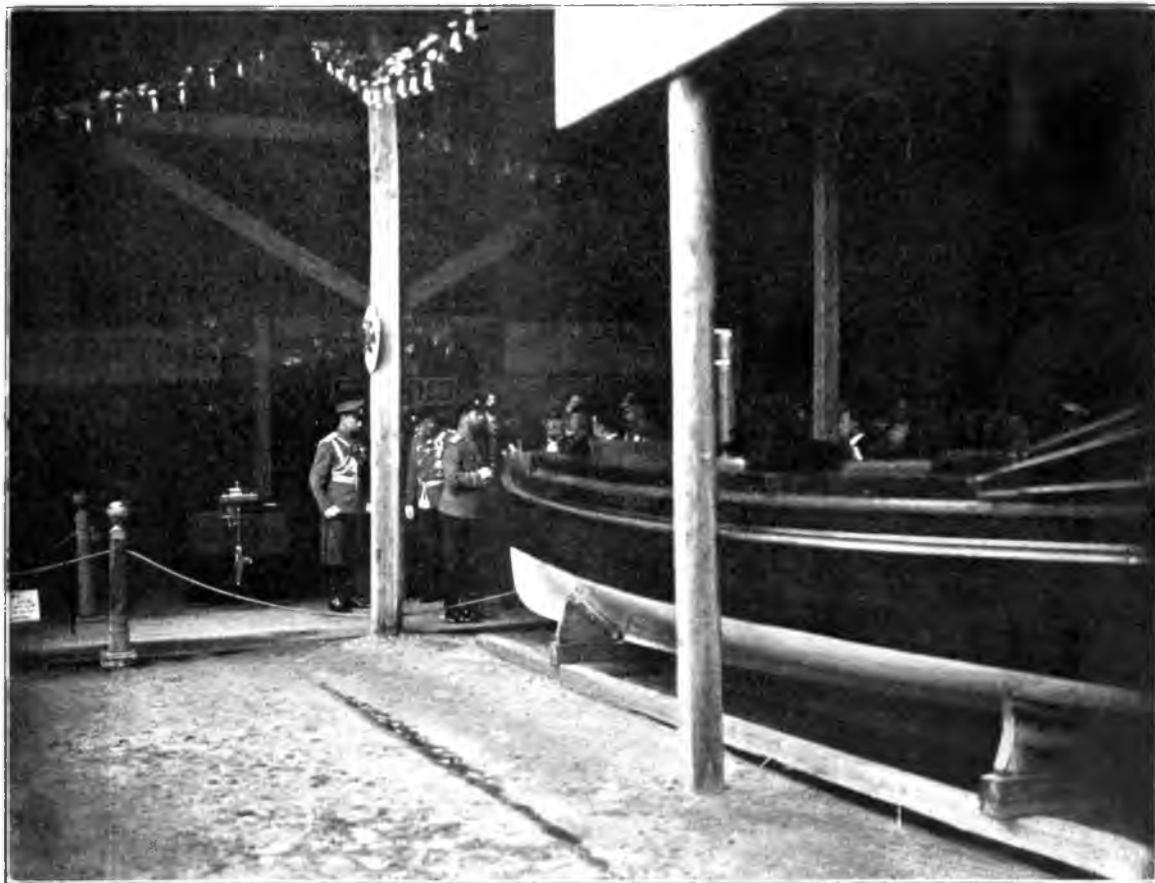
Начавшійся со станда Русско-Балтійскаго завода, ВЫСОЧАЙШИЙ обходъ выставки былъ такъ скомбинированъ, что ни одинъ стандъ не былъ пропущенъ. ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО, останавливаясь передъ каждымъ стандомъ, милостиво изволилъ выслушивать краткія свѣдѣнія объ экспонирующей фирмѣ и ея экспонатахъ.

Характеризуя отдѣльныя фирмы, Предсѣдатель Распорядительнаго Комитета выставки флигель-адъютантъ В. В. Свѣчинъ отмѣ-

Высочайшее посещение выставки.



Высочайшее посещение выставки.



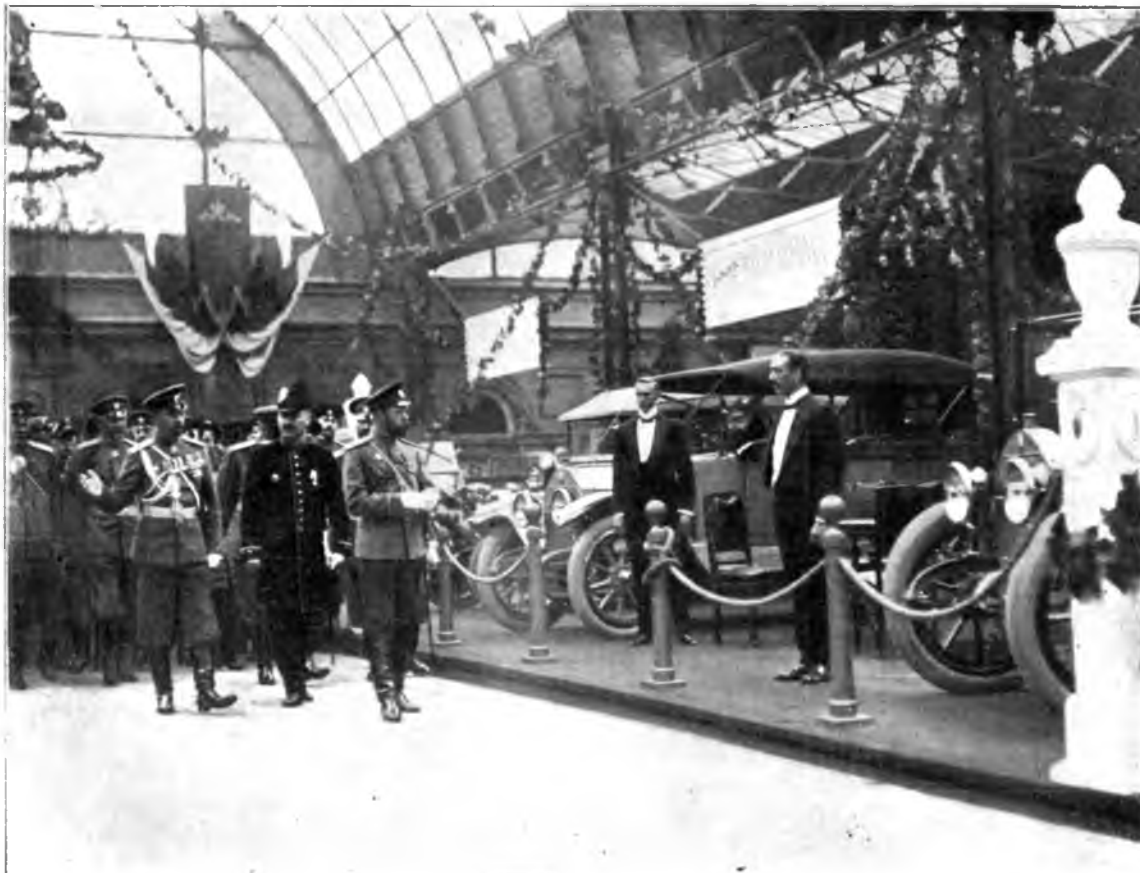


Встрѣча ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА у подѣзда выставки.



Встрѣча ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА въ помѣщеніи выставки.

Высочайшее посещение выставки.



Высочайшее посещение выставки.



чалъ предъ ЕГО ВЕЛИЧЕСТВОМЪ тѣ изъ нихъ, которыя какъ по общепризнанному качеству своихъ машинъ (Рено, Панаръ, Делоне Бельвиль, Мерседесъ, Ролльсъ-Ройсъ, Воксхоль, Даймлеръ), такъ и по заслугамъ предъ Обществомъ и русскимъ автомобилизмомъ достойны особаго вниманія. Вслѣдствіе этого были осчастливлены ВЫСОЧАЙШИМЪ вниманіемъ представители фирмъ—Остинъ, какъ единственной отказавшейся принять участіе въ бойкотѣ III-й выставки, Бенцъ, особенно энергично потрудившейся въ дѣлѣ распространенія въ Россіи автомобилей, Комникъ, какъ принявшей участіе въ двухъ пробѣгахъ на ИМПЕРАТОРСКІЙ призъ, и другіе.

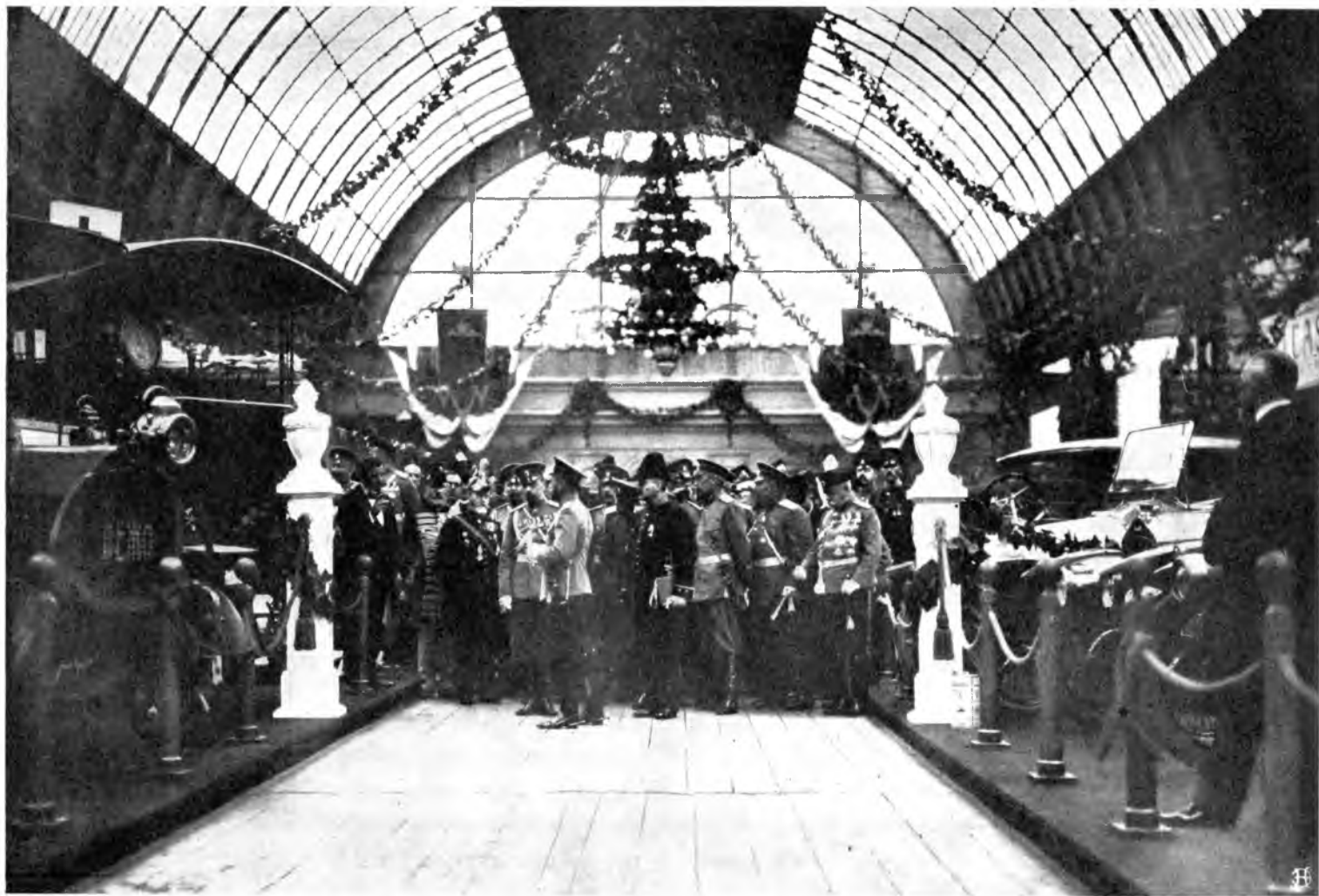
По докладу В. В. Свѣчина особо милостивымъ отношеніемъ ГОСУДАРЯ былъ осчастливленъ представленный ЕГО ВЕЛИЧЕСТВУ Генри Бразье, владѣлецъ популярной въ Россіи фирмы, которая первую ввезла къ намъ дѣйствительно хорошіе автомобили. Во вниманіе къ этому ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО соизволилъ повелѣть приобрѣсти у Бразье для собственнаго ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА гаража прекрасное 6-ти цилиндровое шасси.

Удостоились также высокаго счастья быть представленными ЕГО ВЕЛИЧЕСТВУ представители промышленныхъ автомобильныхъ организацій Англій, Франціи и Германіи. Главный директоръ и инженеръ Итальянской фирмы „Фиатъ“ Генрико Маркези, будучи аттестованъ флигель-адъютантомъ В. В. Свѣчинымъ, какъ убѣжденный поклонникъ и почитатель Россіи, удостоился высоко милостивыхъ словъ ГОСУДАРЯ.

Передъ выходомъ изъ помѣщенія Михайловскаго манежа, на площадкѣ, гдѣ возвышался среди богатой зелени тропическихъ растений бюстъ Державнаго Покровителя Общества, съ разрѣшенія ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА было подано шампанское, причемъ Предсѣдатель Организационнаго Комитета выставки флигель-адъютантъ В. В. Свѣчинъ обратился къ ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ со слѣдующими словами: „ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество глубоко счастливо видѣть ВАШЕ ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО на выставкѣ, организованной Обществомъ подъ Державнымъ покровительствомъ ВАШЕГО ВЕЛИЧЕСТВА. Благоговѣнно воспринимая въ семъ Всемилостивѣйшемъ актѣ ВАШЕГО ВЕЛИЧЕСТВА высшую награду за минувшую свою дѣятельность и черпая вдохновеніе для будущей, Общество, низко склоняясь предъ своимъ Державнымъ Покровителемъ, высоко поднимаетъ бокаль за







здравіе и долгоденствіе ВАШЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА“.

Торжественнымъ гимномъ, смѣнившимся громовымъ „ура“, откликнулись присутствовавшіе на слова В. В. Свѣчина.

ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО, поднявъ бокаль, озарилъ сердца Членовъ Общества незабвеннымъ пожеланіемъ дальнѣйшаго развитія отечественнаго автомобилизма—столь важнаго для Россіи дѣла, и процвѣтанія ИМПЕРАТОРСКОМУ Россійскому



Выходъ ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА изъ манежа послѣ Высочайшаго посѣщенія выставки.

Автомобильному Обществу, объединяющему и направляющему дѣятельность всѣхъ русскихъ автомобильныхъ организацій.

По выходѣ изъ Михайловскаго манежа ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО изволилъ обозрѣть размѣщенные въ пристройкѣ передъ манежемъ автомобили спеціальнаго назначенія: военные, сельско-хозяйственные, пожарные, грузовики и моторныя лодки.

При ВЫСОЧАЙШЕМЪ осмотрѣ военныхъ автомобилей, какъ-то: грузовиковъ, походныхъ кухонь, санитарныхъ, передвижныхъ радіо-телеграфныхъ станцій, автомобилей-прожекторовъ и др., имѣлъ счастье давать объясненія Военный Министръ Генераль-Адъютантъ

Сухомлиновъ. При обозрѣваніи ЕГО ВЕЛИЧЕСТВОМЪ сельско-хозяйственныхъ тракторовъ докладывалъ Главноуправляющій Землеустройствомъ и Земледѣліемъ Статсъ-Секретарь Кривошеинъ, отмѣтившій предъ ГОСУДАРЕМЪ ИМПЕРАТОРОМЪ серьезную заслугу ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества въ организаціи на выставкѣ сельско-хозяйственнаго отдѣла, имѣющаго для нашей родины особо важное значеніе.



Отбытіе ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА съ выставки.

На стандѣ выставленнаго въ этомъ отдѣлѣ Министерствомъ Путей Сообщенія автомобиля Управленія Средне-Амурской желѣзной дороги давалъ объясненія Статсъ-Секретарь С. В. Рухловъ.

Предъ отъѣздомъ ГОСУДАРЯ съ выставки флигель-адъютантъ В. В. Свѣчинъ имѣлъ счастье преподнести ЕГО ВЕЛИЧЕСТВУ юбилейный отчетъ о дѣятельности Общества и вычеканенную памятную о выставкѣ плакетку.

Покидая выставку, ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ изволилъ выразить особое удовлетвореніе всѣмъ видѣннымъ, благодарилъ Организационный Комитетъ выставки, Предсѣдателя этого Комитета флигель-адъютанта В. В. Свѣчина и Генеральнаго Комиссара выставки



Чествованіе Предсѣдателя Организационнаго Комитета выставки Флигель-Адъютанта В. В. Свѣчина по случаю производства его ГОСУДАРЕМЪ ИМПЕРАТОРОМЪ во время Высочайшаго посѣщенія въ полковники.

С. А. Ауэрбаха и, въ знакъ особаго благоволенія, пожаловаль В. В. Свѣчину производствомъ въ чинъ полковника.

Въ исходѣ перваго часа дня ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО при восторженныхъ кликахъ „ура“ изволилъ отбыть изъ манежа.

Царская Милость, оказанная Предсѣдателю Комитета В. В. Свѣчину, вызвала радостныя оваціи послѣдному какъ со стороны лицъ, прибывшихъ на торжество, такъ и экспонентовъ. Необычайная привѣтливость и простота въ обращеніи ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА, обласкавшаго милостивыми словами cadaго изъ экспонентовъ, произвели на иностранцевъ неизгладимое впечатлѣніе восторга и всеобщаго очарованія, о чемъ они самымъ искреннимъ образомъ единогласно заявили Предсѣдателю Комитета, флигель-адъютанту В. В. Свѣчину и что, несомнѣнно, навсегда запечатлѣлось въ нихъ свѣтлыми воспоминаніями за кратковременное пребываніе въ Россіи.

ВЫСОЧАЙШЕЕ присутствіе на торжествѣ десятилѣтія Общества въ день 15 мая 1913 года—сей незабвенный актъ Августѣйшей милости Державнаго Покровителя Общества вознесъ въ благодарныхъ сердцахъ дѣятелей Общества и горделивое сознаніе воспринятаго ВЫСОЧАЙШАГО поощренія за понесенные труды и непоколебимую увѣренность въ лучезарной будущности Общества на пути разрѣшенія имъ своихъ основныхъ задачъ.

Закрытіе выставки.

Признанная единогласно періодическою печатью и широкими кругами общества блестящею, выставка закрылась въ срокъ, предусмотрѣнный утвержденнымъ Министерствомъ Торговли и Промышленности положеніемъ, именно 19 мая.

Исключительный успѣхъ выставки еще за недѣлю до срока выдвинулъ предъ устроителями ея вопросъ, не продлить ли выставку. Состоялось по этому поводу совѣщаніе Организационнаго Комитета, на которомъ выяснилось, что большинство экспонентовъ, и особенно французы, относятся къ продолженію выставки отрицательно, ссылаясь на то, что послѣднее совершенно нарушило бы ихъ коммерческіе расчеты.

Вслѣдствіе этого Комитетомъ было постановлено не удлиннять срока Выставки. Когда постановленіе о закрытіи выставки въ срокъ стало извѣстно публикѣ, число посѣтителей чрезвычайно возросло, а въ связи съ этимъ оживились и операціи экспонентовъ. Непроданные еще автомобили бойко раскупались публикою. Послѣдовало множество заказовъ. Въ это время изъ среды экспонентовъ стали раздаваться голоса за продолженіе выставки. Такой оборотъ дѣла побудилъ Предсѣдателя Организационнаго Комитета Флигель-Адъютанта В. В. Свѣчина подвергнуть вопросъ о закрытіи вторичному обсужденію. Былъ собранъ Комитетъ, въ которомъ мнѣнія раздѣлились. Члены Комитета, возражавшіе противъ продолженія выставки, указывали на общую затруднительность отдаленія срока ея закрытія, такъ какъ всѣ договоры (по освѣщенію, обслуживанію и главнымъ образомъ страхованію) были базированы на установленный первоначально срокъ, съ измѣненіемъ котораго, по ихъ мнѣнію, усложнялись договорныя отношенія съ контрагентами и кромѣ того увеличивались эксплуатаціонные расходы (одно страхованіе обошлось бы 10000 рублей) въ то время какъ главнѣйшія цѣли уже достигнуты.



Закритіє виставки.

Въ результатѣ вторичнаго обсужденія вопроса о срокѣ закрытія было рѣшено устроить анкету среди экспонентовъ. Были разосланы опросные листы по отдѣльнымъ группамъ всѣмъ экспонентамъ. Анкета дала подавляющее большинство голосовъ за своевременное закрытіе выставки.

Въ силу такого постановленія закрытіе выставки состоялось 19-го мая 1913 года. Это событіе отличалось особой торжественностью и сопровождалось оваціями по адресу устроителей.

Къ вечеру 19 мая манежъ переполнился публикою. Собралось до 2000 посѣтителей. Любезнымъ распоряженіемъ администраціи жизнь выставки была продлена на одинъ часъ. За 10 минутъ до полуночи раздались первые звуки фанфаръ. Экспоненты покинули станы и вмѣстѣ съ публикою устремились со всѣхъ концовъ Выставки къ центральной площадкѣ манежа. Второй сигналъ былъ данъ безъ пяти минутъ двѣнадцать.

Ровно въ полночь протрубили фанфары въ третій разъ.

Предсѣдатель Распорядительнаго Комитета Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ объявилъ выставку закрытой, согласно § 4 положенія о ней, утвержденнаго Министромъ Торговли и Промышленности. При этомъ В. В. Свѣчинъ сказалъ, что онъ считаетъ долгомъ отъ имени Императорскаго Россійскаго Автомобильнаго Общества принести глубокую благодарность всѣмъ дѣятелямъ и сотрудникамъ, такъ или иначе содѣйствовавшимъ успѣху выставки и публикѣ, поддержавшей Общество проявленнымъ къ выставкѣ живымъ интересомъ. Съ отдѣльнымъ словомъ благодарности обратился Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ ко всѣмъ экспонентамъ на французскомъ языкѣ, выразивъ надежду, что они увезутъ домой хорошія воспоминанія и съ такимъ же сочувствіемъ отнесутся къ возможной въ будущемъ V-й выставкѣ, вслѣдствіе чего онъ говоритъ имъ не „прощайте“, а „до свиданія!“ Въ заключительномъ аккордѣ прозвучала громогласная здравица за ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО Державнаго Покровителя Общества и Выставки.

Присутствовавшіе въ униссонъ съ оркестрами пропѣли гимнъ, покрытый ура! vive! hoch!

Подъ прощальный маршъ двухъ оркестровъ, публика двинулась къ выходу. Въ это время изъ публики раздался громкій голосъ „Vive le Colonel Swetchine!“ Было задержано шествіе, и одинъ изъ иностранныхъ представителей обратился съ вдохновенной рѣчью

къ Флигель-Адъютанту В. В. Свѣчину, въ которой благодарилъ его за блестящее устройство выставки, постоянный привѣтъ и заботливое отношеніе къ иностранцамъ въ теченіе ея.

На восторженно провозглашенное „Vive le Colonel Swetchine!“ всѣ присутствовавшіе отозвались бурною оваціею. В. В. Свѣчинъ съ генеральнымъ комиссаромъ С. А. Ауэрбахомъ благодарили за привѣтствія.

6 іюня состоялось первое во второмъ десятилѣтіи Общее Собраніе Членовъ Общества. Само собою разумѣется, что собравшіеся, прежде чѣмъ приступить къ очереднымъ занятіямъ, стали дѣлиться впечатлѣніями о пережитыхъ событіяхъ, среди которыхъ центральнымъ являлось, конечно, ВЫСОЧАЙШЕЕ посѣщеніе выставки, и Общее Собраніе единодушно постановило повергнуть по телеграфу къ стопамъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА чувства безпредѣльной благодарности, вѣрноподданнической преданности и любви. ЕГО ИМПЕРАТОРСКОМУ ВЕЛИЧЕСТВУ ГОСУДАРЮ ИМПЕРАТОРУ благоугодно было осчастливить Общество нижеслѣдующимъ отвѣтомъ:

„Искренно благодарю Членовъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества за ихъ вѣрноподданническія чувства и повторяю выраженное мною при посѣщеніи выставки сердечное пожеланіе дальнѣйшаго его процвѣтанія. Увѣренъ, что для необходимаго развитія столь важнаго для Россіи дѣла оно послужитъ къ объединенію и направленію всѣхъ русскихъ автомобильныхъ организацій.

НИКОЛАЙ*

Драгоценныя слова ВЫСОЧАЙШЕЙ телеграммы являютъ собою для Союза русскихъ автомобильныхъ организацій во главѣ съ ИМПЕРАТОРСКИМЪ Россійскимъ Автомобильнымъ Обществомъ актъ чрезвычайнаго историческаго значенія.—Санкціонируя итоги дѣятельности Общества, едва переступившей грань перваго десятилѣтія, Всемиловѣйшая телеграмма ВЫСОЧАЙШЕ предуказываетъ программу грядущей дѣятельности Союза, опредѣляя вмѣстѣ

съ тѣмъ незыблемыя основанія, на коихъ должны зиждиться взаимоотношенія входящихъ въ этотъ Союзъ членовъ.

Впослѣдствіи Комитетъ Общества, желая увѣковѣчить какъ фактъ ВЫСОЧАЙШАГО посѣщенія въ день десятилѣтія Общества состоявшей подъ ВЫСОЧАЙШИМЪ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА покровительствомъ IV-й международной автомобильной выставки, такъ и Всемилоствѣйшій отвѣтъ ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА на всеподданнѣйшую телеграмму состоявшагося 6 іюня Общаго Собранія, постановилъ занести золотыми буквами объ этихъ событіяхъ на мраморныя доски, которыя и прикрѣпить на стѣнѣ въ залѣ Общества. Постановленіе это нынѣ приведено въ исполненіе и двѣ мраморныя доски съ соответствующими текстами на нихъ украшаютъ залъ въ помѣщеніи ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества.

ОТДѢЛЬ ОБЩІЙ.

Въ высокознаменательный день празднованія 300-лѣтія Царствованія Дома Романовыхъ 18 февраля Президентъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества генераль-адъютантъ Баронъ В. Б. Фредериксъ удостоенъ былъ Всемилостивѣйшимъ рескриптомъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА о пожалованіи ему съ нисходящимъ потомствомъ графскаго Россійской Имперіи достоинства.

Принеся своему Президенту поздравленія по случаю сей высокой Царской Милости, Комитетъ Общества принялъ рѣшеніе чествовать графа В. Б. Фредерикса обѣдомъ. Чествованіе, къ сожалѣнію, не состоялось въ виду продолжительнаго пребыванія графа по болѣзни за границей.

Въ отчетномъ году состоялось 23 засѣданія Комитета Общества и 6 засѣданій Общихъ Собраній Членовъ Общества.

Сношенія Общества съ центральными правительственными учрежденіями, благодаря юбилейной выставкѣ, приняли въ отчетномъ году чрезвычайно оживленный характеръ. Но и внѣ выставочныхъ вопросовъ Общество продолжало интенсивную переписку съ вѣдомствами по очереднымъ дѣламъ. Среди благопріятно разрѣшенныхъ очередныхъ вопросовъ улучшенія условій автомобильнаго движенія, по коимъ Обществомъ были возбуждены ходатайства предъ органами Правительства, слѣдуетъ упомянуть, что барбетные камни и столбики по краямъ шоссе Управленіемъ Внутреннихъ Водныхъ Путей и Шоссейныхъ Дорогъ, наконецъ, предписано мѣстнымъ агентамъ убрать совершенно. Къ сожалѣнію, на возбужденное Обществомъ предъ Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ ходатайство объ обеспеченіи порядка движенія по дорогамъ, въ смыслѣ предьявленія къ крестьянскимъ подводамъ опредѣленныхъ требованій какъ въ

отношеніи ихъ конструкціи, такъ и освѣщенія ихъ при движеніи въ ночное время по нѣкоторымъ шоссе, никакого отвѣта не послѣдовало. Остались также безуспѣшными обращенныя Обществомъ къ Губернскимъ Земскимъ Собраніямъ ходатайства объ изданіи обязательныхъ постановленій къ освѣщенію подвождъ въ предѣлахъ Петроградской и Московской губерній, несмотря на сочувственное отношеніе къ вопросу губернаторовъ этихъ губерній. Путемъ представленій подлежащимъ органамъ Обществомъ достигнуто было улучшеніе ряда неисправныхъ участковъ шоссе. Министерствомъ Внутреннихъ Дѣлъ, по инициативѣ Общества, приступлено къ разсмотрѣнію вопроса о введеніи общей по всей Имперіи нумераціи автомобилей въ цѣляхъ устраненія возникающихъ при существующемъ порядкѣ нумераціи по отдѣльнымъ городамъ недоразумѣній, благодаря тому, что одни и тѣ же номера присвоены нѣсколькимъ автомобилямъ.

Обществомъ поддерживалась въ отчетномъ году также и съ мѣстными учрежденіями оживленная переписка. Былъ данъ рядъ заключеній по просьбамъ губернаторовъ относительно проектировавшихся ими обязательныхъ постановленій объ урегулированіи автомобильнаго движенія. Темой сношеній съ земскими управами многихъ губерній, попережнему, служило главнымъ образомъ улучшеніе находящихся въ ихъ завѣдываніи дорогъ.

Дѣловое общеніе съ союзными русскими и иностранными автомобильными организаціями, благодаря юбилейной выставкѣ, а также на почвѣ спортивныхъ начинаній ихъ, отличалось исключительнымъ оживленіемъ.

Здѣсь необходимо отмѣтить, что, помимо обычнаго участія чрезъ своихъ представителей въ *Séance annuelle des automobiles clubs reconnus*, въ отчетномъ году Общество выступило на происходившемъ въ іюнѣ мѣсяцѣ въ Лондонѣ международномъ дорожномъ Конгрессѣ, предоставивъ представительство своему Члену П. П. Родзянко, а также приняло участіе въ лицѣ Члена Общества О. Л. Савинскаго, бывшаго ИМПЕРАТОРСКИМЪ Россійскимъ Посланникомъ въ Стокгольмѣ, въ торжествахъ десятилѣтія дѣятельности Королевскаго Шведскаго Автомобильнаго Клуба.

Въ числѣ мѣръ, направленныхъ къ облегченію туризма по Россіи, заслуживаетъ вниманія предпріятое Обществомъ изданіе

дорожной карты Петроградскаго узла и увеличеніе числа бензиновыхъ станцій II-го разряда на 37. Упомянутую дорожную карту Общество предоставило „Вечернему Времени“ для изданнаго имъ автомобильнаго спутника, представившаго собою замѣтный вкладъ въ общее дѣло русскаго туризма.

Наконецъ, въ теченіе 1913 года получилъ практическое разрѣшеніе вопросъ объ автомобильномъ страхованіи. Ведя довольно продолжительное время при посредствѣ спеціальной страховой комиссіи, подъ предсѣдательствомъ Е. В. Рожина, переговоры какъ съ иностранными, такъ и русскими страховыми фирмами, Общество еще въ 1912 году встало рѣшительно на сторону послѣднихъ, поставивъ себѣ задачу добиться возможно наиболѣе льготныхъ условій этого вида страхованія для своихъ Членовъ.

Въ 1913 году въ рѣшеніи этого вопроса принялъ участіе С. А. Ауэрбахъ и путемъ личныхъ переговоровъ съ фирмами много содѣйствовалъ скорѣйшему разрѣшенію вопроса.

Наиболѣе детально разработанныя условія автомобильнаго страхованія были представлены двумя Обществами: „Россія“ и „Саламандра“, причемъ тарифы этого послѣдняго оказались ниже тарифовъ „Россіи“ и болѣе приспособленными къ нуждамъ автомобилизма. Условія фирмы „Саламандра“ въ общихъ чертахъ слѣдующія:

- 1) тарифъ I премій по страхованію гражданской отвѣтственности за смерть или тѣлесныя поврежденія, причиненныя владѣльцемъ автомобиля третьимъ лицамъ; 2) тарифъ II премій по страхованію гражданской отвѣтственности за смерть и тѣлесныя поврежденія, а также за имущественный вредъ, причиненные владѣльцемъ автомобиля третьимъ лицамъ, причемъ по убыткамъ за имущественный вредъ Товарищество „Саламандра“ возмѣщаетъ страхователямъ лишь 80⁰/₀ убытка и не свыше 3000 рублей за каждый случай, а убытки и порча имущества до 10 рублей возмѣщенію вовсе не подлежатъ (франшиза); 3) тарифъ III премій по страхованію гражданской отвѣтственности за смерть и тѣлесныя поврежденія, а равно за имущественный вредъ, причиненные владѣльцамъ автомобиля третьимъ лицомъ, со включеніемъ поломокъ автомобиля и поврежденій пневматиковъ при несчастныхъ случаяхъ,

причемъ убытки за смерть и тѣлесныя поврежденія возмѣщаются Товариществомъ полностью до предѣла страховой суммы; по убыткамъ же за имущественный вредъ третьимъ лицамъ Товарищество „Саламандра“ возмѣщаетъ 80% и не свыше 3000 рублей, независимо отъ его стоимости, лишь бы стоимость автомобиля не была менѣе 3000 рублей. Убытки за порчу имущества третьихъ лицъ, не превышающіе 10 рублей, возмѣщенію со стороны Товарищества не подлежатъ; 4) тарифъ IV премій по страхованію автомобилей отъ поломокъ и поврежденій при несчастныхъ случаяхъ, какъ дополнительный тарифъ къ страхованію гражданской отвѣтственности по тарифамъ I и II, для автомобилей не старше 2-хъ лѣтъ и съ повышеніемъ премии на болѣе старый автомобиль, причемъ Товарищество „Саламандра“ допускаетъ нѣкоторыя льготы для владельцевъ нѣсколькихъ автомобилей. Для рѣшенія недоразумѣній, могущихъ возникнуть при опредѣленіи стоимости поломокъ и поврежденій, Товарищество „Саламандра“ изъявляетъ согласіе признать для себя обязательнымъ постановленіе особой, избираемой ИМПЕРАТОРСКИМЪ Россійскимъ Автомобильнымъ Обществомъ, Комиссіи изъ своихъ членовъ, съ участіемъ представителя Товарищества „Саламандра“; 5) тарифъ V по страхованію отъ огня и взрывовъ, и 6) комбинированный тарифъ VI и по страхованію гражданской отвѣтственности владельцевъ автомобилей за смерть и тѣлесный вредъ, возмѣщаемый полностью до предѣла страховой суммы, за имущественный вредъ, возмѣщаемый 80% до предѣловъ въ 3000 рублей при франшизѣ въ 10 рублей, за поломки и поврежденія пневматиковъ и за убытки отъ пожара и взрыва до предѣла страховой суммы. При страхованіи автомобилей старше 2-хъ лѣтъ премія увеличивается. Представленные Обществомъ тарифы дѣйствительны въ предѣлахъ Европейской Россіи и Западной Европы, при частныхъ и общественныхъ поѣздкахъ и во время рекогносцировокъ къ пробѣгамъ. На время состязанія на скорость и при тренировкахъ къ таковымъ отвѣтственность Товарищества „Саламандра“ исключается. По страхованіямъ, заключаемымъ на сроки болѣе 1-го года, допускается скидка отъ 5-ти до 20-ти% въ зависимости отъ условій страхованія. При одновременномъ заключеніи страхованія по тарифамъ II и III допускается скидка въ 10% съ общей суммы премии. При постоянномъ управленіи автомобилемъ самимъ владельцемъ допускается скидка въ 5%. *При отсутствіи въ теченіе*

года убытковъ Товарищества „Саламандра“ предоставляется страхователю бонусъ, т. е. право при возобновленіи страхованія на возвратъ 15⁰/₀ съ уплаченной преміи. При ограниченной отвѣтственности Товариществомъ „Саламандра“ убытковъ за смерть и тѣлесныя поврежденія въ 90⁰/₀ за каждый несчастный случай допускается скидка въ 15⁰/₀. Если во владѣніи одного лица имѣется нѣсколько автомобилей, то премія взимается въ полномъ размѣрѣ за то число автомобилей съ наиболѣе сильными моторами, которые соотвѣтствуютъ числу лицъ, управляющихъ ими, считая въ томъ числѣ и владѣльца; за остальные же автомобили преміи не взимается вовсе, хотя страхованіе распространяется и на нихъ. Лицо, владѣющее нѣсколькими автомобилями и не желающее воспользоваться указанной выше льготой, т. е. оставляющее за собою право пользоваться всѣми автомобилями одновременно и т. п., уплачиваетъ премію въ полномъ размѣрѣ за наиболѣе сильный автомобиль, за остальные же въ половинномъ размѣрѣ.

На приведенныхъ выше условіяхъ ИМПЕРАТОРСКИМЪ Россійскимъ Автомобильнымъ Обществомъ былъ заключенъ съ Товариществомъ „Саламандра“ контрактъ, въ который было включено между прочимъ условіе, обязывавшее Товарищество не предоставлять предусмотрѣнныхъ этимъ контрактомъ льготъ никому, кромѣ Членовъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества.

Отпечатаны были соотвѣтствующія брошюры и разсланы Членамъ Общества, для удобства коихъ былъ вмѣстѣ съ тѣмъ организованъ приемъ страхованій въ Канцеляріи Общества.

Всѣ Г.г. Члены Общества заключавшіе страхованіе непосредственно съ Т-мъ „Саламандра“ пользовались скидкой въ размѣрѣ до 25⁰/₀, тѣмъ же, кто страховалъ автомобили черезъ посредство ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества давалась сверхъ того особая дополнительная скидка изъ того комиссіоннаго вознагражденія, которая причиталась на долю Общества.

ОТДѢЛЪ ТЕХНИЧЕСКІЙ.

Развитіе автомобильной техники.

Въ 1913 г. никакихъ особо-сенсационныхъ усовершенствованій въ автомобильной технику не замѣчалось, такъ какъ въ этомъ году продолжалась лишь дальнѣйшая эволюція по увеличенію отдачи бензинового двигателя и достиженію возможно большей экономичности и безшумности работы.

Увеличеніе отдачи.

Яркой иллюстраціей того, насколько повышена была отдача автомобильного двигателя, можетъ служить сравненіе результатовъ, достигнутыхъ на гонкахъ на Большой Призъ Франціи въ 1912 и 1913 г. Въ 1912 г. Большой Призъ выигранъ былъ, какъ извѣстно, гонщикомъ Буалло на автомобилъ ПЕЖО, размѣры двигателя котораго 110/200 мм.; при этомъ дистанція въ 1540 килом. была пройдена въ 13 ч. 58 м. 2 с. (средняя скорость 100 килом. въ часъ). Буалло, несмотря на ограниченныя размѣры двигателя, одержалъ такимъ образомъ блестящую побѣду и притомъ въ свободной категоріи, въ которой шли машины съ неограниченными размѣрами двигателя. Въ 1913 г. снова побѣждаетъ Буалло: 916 килом. пробѣга онъ проходитъ въ 7 ч. 53 м. 56,4/5 с., со средней скоростью около 115 килом. въ часъ, но въ 1913 г. размѣры двигателя Буалло были гораздо меньше, а именно 100/180, вмѣсто 110/200; тѣмъ не менѣе средняя скорость, несмотря на болѣе трудныя условія пути, все-таки выше; расходъ же бензина составилъ всего 18 литровъ на 100 кил., въ то время какъ въ прошломъ году этотъ расходъ составлялъ около 20 литровъ на 100 килом. Такимъ образомъ—большая скорость—меньшій расходъ горючаго.

Техническая характеристика двигателей въ 1913 г., какъ наиболѣе яркое выраженіе господствовавшихъ въ настоящемъ году тенденцій, можетъ быть опредѣлена разсмотрѣніемъ выставленныхъ въ концѣ года на Парижской Выставкѣ моделей.

Длинноходные двигатели.

Какъ на примѣръ распространенія длинноходныхъ двигателей, можно указать на слѣдующіе типы: ИСПАНО-СУИЦА: 90/150 мм., 80/180 мм., 100/180 мм.; ЖАНВЬЕ: 80/180 мм.; ПИПЪ: 80/150 мм., 100/180 мм., 120/200 мм.; ЛОРРЕНЪ-ДИТРИХЪ: 125/170 мм.; ПИЛЭНЪ: 110/180 мм.; ЭКСЦЕЛЬСЮРЪ: 90/160 мм.; ПЕЖО: 95/160 мм. и 115/180 мм. и т. д. Лишь нѣкоторыя фирмы и, въ частности, англійскіе и американскіе заводы продолжаютъ строить короткоходные двигатели. Такое распространеніе длинноходныхъ двигателей стоитъ въ тѣсной связи съ увеличеніемъ и линейной скорости поршней. Еще недавно считалось, что эта скорость не должна превышать 5—6 м. въ сек. и вслѣдствіе этого предполагалось, что быстроходными могли быть лишь двигатели съ короткимъ ходомъ поршня. Скорость эта затѣмъ постепенно увеличивалась и въ 1913 г. средняя линейная скорость составляетъ уже около 10 м. въ сек. На гоночной машинѣ ПЕЖО, о которой говорилось выше, эта скорость равна 13 м. 20 въ сек. (при 2200 оборотахъ въ минуту). Какъ слѣдствіе такой увеличенной скорости поршня, является значительное повышеніе термической отдачи и увеличеніе специфической мощности двигателя.

Подвѣсные клапана.

На ряду съ этимъ конструкторы въ 1913 году обращаютъ еще большее вниманіе на условія питанія двигателей и на наиболѣе выгодныя формы камеръ сжатія. Характернымъ при этомъ является тотъ фактъ, что многіе заводы, какъ напримѣръ ИСПАНО СУИЦА, АКВИЛА-ИТАЛЬЯНА и др., возвращаются къ полусферической формѣ камеръ сжатія, съ клапанами, подвѣшенными въ головкахъ цилиндровъ.

Благодаря такой полусферической камерѣ, поверхность стѣнокъ, соприкасающихся съ горячимъ газомъ, минимальна, а значитъ и

минимальна потеря тепла через стѣнки; охлажденіе легче, самовоспламененіе менѣе вѣроятно и компрессія увеличена.

Кромѣ того, при клапанахъ, подвѣшенныхъ въ головкѣ цилиндра, газъ болѣе свободно проходитъ въ цилиндры и выходитъ изъ нихъ. Въ результатѣ величина опереженія выпуска можетъ быть уменьшена, наполненіе цилиндра будетъ происходить въ лучшихъ условіяхъ, а также повышено будетъ и среднее давленіе.

Таковы въ общихъ чертахъ преимущества подвѣсныхъ клапановъ съ точки зрѣнія термодинамической; не менѣе важны и преимущества механическія: меньшая инерція клапановъ, а значитъ и возможность значительно повысить число оборотовъ двигателя, которое въ нѣкоторыхъ новѣйшихъ типахъ доходитъ до 3000 оборотовъ въ минуту.

Конструктивно вопросъ можетъ рѣшаться нѣсколькими способами: клапана могутъ открываться подѣ дѣйствіемъ или двухъ, расположенныхъ по обѣ стороны цилиндровъ, распредѣлительныхъ валовъ, или отъ одного вала. Обѣ эти системы встрѣчаются довольно часто, но не имѣютъ выгодъ третьей системы, а именно—расположенія распредѣлительнаго вала на головкахъ цилиндровъ, причеиъ передача движенія совершается двумя парами коническихъ шестеренокъ отъ колѣнчатаго вала. Выгода этой системы заключается въ возможности значительно облегчить какъ клапана, такъ и ихъ приводы, благодаря чему и достигаются громадныя скорости вращенія. Характернымъ примѣромъ такой конструкціи являются новѣйшіе типы автомобилей ИСПАНО-СУИЦА, гоночный автомобиль ПЕЖО и др.

Вмѣстѣ съ тѣмъ получается весьма выгодный внѣшній видъ двигателя, отличающагося своей компактностью: клапана совершенно закрыты, смазка обезпечена, шумъ и вибрація уменьшены. Кромѣ того, при той прочности, которую придаютъ теперь такимъ клапанамъ, опасность поломки ихъ и попаданія въ цилиндры совершенно устранена.

Примѣромъ тщательности и обдуманности, съ которой строятся современные двигатели, могутъ служить компенсирующія пружины, установленныя на распредѣлительномъ валу двигателя ИСПАНО-СУИЦА. Какъ извѣстно, вслѣдствіе работы кулачковъ этотъ валъ подверженъ то ускоряющимъ, то замедляющимъ движеніямъ, что въ свою очередь вызываетъ удары зубцовъ другъ о друга на при-

водныхъ шестеренкахъ. Съ цѣлью урегулировать неправильности такого движенія на распредѣлительномъ валу двигателя „ИСПАНО-СУИЦА“ установлены два дополнительныхъ компенсаціонныхъ кулачка, къ которымъ прижимаются сильными пружинами особые ролики, что и даетъ требуемое уравненіе вращенія. Въ результатѣ — совершенно безшумная работа. Необходимо замѣтить, что общее стремленіе конструкціи 1913 года — по возможности уменьшить шумъ, уменьшить вибрацію, а также достичь наибольшей уравновѣженности двигателей. Съ этой цѣлью уменьшаютъ вѣсъ какъ шатуновъ, такъ и поршней двигателя. Поршни часто изготавливаются изъ стали, въ особенности на двигателяхъ форсированнаго типа, а шатуны на многихъ машинахъ, какъ напримѣръ: КОТТЕНЪ-ДЕГУТЬ, АКВИЛА-ИТАЛЬЯНА, ИСПАНО-СУИЦА, ЖАНВЬЕ и др., дѣлаются трубчатыми.

Съ той же цѣлью, по возможности уменьшить вибрацію, увеличиваютъ число подшипниковъ колѣнчатого вала. Такъ, напр., въ 4-хъ цилиндровыхъ двигателяхъ ихъ почти всегда 3, часто 5. На двигателяхъ МОТОБЛОКЪ и новыхъ ИСПАНО-СУИЦА подшипниковъ 4. Конструкторы, сохранившіе два подшипника, примѣняютъ валы очень большого діаметра. Уменьшены вибраціи также вслѣдствіе самаго широкаго распространенія цилиндровъ-блокъ, что уменьшаетъ длину всего двигателя, а значитъ и длину колѣнчатого вала.

Цилиндры.

Число цилиндровъ, устанавливаемыхъ на двигателяхъ типа 1913 года, почти всегда четыре и болѣе. Двигатели одно-цилиндровые почти совсѣмъ не строятся, а 2-хъ цилиндровые устанавливаются лишь на автомобиляхъ таксомоторнаго типа.

Вмѣстѣ съ тѣмъ пожалуй еще большее распространеніе, чѣмъ въ 1912 году, получаетъ установка цилиндровъ по типу „моноблокъ“, по крайней мѣрѣ при цилиндрахъ, діаметръ которыхъ менѣе 100 мм. Преимущества „моноблока“ хорошо извѣстны. Главныя изъ нихъ: простота внѣшняго вида двигателя, большая компактность, облегчающая уходъ за двигателемъ, хорошее согрѣваніе смѣси до поступленія ея въ цилиндръ и т. п.

При болѣе сильныхъ двигателяхъ на многихъ автомобиляхъ, какъ и раньше, встрѣчается отливка по два цилиндра. На нѣкото-

рыхъ же машинахъ имѣются цилиндры, отлитые отдѣльно, но такая конструкція встрѣчается сравнительно рѣдко и, между прочимъ, на извѣстныхъ англійскихъ автомобиляхъ ОСТИНЪ.

Шести-цилиндровые двигатели тоже довольно распространены, хотя особеннаго увеличенія числа ихъ по отношенію къ минувшему 1912 году не замѣчается. Изъ 8-цилиндровыхъ двигателей нѣкоторымъ распространеніемъ пользуется двигатель ДЕ-ДИОНА съ цилиндрами, установленными V-образнымъ способомъ.

Безклапанные двигатели.

Что же касается двигателей безклапанныхъ, то прежнимъ успѣхомъ пользуется двигатель НАЙТЪ и пожалуй ИТАЛА, въ которомъ сдѣлано лишь несущественное измѣненіе по сравненію съ двигателемъ 1912 года; остальные системы безклапанныхъ двигателей попрежнему распространены очень мало.

Вмѣстѣ съ распространеніемъ длинноходныхъ двигателей и возможнымъ облегченіемъ всѣхъ частей этихъ двигателей многіе конструкторы стали примѣнять на такихъ двигателяхъ стальные или алюминіевые поршни облегченнаго типа.

Распредѣленіе.

Переходя къ особенностямъ распредѣлительнаго механизма и расположенію клапановъ, видно, что на двигателяхъ 1913 г. наиболѣе часто встрѣчающійся принципъ установки—клапана односторонніе съ однимъ распредѣлительнымъ валомъ. Клапана двухсторонніе встрѣчаются рѣже. Система эта хотя и можетъ показаться нѣсколько устарѣлой, но все же даетъ отличные результаты, такъ какъ позволяетъ примѣнить широкіе клапаны и установку воспламенительной свѣчи въ центрѣ цилиндровъ. Въ такомъ видѣ, напр., строятся цилиндры извѣстной спортивной модели „Альфонсъ XIII“ (Испано-Суица). О клапанахъ же подвѣсныхъ было указано выше.

Передача на распредѣлительные валы, какъ и въ прошлые года, производится тремя способами: или цилиндрическими шестеренками, причемъ обыкновенно пользуются еще промежуточной передаточной шестеренкой, или геликоидальными шестеренками, или

наконецъ безшумной цѣпью. Всѣ три системы встрѣчаются одинаково часто.

Зажиганіе.

Въ системахъ заживанія двигателей никакихъ нововведеній по сравненію съ 1912 годомъ не встрѣчается. Попрежнему всѣ почти двигатели имѣютъ заживаніе посредствомъ магнето высокаго напряженія на свѣчи. Нѣкоторыя фирмы примѣняютъ двухъ-искровое заживаніе отъ спеціального двойного магнето, а другія, въ особенности англичане и американцы, — заживаніе двойное посредствомъ магнето и аккумулятора.

Что же касается фирмъ магнето, то наибольшимъ распространеніемъ попрежнему пользуется БОШЪ.

Опереженіе момента заживанія — или посредствомъ руки, или постоянное. Автоматическое опереженіе встрѣчается гораздо рѣже.

Большой прогрессъ замѣчается въ конструкціи свѣчей: прогрессъ этотъ касается притомъ не столько внѣшней формы свѣчи, сколько ея качества: современные свѣчи дѣйствуютъ безукоризненно.

Охлажденіе.

Также мало измѣненій въ устройствѣ водяного охлажденія. Система термосифонъ и охлажденіе съ насосомъ распространены почти одинаково. Въ формѣ радиаторовъ замѣчается стремленіе къ заостреннымъ профилямъ. Такая форма считается модной и встрѣчается у многихъ фирмъ. Какъ извѣстно, такой радиаторъ примѣняется фирмой МЕТАЛЛУРЖИКЪ уже нѣсколько лѣтъ.

Говоря о радиаторахъ, необходимо указать, что конструкторы въ настоящемъ году проявляютъ нѣсколько большую заботливость по вопросу о закрѣпленіи радиаторовъ на шасси: закрѣпленіе это имѣетъ большое вліяніе на долговѣчность службы радиатора. Существуетъ два главныхъ принципа: установка радиатора эластичнымъ образомъ и, наоборотъ, непосредственное соединеніе радиатора съ шасси.

При первой системѣ, во избѣжаніе деформаціи радиатора, послѣдній устанавливается посредствомъ пружинъ, на сферическихкихъ

соединеніяхъ, съ эластичными прокладками и т. п. При второй же системѣ — передняя часть шасси дѣлается по возможности не-деформируемой (напр. при двигателяхъ, соединенныхъ въ одинъ блокъ съ коробкой скоростей), и радиаторъ непосредственно болтами закрѣпляется на шасси. Почти всегда за радиаторомъ устанавливается вентиляторъ. Послѣдній чаще всего приводится въ дѣйствіе посредствомъ ремня. Но на нѣкоторыхъ двигателяхъ, какъ напр., на двигателяхъ КЕХЛИНЪ, ПРОМЕТЭ и ИСПАНО-СУИЦА, вентиляторъ приводится въ дѣйствіе посредствомъ передачи шестеренками съ соединительной муфтой, обеспечивающей необходимое скольженіе. На двигателяхъ послѣдней фирмы имѣется даже особое приспособленіе, позволяющее выключить радиаторъ зимой.

Смазка.

Смазка въ 1913 г., какъ и въ 1912 г., примѣняется главнымъ образомъ двухъ типовъ: смазка разбрызгиваніемъ и смазка подъ давленіемъ. Необходимо указать, что смазка разбрызгиваніемъ въ 1913 году значительно усовершенствована и даетъ почти такіе же хорошіе результаты, какъ и циркуляціонная смазка подъ давленіемъ. Съ этой цѣлью мотыли раскидываютъ масло не непосредственно со дна картера, а изъ особыхъ желобковъ, питаемыхъ или особымъ насосомъ, или масломъ, стекающимъ по стѣнкамъ картера. Характернымъ доказательствомъ надежности этой старинной системы смазки является тотъ фактъ, что одна изъ извѣстныхъ фирмъ (Испано-Суица) въ своихъ новыхъ моделяхъ переходитъ къ смазкѣ разбрызгиваніемъ, вмѣсто смазки подъ давленіемъ.

Что же касается этой послѣдней системы, то никакихъ особенныхъ измѣненій въ ней не произошло. Для контроля пользуются или манометромъ, или особыми маслоуказателями.

Особое вниманіе обращено конструкторами на возможность легкаго и быстраго контроля уровня масла въ картерѣ двигателя. Съ этой цѣлью примѣняются или спеціальныя краны съ ручками, расположенными для возможно удобнаго пользованія, или поплавки съ указателями, ходящими по особой шкалѣ.

„Ойльдагъ“ Ачесона.

Говоря о смазкѣ, нельзя обойти молчаніемъ одно, появившееся въ 1913 г., изобрѣтеніе, которое быть можетъ значительно улучшить систему смазки автомобильныхъ двигателей. Изобрѣтеніе это сдѣлано американцемъ, докторомъ Ачесономъ, нашедшимъ способъ изготовить почти совершенно химически чистый графитъ, который затѣмъ, специально обработанный, подмѣшивается къ маслу, котормъ смазывается двигатель. Для автомобильныхъ и авіаціонныхъ двигателей докторъ Ачесонъ, на основаніи изложеннаго принципа, изготовляетъ особую смѣсь, въ которой искусственный графитъ настолько тонко смѣшанъ съ масломъ, что постоянно остается въ взвѣшанномъ состояніи, никогда не осаждаясь на дно. Въ 1913 году съ такой смѣсью, извѣстной подъ именемъ „ойльдага“, были произведены весьма интересные опыты, причемъ оказалось, что добавленіе „ойльдага“ къ смазочному маслу даетъ не только значительное сбереженіе масла (50% и болѣе), но и повышаетъ работу двигателя, что подтверждено было и опытами, предпринятыми Автомобильнымъ Клубомъ въ Америкѣ. Двигатель испытаннаго тамъ автомобиля, при обыкновенномъ маслѣ, далъ 30,74 лош. силъ, между тѣмъ какъ съ примѣсью „ойльдага“, послѣ пробѣга 800 килом., двигатель развилъ 33,7 лош. силъ; такимъ образомъ приростъ силы выразился въ 2,96 лош. силъ, или 9%.

Опыты съ „ойльдагомъ“ производились и французскимъ Автомобиль-Клубомъ, который пришелъ къ слѣдующимъ выводамъ: увеличивается мощность двигателя, уменьшается дымъ, выходящій изъ глушителя, сокращается расходъ масла, увеличивается степень сжатія въ цилиндрахъ, ходъ мотора и зубчатыхъ передачъ становится безшумнѣе, уменьшается опасность заѣданія подшипниковъ и увеличивается ихъ долговѣчность. Автомобиль въ 30 лош. силъ, сдѣлавшій около 40.000 килом., при постоянной смазкѣ „ойльдагомъ“, за все время не требовалъ ни перемѣны свѣчей, ни притирки выпускныхъ клапановъ.

Но не менѣе интересны опыты, производившіеся съ парижскими „такси“ и автобусами. Десять парижскихъ таксомоторовъ, для смазки которыхъ употреблялся „ойльдагъ“, пробѣжали 60.000 килом. (2 мѣс. по 100 килом. въ день) съ однимъ наполненіемъ картера десятью литрами смѣси масла съ „ойльдагомъ“. Парижское

общество омнибусовъ установило, что прежній расходъ масла съ одного килогр. на 100 килом. пробѣга при добавленіи „ойльдага“ понизился на 100 граммовъ.

Директоръ общества Делонэ-Бельвиль Барбару, съ своей стороны, сообщаетъ, что благодаря употребленію „ойльдага“ расходъ масла былъ сокращенъ и число оборотовъ мотора могло быть увеличено. Столь же благопріятно высказывается извѣстная фабрика автомобилей АДЛЕРЪ, примѣняющая для смазки „гридагъ“—сало, смѣшанное съ графитомъ.

Сдѣлать какой либо практической выводъ, имѣющій общее значеніе, въ настоящее время все же затруднительно; несомнѣнно пока лишь то, что во многихъ отдѣльныхъ случаяхъ примѣненіе ойльдага представляетъ серьезныя преимущества.

Карбюраторы.

Переходя къ разсмотрѣнію вопроса о карбюраціи, необходимо замѣтить, что этотъ сложный вопросъ съ каждымъ годомъ подвигается все болѣе къ удачному разрѣшенію. Въ 1913 г. въ этомъ смыслѣ сдѣланъ большой шагъ впередъ, и начавшееся еще въ 1912 г. примѣненіе комбинированныхъ жиклеровъ въ настоящемъ году получило еще большее распространеніе. Характернымъ явленіемъ для такихъ новѣйшихъ карбюраторовъ является такъ называемое эмульсированіе бензина, дающее тормаженіе его притока (*débit d'essence freiné*) при сильныхъ депрессіяхъ. Дополнительный воздухъ при такой системѣ поступаетъ не въ смѣсительную камеру, какъ въ карбюраторахъ съ регулировкой на воздухъ, а въ самый жиклеръ, который въ этомъ случаѣ уже начинаетъ работать какъ vaporизаторъ, подавая эмульсированный бензинъ, т. е. бензинъ, смѣшанный съ воздухомъ.

Однимъ изъ типичнѣйшихъ представителей такихъ новѣйшихъ карбюраторовъ является карбюраторъ Гобби. Устройство его въ общемъ слѣдующее: поплавковая камера нормального типа, подача бензина сверху, жиклеръ помѣщенъ во всасывающей трубѣ, открытой снизу. Заслонка количества газа установлена надъ жиклеромъ. Въ стѣнкахъ жиклера имѣются боковыя отверстія, открывающіяся въ кольцевидную камеру, охватывающую жиклеръ. Назначеніе этой

кольцевидной камеры: во-первыхъ, препятствовать бензину выливаться изъ жиклера, а во-вторыхъ, черезъ кольцевидную камеру и отверстіе въ жиклерѣ воздухъ проникаетъ во внутренность жиклера, эмульсируя бензинъ. Съ этой цѣлью въ верхней части жиклера, на его концѣ, имѣется особая шляпка, или колоколь, подъ который и проникаетъ воздухъ при сильной депрессіи. Благодаря давленію, которое при этомъ подъ колоколомъ получается, воздухъ проникаетъ въ кольцевидную камеру, а оттуда въ жиклеръ.

Жиклеръ въ этомъ карбюраторѣ, такимъ образомъ, дѣйствуетъ скорѣе какъ испаритель, такъ какъ черезъ него почти постоянно поступаетъ бензинъ съ воздухомъ. Бензинъ же къ жиклеру, или вѣрнѣе, вентилу поступаетъ совершенно свободно, и подача его регулируется исключительно скоростью прохожденія воздуха подъ колоколомъ. Такимъ образомъ, карбюраторъ дѣйствуетъ по принципу инжектора.

Тотъ же принципъ приблизительно примѣняется и въ карбюраторѣ КЛОДЕЛЬ новаго типа. Въ этомъ карбюраторѣ спеціальныи жиклеръ, или диффузоръ, даетъ полную автоматичность дѣйствія при любомъ режимѣ двигателя; кромѣ того, при этомъ получается максимумъ мощности, минимумъ расходованія горючаго, прогрессивное и вмѣстѣ съ тѣмъ энергичное забираіе хода, большая эластичность работы, хорошая работа на тихомъ ходу и, наконецъ, легкій пускъ въ ходъ.

Для работы на тихомъ ходу карбюраторъ снабженъ особымъ дополнительнымъ жиклеромъ малаго хода; нормально же при депрессіи на главный жиклеръ работаетъ диффузоръ, черезъ который воздухъ начинаетъ проникать во внутреннюю трубку диффузора. Благодаря этому въ диффузорѣ начинается тяга воздуха, который насыщаетъ бензинъ и затѣмъ, выходя изъ верхнихъ отверстій диффузора, снова смѣшивается съ воздухомъ, входящимъ непосредственно черезъ постоянное отверстіе.

Принципъ дѣйствія карбюратора *Зенитъ* хорошо извѣстенъ. Въ новѣйшемъ типѣ принципъ этотъ остался тотъ же, измѣнены лишь детали регулировки на тихій ходъ.

Какъ на характерные примѣры нѣкоторыхъ новѣйшихъ карбюраторовъ типа 1913 г., можно указать на карбюраторы СОЛЕКСЪ, ЛОНГЕМАРЪ и ЖАРНАКЪ (Грувелль-Арканбургъ.)

Карбюраторъ Солексъ имѣеть два жиклера, изъ которыхъ маленкій работаетъ при пускѣ въ ходъ и на маломъ числѣ оборотовъ двигателя, большой же работаетъ при нормальномъ ходѣ автомобиля. Этотъ нормальный жиклеръ обеспечиваетъ полную автоматичность дѣйствія, причемъ совершенно не замѣчается тѣхъ „переходныхъ періодовъ“, которые характеризуютъ работу почти всѣхъ карбюраторовъ. Такіе „переходные періоды“ получаются при постепенномъ увеличеніи сѣченія впускной трубы. Практически они наблюдаются, если постепенно открывать ручку газа. Почти всегда при этомъ получается такой моментъ, когда двигатель вмѣсто того, чтобы дать соотвѣтствующее увеличеніе оборотовъ, начинаетъ давать перебои и потомъ останавливается.

Обыкновенно это происходитъ вслѣдствіе слѣдующихъ явленій: на тихомъ ходу двигатель питался исключительно дополнительнымъ жиклеромъ. Какъ только начинается постепенное открываніе заслонки газа, депрессія на этотъ жиклеръ рѣзко падаетъ, вслѣдствіе чего и уменьшается подача черезъ него бензина. Вмѣстѣ съ тѣмъ главный жиклеръ еще не началъ работать, такъ какъ депрессія еще не достаточно сильна, чтобы онъ вошелъ въ дѣйствіе. Благодаря этому и получается „переходный періодъ“ между работой того и другого жиклера.

Въ большинствѣ системъ, для избѣжанія такихъ переходныхъ моментовъ, жиклеръ тихаго хода регулируется съ большимъ избыткомъ бензина. Такой способъ рѣшенія вопроса мало рационаленъ, такъ какъ дѣлаетъ карбюраторъ не экономичнымъ и кромѣ того не всегда достигаетъ цѣли. Въ карбюраторѣ Солексъ такихъ неприятныхъ „переходныхъ періодовъ“ совершенно нѣтъ благодаря тому, что въ моментъ открытія заслонки депрессія на жиклеръ тихаго хода не только не падаетъ, но даже слегка увеличивается и такимъ образомъ жиклеръ малаго хода работаетъ вплоть до того момента, какъ начинаетъ работать нормальный жиклеръ. Къ тому же, кромѣ своихъ внутреннихъ качествъ, карбюраторъ Солексъ отличается еще простотой, значительно облегчающей разборку всего прибора.

Кромѣ нормальнаго типа конструкціи карбюраторъ Солексъ въ 1913 г. строится также горизонтальнаго типа. Этотъ новый карбюраторъ можно непосредственно примкнуть къ цилиндрамъ, что имѣеть большое значеніе при отливкахъ „блокъ“, въ настоящее время все болѣе и болѣе распространяющихся.

Карбюраторъ Лонгемаръ собственно состоитъ изъ двухъ частей, которыя какъ бы составляютъ два карбюратора: одинъ изъ нихъ служитъ для нормальной работы, второй для тихаго хода. Жиклеръ перваго открывается въ смѣсительную камеру сѣуженнаго сѣченія, состоящую изъ двухъ конусовъ какъ бы соединенныхъ вершиною. Образующая конусовъ такъ рассчитана, что даже при большихъ скоростяхъ не получается избытка бензина. При карбюраторѣ же предназначенномъ для работы на тихомъ ходу имѣется специальная регулировка на дополнительный воздухъ.

Наконецъ, карбюраторъ Жарнакъ (Грувелль-Арканбургъ) характеризуется своимъ хорошо извѣстнымъ регуляторомъ на дополнительный воздухъ, состоящимъ изъ кольцеобразной муфточки съ отверстиями, закрываемыми шариками различныхъ діаметровъ. Для регулировки на тихій ходъ имѣется специальный жиклеръ.

Такимъ образомъ характерной особенностью всѣхъ карбюраторовъ типа 1913 г. является, во-первыхъ, раздѣленіе функций при работѣ на тихомъ ходу и работѣ нормальной и, во-вторыхъ, примѣненіе болѣе сложныхъ жиклеровъ-вапоризаторовъ, пропускающихъ при сильныхъ депрессіяхъ дополнительный воздухъ, эмульсирующій бензинъ.

Сцѣпленіе.

Переходя къ рассмотрѣнію органовъ трансмиссіи, можно указать, что двѣ главнѣйшія системы сцѣпленія конусомъ и дисками въ 1913 г. имѣютъ почти одинаковое распространеніе. Объясняется это тѣмъ, что конуса, примѣняемые на современныхъ шасси, очень усовершенствованы и даютъ полную прогрессивность сцѣпленія, безъ всякаго скольженія, даже при максимальной нагрузкѣ. Достигается это правильнымъ расчетомъ образующей конуса, примѣненіемъ дополнительныхъ пружиннокъ, устанавливаемыхъ подъ кожей и т. п. Матеріаломъ для покрыванія конуса, кромѣ кожи, служатъ и различныя специальныя матеріалы, какъ напр., „Ферродо“, „Термоидъ“ и др. Почти такое же распространеніе имѣютъ въ 1913 г. и системы дисковыхъ сцѣпленій. Большинство фирмъ примѣняетъ на своихъ шасси сцѣпленіе многими дисками, но нѣкоторыя пользуются сцѣпленіемъ съ однимъ дискомъ, какъ напр., Де-Діонъ-Бутонъ и Панаръ. Большое распространеніе имѣетъ также и сцѣпленіе волни-

стыми дисками „Гэле-Шау“. Въ общемъ, по сравненію съ 1912 годомъ, особенныхъ нововведеній въ этой области не встрѣчается. Интересно будетъ лишь указать, что одна изъ извѣстныхъ фирмъ, примѣнявшая въ 1912 г. сцѣпленіе дисками на всѣхъ своихъ моделяхъ, въ 1913 г. на нѣкоторыхъ изъ нихъ устанавливаетъ сцѣпленіе конусомъ. Фирма эта—Испано-Суица.

Съ новой системой сцѣпленія названной фирмы производились весьма интересные опыты, при которыхъ конусомъ пользовались какъ тормазомъ, т. е. вмѣсто тормаженія включался задній ходъ и затѣмъ опускалась педаль сцѣпленія. Автомобиль при этомъ очень быстро замедлялъ свой ходъ и затѣмъ начиналъ двигаться назадъ. Конусъ отъ такого радикальнаго испытанія нисколько не пострадалъ и сцѣпленіе оставалось такимъ же мягкимъ и прогрессивнымъ, какъ и раньше.

Перемѣна скоростей.

Что же касается коробокъ скоростей, то и здѣсь особыхъ нововведеній по отношенію къ 1912 году не наблюдается. Можно лишь указать, что въ настоящемъ году почти всѣ автомобили съ діаметромъ цилиндра отъ 70 и болѣе мил. имѣютъ 4 скорости. Если на маленькихъ автомобиляхъ и примѣняются иногда коробки съ тремя скоростями, то объясняется это, во-первыхъ, необходимостью построить автомобиль по возможности дешевле и, во вторыхъ, желаніемъ строить такіе шасси по возможности легкаго вѣса. Къ тому же такіе автомобили и не предназначаются для длинныхъ безостановочныхъ пробѣговъ, по дорогамъ, имѣющимъ весьма часто измѣнчивый профиль. Всѣ почти коробки въ 1913 году многоходовыя съ кулиснымъ включеніемъ скоростей.

Блокъ-двигатели.

Въ группировкѣ двигателя, сцѣпленія и коробки скоростей по сравненію съ 1912 годомъ опять-таки особеннаго разнообразія не наблюдается. Можно лишь указать, что къ типу „блокъ-двигателя“ переходятъ и нѣкоторыя новыя фирмы, какъ напр., Коттенъ-Дегуть. Въ деталяхъ такой установки могутъ наблюдаться слѣдующіе варианты, касающіеся главнымъ образомъ расположенія картеровъ:

Первый вариант—установка по типу автомобилей „Мотоблок“ съ однимъ только горизонтальнымъ швомъ, соединяющимъ обѣ половинки картера двигателя и коробки скоростей. Такимъ образомъ весь механизмъ заключенъ въ двухъ полукартерахъ, соединенныхъ по горизонтали.

Другой вариантъ заключается въ примѣненіи двухъ перпендикулярныхъ соединеній, образующихъ какъ бы четыре полукартера. Принципъ этотъ примѣненъ на автомобиляхъ Панаръ-Левассоръ. Двигатель имѣетъ два полукартера, также какъ и коробка скоростей, и оба эти картера соединены другъ съ другомъ, имѣя между собой сцѣпленіе. Такъ какъ при этой системѣ послѣднее работаетъ въ маслѣ, такой принципъ никакихъ неудобствъ не представляетъ.

Картеръ двигателя иногда представляетъ одно цѣлое съ резервуаромъ масла, образующимъ какъ бы двойную стѣнку этого картера. Второй картеръ, заключающій въ себѣ сцѣпленіе и коробку скоростей, болтами закрѣпляется на первомъ при помощи полукруглаго фланца.

Наконецъ, по принципу, примѣняемому на автомобиляхъ Испано-Суица, картеръ двигателя состоитъ изъ двухъ половинокъ съ горизонтальнымъ швомъ. Картеръ же коробки переменны скоростей, будучи цѣльнымъ, центрируется посредствомъ полукруглаго фланца на картерѣ двигателя.

Также весьма распространена и слѣдующая конструкція: длинный корытообразный картеръ имѣетъ три отдѣленія: переднее, заключающее въ себѣ колѣнчатый валъ, покрыто верхнимъ полукартеромъ двигателя; среднее сверху совершенно открыто, наконецъ заднее тоже перекрыто верхнимъ полукартеромъ и образуетъ такимъ образомъ коробку скоростей. Такая система примѣнена на автомобиляхъ Эксельсіоръ, Ролланъ-Пилэнъ, Роше-Шнейдеръ. Иногда верхняя половинка полукартера коробки скоростей замѣнена простой планкой, образующей крышку. Такая конструкція встрѣчается, напр., на автомобиляхъ Фіатъ.

Эти главнѣйшіе принципы устройства блокъ-двигателя иногда измѣнены по другому варианту, какъ напр., на машинахъ Гупмобиль, гдѣ коробка скоростей отлита за одно съ верхнимъ полукартеромъ двигателя, а нижній полукартеръ образуетъ лишь резервуаръ для масла и укрѣпляется посредствомъ горизонтальнаго шва.

Съ другой стороны, нѣкоторые конструкторы сохранили въ 1913 году и классическую систему установки въ 3-хъ точкахъ.

Такимъ образомъ, двѣ главныя системы установки коробки скоростей и двигателя или по принципу „блокъ-двигателя“, или по принципу эластичнаго соединенія имѣютъ почти одинаковое распространеніе, по сравненію съ 1912 г. Оба принципа вполнѣ рациональны и на практикѣ даютъ одинаково удовлетворительные результаты, хотя и достигаются эти результаты различными путями.

Карданы.

Универсальнымъ типомъ трансмиссіи отъ коробки скоростей на заднія колеса попрежнему является карданная передача, которая въ 1913 г. устраивалась по нижеслѣдующимъ главнѣйшимъ принципамъ.

1) Два карданныхъ соединенія на валу, рессоры наглухо прикрѣплены на своихъ мѣстахъ, на трубкахъ задней оси. Передача толкающаго усилія и поглощеніе усилія скручивающаго исключительно посредствомъ рессоръ. Конструкція эта встрѣчается на автомобиляхъ Гочкисъ, Испано-Суица, Пиккаръ-Пиктэ и друг.

2) Одиночный карданъ (съ одиночнымъ карданнымъ соединеніемъ у коробки скоростей), задняя ось качающагося типа, толкающее усиліе передается центральной трубой, охватывающей карданный валъ и служащей также для поглощенія усилія скручивающаго. Конструкція эта встрѣчается на автомобиляхъ Пежо, Панаръ, Альда и др.

3) Двойной карданъ. Толкающее усиліе передается посредствомъ рессоръ, скручивающее усиліе поглощается упоромъ. Ось качающагося типа. Конструкція эта встрѣчается на машинахъ Мотоблокъ, Пежо 40 с. и др.

Въ деталяхъ же конструкціи самихъ кардановъ также замѣчаются значительныя усовершенствованія, причемъ особое вниманіе обращено на смазку. Неэстетичныя кожаныя манжеты и протектора, набитые тавотомъ, понемножку исчезаютъ и смѣняются болѣе механическими приспособленіями.

Наконецъ нѣкоторые конструкторы, какъ напр., Сизерь-Бервикъ, создавшіе въ концѣ настоящаго года новую марку автомобилей, примѣняютъ въ карданныхъ соединеніяхъ шариковые подшипники, что вполнѣ рационально.

Нѣкоторые конструкторы замѣняютъ карданное сочлененіе особой гибкой муфтой, по типу извѣстнаго „флектора“, примѣняемаго на автомобиляхъ Панаръ-Левассоръ.

Заднія оси.

Что же касается устройства задней оси, то здѣсь замѣчаются такіе же варианты конструкціи, какъ и въ 1912 году. Нѣкоторыя фирмы, какъ напр., Эксельсіоръ, строятъ заднюю ось изъ штампованной стали, причемъ каждая полутрубка изготовлена заодно съ половинкой картера. Другіе же конструкторы, какъ напр., Панаръ-Левассоръ, Креспелль, Шаронъ и др., строятъ центральный картеръ задней оси изъ аллюминія, съ внутренними или внѣшними приливками, упрочивающими весь картеръ, стальные же полутрубки скрѣпляются съ центральнымъ картеромъ каждая отдѣльно. На автомобиляхъ Фіатъ встрѣчается третій типъ конструкціи, а именно: вся задняя ось изъ штампованной стали въ формѣ буквы Т, съ однимъ горизонтальнымъ швомъ.

Тяги, помѣщаемыя обыкновенно подъ задней осью, съ цѣлью упрочить всю конструкцію на многихъ шасси, исчезаютъ, такъ какъ современныя заднія оси настолько прочны, что могутъ обходиться безъ такихъ тягъ.

Передача на дифференціалъ на большинствѣ машинъ производится коническими шестернями. Червячная передача, по сравненію съ минувшимъ 1912 годомъ, большаго распространенія не получила и нѣкоторыя фирмы, какъ напр., Минерва, отъ нея отказались. Другія же, какъ напр., Даймлеръ, червячную передачу сохраняютъ. При этомъ Даймлеръ располагаетъ коробку скоростей на задней оси—конструкція, встрѣчающаяся въ новомъ 20-ти сильномъ шасси этой фирмы. Наконецъ, необходимо указать, что нѣкоторыя фирмы, какъ напр., Морсъ, примѣняютъ для передачи на заднюю ось особыя шестерни съ угловыми или стрѣльчатыми зубьями (шеvronныя зубья), дающими очень безшумную работу.

Тормаза.

Никакихъ характерныхъ нововведеній не замѣчается ни въ тормазныхъ, ни въ рулевыхъ механизмахъ. Тормаза, какъ и раньше, устанавливаются на ведущемъ передаточномъ валу и заднихъ

колесахъ и приводятся въ дѣйствиѣ ручнымъ рычагомъ и ножной педалью. Нѣкоторыя фирмы совершенно не признаютъ тормазовъ на передаточномъ валу и замѣняютъ его двойнымъ тормазомъ большого діаметра на каждомъ изъ ведущихъ колесъ. Конструкція эта встрѣчается на автомобиляхъ Панаръ-Левассоръ. Баяръ-Клеманъ, Шаронъ и Сигма. Что же касается тормаженія на переднія колеса, то оно никакого распространенія не получило, и система эта попрежнему встрѣчается лишь на англійскихъ автомобиляхъ Аргайль.

Руль.

Также мало новинокъ и въ системахъ рулевого управленія, которое попрежнему устраивается двухъ главныхъ типовъ, т. е. посредствомъ безконечнаго винта съ гайкой и безконечнаго винта съ секторомъ. Нѣкоторыя нововведенія замѣчаются лишь въ деталяхъ, а именно: всѣ части рулевого управленія дѣлаются болѣе доступными и вмѣстѣ съ тѣмъ болѣе прочными и болѣе массивными, такъ чтобы по возможности уменьшить снашивание. Многія фирмы вмѣсто сектора примѣняютъ цѣлую шестерню и такимъ образомъ при снашиваніи зубцовъ легко уничтожить игру, повернувъ всю шестерню на $\frac{1}{4}$ или на 1 з оборота. Наконецъ многіе конструкторы имѣютъ приспособленіе для установки руля подъ любымъ наклономъ въ зависимости отъ типа кузова.

Рессоры.

Много новинокъ также и въ системахъ подвѣски шасси. Въ устройствѣ переднихъ рессоръ никакихъ нововведеній не замѣчается; въ устройствѣ же заднихъ рессоръ замѣчается, съ одной стороны, нѣкоторое исчезновеніе поперечной рессоры, а съ другой — примѣненіе нѣкоторыми фирмами системы подвѣски „кантилевэръ“, по типу, впервые принятому на автомобиляхъ Рольсъ-Ройсъ. Такія рессоры встрѣчаются въ настоящемъ году, кромѣ названной фирмы, на 20-ти сильномъ Даймлерѣ и нѣкоторыхъ другихъ машинахъ.

Амортизаторы.

Что же касается амортизаторовъ, то число ихъ все увеличивается, но, къ сожалѣнію, идеальнаго прибора все еще пока не найдено.

Корпуса.

Таковы въ общихъ чертахъ особенности конструкціи автомобильнаго шасси въ 1913 году. Не меньшей интересъ представляетъ эволюція въ конструкціи карроссери и корпусовъ. Въ этомъ отношеніи замѣчается также серьезный прогрессъ, заключающійся главнымъ образомъ въ слѣдующемъ: задачи современнаго автомобильнаго корпусостроенія сводятся къ достиженію трехъ главнѣйшихъ условій, а именно: большей легкости, большей прочности и большаго удобства для пассажировъ, т. е. большаго комфорта. Достиженіе послѣднихъ двухъ условій не представляетъ особеннаго затрудненія. Но обезпечить при этомъ необходимую легкость корпуса уже гораздо труднѣе. И вотъ такое возможное облегченіе современныхъ корпусовъ и составляетъ наиболѣе характерное явленіе въ автомобильно-экипажномъ дѣлѣ за послѣдній годъ, тѣмъ болѣе, что это стремленіе къ большей легкости весьма часто находится въ связи и съ наружными формами кузова.

Нормальное торпедо, составляющее за послѣдніе годы наиболѣе распространенный типъ открытаго автомобиля, не отличается большой легкостью, въ виду необходимости прочно строить боковыя его стѣнки, въ особенности въ тѣхъ мѣстахъ, гдѣ находятся дверки. Вѣсъ такого торпедо до послѣдняго времени составлялъ въ среднемъ отъ 300—400 килогр.

Значительнаго облегченія удалось достигнуть въ настоящемъ году какъ примѣненіемъ новыхъ методовъ постройки, такъ и введеніемъ особаго типа корпусовъ, построенныхъ по принципу лодочныхъ корпусовъ.

Такіе новѣйшіе корпуса строятся теперь всѣми извѣстными корпусниками, причемъ вѣсъ всего корпуса удалось довести въ извѣстныхъ случаяхъ до 70—90 килогр. А вѣсъ полнаго корпуса торпедо, съ глубокими сидѣньями, подушками, обивкой, со всѣми принадлежностями, какъ то: крыльями, переднимъ стекломъ, подножками, шинодержателями и всей гарнитурой, составляетъ не болѣе 150 килогр., и такимъ образомъ, выигрышь въ вѣсѣ около 50⁰/₀. Внѣшнія линіи такого корпуса не оставляютъ желать ничего лучшаго, отличаясь большимъ изяществомъ и законченностью, чему не мало способствуетъ и заостренная форма радиаторовъ, получающая въ настоящемъ году все большее и большее распространеніе.

Въ закрытыхъ же корпусахъ, какъ на новинку, можно указать на новый типъ купэ съ выдвижной крышей, построенный фирмой Лабурдеттъ. Такая конструкція представляетъ несомнѣнный преимушества передъ классическими „Ландолэ“.

Электрическое освѣщеніе, стартеры, сигналы и т. н.

Въ заключеніе настоящаго обзора необходимо коснуться характернаго для 1913 года распространенія электрическихъ установокъ на автомобиляхъ и, въ частности, электрическаго освѣщенія.

Пользованіе электрической энергіей на автомобилѣ представляетъ громадное удобство какъ для освѣщенія, такъ и для привода въ дѣйствіе различныхъ вспомогательныхъ приборовъ, напр. сигнализационныхъ аппаратовъ, автоматическихъ стартеровъ и т. п. Особое распространеніе получили въ 1913 г. электрическія установки для освѣщенія внутренности кузововъ закрытыхъ автомобилей. Въ настоящее время электрическое освѣщеніе представляетъ собою наиболѣе распространенное примѣненіе электричества на автомобиляхъ, главнымъ образомъ, вслѣдствіе тѣхъ усовершенствованій, которыя появились въ теченіе настоящаго года въ динамо-машинахъ и лампахъ

Источниками полученія электрическаго тока на автомобиляхъ въ цѣляхъ освѣщенія могутъ служить какъ магнето, такъ и динамо-машины. Магнето, какъ извѣстно, имѣютъ постоянные магниты, но для полученія мало-мальски сильнаго тока приходится придавать этимъ приборамъ слишкомъ большіе размѣры, и потому магнето для освѣщенія въ чистомъ видѣ примѣняется сравнительно рѣдко. Гораздо большее распространеніе имѣетъ средній типъ, т. е. динамо-магнето. Этотъ приборъ хотя имѣетъ постоянные магниты, но вмѣстѣ съ тѣмъ эти магниты усилены еще спеціальной обмоткой, увеличивающей токъ. Спеціальнй центробѣжный соединитель замыкаетъ или размыкаетъ цѣпь въ зависимости отъ того, превышенъ ли вольтажъ батареи или нѣтъ. Когда вольтажъ достигаетъ извѣстнаго максимума, спеціальнй прерыватель автоматически выключаетъ возбуждательную обмотку на магниты и, такимъ образомъ, приборъ можетъ дѣйствовать то какъ простое магнето, то какъ шунтъ-динамо. Размыкатель-замыкатель дѣйствуетъ чисто механически, но вмѣстѣ съ тѣмъ не имѣетъ никакихъ центробѣжныхъ

шаровъ, грузиковъ и т. п., что даетъ большія преимущества въ смыслѣ простоты устройства и надежности дѣйствія. Режимъ такой динамо-магнето колеблется отъ 1400 до 5000 оборотовъ въ минуту; мощность составляетъ приблизительно 180 уаттъ (12 вольтъ 5 амперъ).

Гораздо чаще находятъ себѣ примѣненіе для освѣщенія автомобиля динамо-машины, изъ которыхъ въ настоящемъ году наибольшимъ распространеніемъ пользуются слѣдующіе типы: **Динамо „Фи“**. Динамо-Фи строится четырехъ типовъ, которые отличаются другъ отъ друга лишь своими размѣрами и вольтажемъ. Меньшая модель, для установки на автомобиляхъ городского типа, не имѣющихъ прожекторовъ, даетъ 130 уаттъ при 8 вольтахъ. Среднія модели даютъ до 180 уаттъ при напряженіи въ 12 вольтъ 15 амперъ одна, а вторая 12 вольтъ 25 амперъ (300 уаттъ). Наконецъ, большая модель, дающая 16 вольтъ (350 уаттъ), служитъ для интенсивнаго освѣщенія прожекторами.

Динамо „С. А. V“. Эта динамо строится въ настоящее время 6-ти типовъ: два типа служатъ для освѣщенія маленькихъ автомобилей, не имѣющихъ прожекторовъ. Эти модели даютъ: одна 6 вольтъ 6 амперъ, вторая 8 вольтъ 6 амперъ. Вращаются онѣ съ той же скоростью, какъ и двигатель; причемъ зарядка аккумуляторовъ начинается уже при 600 оборотахъ въ минуту; максимальное дѣйствіе достигается при 1500 оборотахъ. Слѣдующіе средніе типы даютъ до 12 вольтъ, одна 6, другая 7 амперъ; причемъ одинъ типъ вращается съ нѣскольکو увеличенной по отношенію къ двигателю скоростью, а второй со скоростью замедленной. Эти типы примѣняются при туризмѣ. Наконецъ, специальная модель имѣется для тѣхъ автомобилей, гдѣ динамо должна вращаться съ той же скоростью, какъ и двигатель. Что же касается интенсивнаго освѣщенія прожекторовъ, то съ этой цѣлью предусматрѣна особо сильная динамо, вращающаяся въ $1\frac{1}{2}$ раза скорѣе двигателя и дающая токъ до 10 амперъ при 12 вольтахъ.

Эти динамо-машины однѣ изъ наиболѣе простыхъ. Онѣ не требуютъ примѣненія особаго замыкателя-размыкателя, который въ нихъ замѣненъ особымъ механизмомъ, дѣйствующимъ по принципу свободнаго колеса.

Динамо Брольта. Динамо Брольта строятся двухъ моделей. Маленькая даетъ отъ 6 до 8 амперъ при 12 вольтахъ и служитъ

какъ для городскихъ автомобилей, такъ и для машинъ туризма, на которыхъ не зажигаются одновременно прожекторы и боковые фонари. Эта динамо позволяетъ зажечь или всѣ фонари одновременно, или два прожектора, оборудованные лампочками въ 3 ампера.

Большая модель, дающая отъ 12 до 16 амперъ при 12 вольтахъ, предназначается для быстроходныхъ автомобилей съ интенсивнымъ освѣщеніемъ или для автомобилей, въ которыхъ одновременно хотягъ зажечь и фары и фонари. Всѣ модели отличаются прочностью. Передача отъ двигателя на динамо равна или 1,5 для автомобилей туризма, или 2 для городскихъ автомобилей. Зарядка динамо начинается уже при 500 оборотахъ въ минуту, нормальная зарядка тока при 1500 оборотахъ. Динамо эта снабжена классическимъ замыкателемъ-размыкателемъ, помѣщеннымъ въ контрольной доскѣ, закрывающей особый аллюминіевый картеръ весьма незначительныхъ размѣровъ, въ которомъ и установленъ весь механизмъ. Интересной подробностью этой системы является особый контрольный приборъ для провѣрки горѣнія задняго фонаря. Если фонарь этотъ потухъ, на распредѣлительной доскѣ вспыхиваетъ красный огонь.

Динамо Рэшморъ. Динамо Рэшморъ характеризуется примѣненіемъ особой автоматической демагнетизирующей бобины, благодаря чему сила тока удерживается въ довольно узкихъ предѣлахъ, а именно: между 12 и 19 амперами. Индукторъ цилиндрической формы закрѣпленъ на шасси хомутикомъ. Онъ непосредственно несетъ на себѣ замыкатель-размыкатель. Эта американская динамо отличается своей большой прочностью.

Динамо Эйкемъ. Динамо Эйкемъ уже давно примѣняется для освѣщенія автомобилей. Принадлежитъ она къ типу шунтъ-динамо съ особымъ магнетическимъ регуляторомъ. Динамо эта можетъ работать какъ съ аккумуляторами, такъ и безъ нихъ.

Таковы въ общихъ чертахъ нѣкоторыя характерныя данныя распространенныхъ въ 1913 году динамо-машинъ. При этомъ необходимо указать, что и конструкторы автомобилей сдѣлали съ своей стороны все возможное, чтобы облегчить установку динамо. Почти всѣ современные автомобили имѣютъ съ этой цѣлью специальный фундаментъ, такъ что установка динамо напоминаетъ такимъ образомъ установку магнето. Большинство конструкторовъ укрѣпляетъ

динамо-машину у двигателя справа или слѣва цилиндровъ, какъ на примѣръ Пилень, D. F. P., Роланъ-Пилень, Уникъ, Дарракъ и др., или въ передней части двигателя на поперечномъ валу (Рено, Клеманъ-Баяръ, Пежо, Наганъ, Гочкисъ), или же, наконецъ, на передней доскѣ надъ маховикомъ (Берліе, Остинъ, Панаръ-Левассоръ). Нѣкоторые конструкторы, какъ на примѣръ Діонъ-Бутонъ въ своемъ 8-ми цилиндровомъ шасси, устанавливають динамо-машину около коробки скоростей. Довольно разнообразенъ вмѣстѣ съ тѣмъ и способъ закрѣпленія динамо. Здѣсь наблюдаются главнымъ образомъ двѣ системы, изъ которыхъ одна состоитъ въ томъ, что динамо закрѣпляется на особомъ фундаментѣ посредствомъ болтовъ. При другой же системѣ закрѣпленіе производится зажимнымъ хомутикомъ. аналогичнымъ укрѣпленію магнето. Этотъ способъ допускаетъ болѣе быструю разборку и осмотръ динамо-машины, хотя преимущество это въ данномъ случаѣ не такъ важно, какъ при магнето, которая гораздо болѣе хрупка, чѣмъ динамо. Динамо не нуждается въ частой разборкѣ, и единственный уходъ, который она требуетъ — это періодическая смазка подшипниковъ и изрѣдка очистка или осмотръ щетокъ.

Что же касается привода между динамо-машиной и двигателемъ, то здѣсь опять-таки наблюдаются различные варианты, которые можно сгруппировать по тремъ главнымъ типамъ:

- 1) Приводъ посредствомъ безшумной цѣпи.
- 2) Приводъ посредствомъ конусныхъ геликоидальныхъ или цилиндрическихъ шестеренокъ.
- 3) Приводъ посредствомъ пластинчатого ремня. Послѣдняя система отличается простотой и безшумностью.

Большинство конструкторовъ соединяють динамо непосредственно съ двигателемъ, но одинъ изъ нихъ воспользовался для передачи движенія на динамо первичнымъ валомъ коробки скоростей. Эта конструкція встрѣчается на шасси Прометэ. Канализація проводовъ устраивается по двумъ типамъ: или съ двумя проводами, или съ однимъ проводомъ со включеніемъ на массу шасси. Послѣдняя система значительно проще и дешевле. Большимъ успѣхомъ пользуется установка проводовъ въ свинцовыхъ трубкахъ. Что же касается лампочекъ накаливанія, то наилучшіе результаты даютъ спеціальныя лампы съ металлической нитью.

Примѣненіе электричества для приведенія въ дѣйствіе электрическихъ стартеровъ, столь распространенное въ Америкѣ, на европейскихъ машинахъ встрѣчается гораздо рѣже. Объясняется это тѣмъ, что сконструировать рациональный стартеръ очень не легко, и это примѣненіе электричества несравненно сложнѣе, чѣмъ примѣненіе его лишь въ цѣляхъ освѣщенія. Обыкновенно комбинируютъ электрическое освѣщеніе съ электрическимъ стартеромъ. Тѣмъ не менѣе вся установка будетъ гораздо сложнѣе, такъ какъ обыкновенно необходимо имѣть электро-двигатель и, кромѣ того, емкость батареи аккумуляторовъ должна быть гораздо больше, не говоря уже о томъ, что аккумуляторы будутъ работать въ очень неблагоприятныхъ условіяхъ. Быстрая разрядка ихъ въ этомъ случаѣ всегда возможна, а такая разрядка, какъ извѣстно, губительно дѣйствуетъ на пластинки аккумулятора.

Иногда конструкторы достигаютъ нѣкотораго упрощенія, соединяя динамо-машину и электро-двигатель въ одно цѣлое. Но такая система представляетъ гораздо большую сложность. Во всякомъ случаѣ окончательнаго рѣшенія вопросъ объ электрическихъ стартерахъ въ 1913 году еще не получилъ, и удачное рѣшеніе его, несомнѣнно, дѣло ближайшаго будущаго.

Наконецъ, примѣненіе электричества для сигнальных приборовъ представляетъ громадное преимущество благодаря той силѣ, интенсивности и продолжительности звука, который при этомъ получается. Особенно хорошіе результаты получаются въ приборахъ типа Клаксонъ съ электро-двигателемъ и мембраной. Подобные аппараты получили въ 1913 г. такое распространеніе, что перечислить ихъ отдѣльные типы не представляется никакой возможности.

Изъ вышеизложеннаго явствуетъ, что автомобильная техника и въ 1913 году сдѣлала большой шагъ впередъ, хотя прогрессъ этотъ, какъ выше было уже указано, не столь замѣтенъ, такъ какъ касается главнымъ образомъ внутреннихъ качествъ машины. Такимъ образомъ автомобильная техника не останавливается въ своемъ развитіи, а продолжаетъ свое движеніе впередъ, хотя быть можетъ и медленнѣе, чѣмъ въ предыдущіе года. но зато все болѣе и болѣе приближаясь къ столь трудно достижимому техническому совершенству.

ОТДѢЛЪ ФИНАНСОВЫЙ.

Объяснительная записка къ кассовому отчету и балансу ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Об- щества за 1913-й годъ.

Въ 1913 году въ кассу Общества поступило: 1) субсидіи ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА 5.000 руб.; 2) членскихъ взносовъ 31.300 руб.; 3) вступительныхъ взносовъ 4.150 руб.; 4) залоговъ по триптикамъ 27.562 руб. 86 коп.; 5) за членскіе и автомобильные знаки 2.862 руб.; 6) за международныя свидѣтельства и триптики 1.183 руб. 60 коп.; 7) отъ дебиторовъ 960 руб.; 8) аренды помѣщенія 600 руб.; 9) доходовъ будущаго года 3.400 руб.; 10) отъ продажи дорожныхъ картъ 68 руб. 85 коп.; 11) разныхъ поступленій 373 руб. 70 коп.; 12) процентовъ по текущему счету въ Московскомъ Купеческомъ Банкѣ 2.332 руб. 29 коп.; 13) доходовъ отъ Собранія 471 руб. 30 коп.; 14) за юбилейный банкетъ 7-го Мая 1913 г. 1.155 руб.; 15) полученія за изданія Общества 212 руб. 97 коп.; 16) поступило отъ IV-й Международной Автомобильной Выставки 94.684 руб. 61 коп.; Всего 176.317 руб. 18 коп.; а съ остаткомъ на 1-ое Января 1913 года въ суммѣ 46.340 руб. 39 коп. составитъ всего 222.657 руб. 57 коп.

Въ отчетномъ періодѣ израсходовано: 1) на жалованье и наградные 6.186 руб. 50 коп.; 2) на канцелярскіе расходы 573 руб. 53 коп.; 3) на почтово-телеграфные расходы 902 руб. 27 коп.; 4) на выпуску журналовъ, газетъ и книгъ 710 руб. 28 коп.; 5) на типографскіе расходы 1.051 руб. 51 коп.; 6) возвращено залоговъ по триптикамъ 25.329 руб. 86 коп.; 7) на изготовленіе членскихъ и автомобильныхъ знаковъ 1.732 руб.; 8) на международныя дорожныя свидѣтельства и триптики 218 руб. 80 коп.; 9) на аренду помѣщенія 6.000 руб.; 10) на приобрѣтеніе движимаго имущества 2.003 руб. 02 коп.; 11) на изданіе „Ежегодника“ 1911 г. 1.283 руб.; 12) на

призы 1.660 руб. 13) на субсидію журнала „Автомобиль“ 1.000 руб.; 14) на освѣщеніе 416 руб. 09 коп.; 15) на Собраніе 2.366 руб. 85 коп.; 16) расходы по пробѣгамъ 495 руб. 72 коп.; 17) на санныя испытанія 354 руб. 50 коп.; 18) разныхъ расходовъ 2.111 руб. 45 коп.; 19) расходы по дѣлу туризма и предоставленія удобствъ г.г. членамъ Общества 4.297 руб. 43 коп.; 20) на приобрѣтеніе дорожныхъ картъ 124 руб. 83 коп.; 21) на выписку журнала „Автомобиль“ г.г. членамъ Общества 1.301 руб.; 22) на страхованіе имущества 49 руб. 25 коп.; 23) на изданіе Юбилейнаго Отчета Общества 3.382 руб. 08 коп.; 24) на расходы будущаго года 859 р 87 к.; 25) на приемъ гостей на X-лѣтній Юбилей Общества—1.326 руб. 40 коп.; 26) на празднованіе X-лѣтняго Юбилея Общества—2.134 р. 76 коп.; 27) переведено на счетъ Выставки пожертвованіе на организацию IV-й Международной Автомобильной Выставки 800 руб.; 28) на рекогносцировку пробѣга 1914 г. 999 руб. 88 коп.; 29) Уплачено добровольнымъ дружинамъ 1.073 руб. 35 коп.; 30) на подарокъ И. М. Биркенталь—900 руб.; всего израсходовано 71.644 руб. 23 коп.; вычитая изъ прихода 222.657 руб. 57 коп. расходы въ суммѣ 71.644 руб. 23 коп., получается остатокъ въ 151.013 руб. 34 коп.

Къ 1-му Января 1913 г. Общество имѣло получить долговъ съ разныхъ лицъ 2.858 руб. 16 коп.; въ 1913 году долги эти уменьшились на 960 рублей; остается не полученныхъ на 1-е Января 1914 г. 1.868 руб. 16 коп.

Къ 1-му Января 1913 г. состояло движимаго имущества въ суммѣ 17.786 руб. 19 коп.; въ теченіе 1913 г. поступило имущества на 2.003 руб. 02 коп.; списано на погашеніе 10% 1.778 руб. 61 коп. и состоитъ на 1-е Января 1914 г. въ суммѣ 18.010 р. 60 к.

Призовъ въ депозитѣ Общества числилось на 1-е Января въ суммѣ 2.000 руб.; поступилъ призъ имени Вице-Президента Общества В. В. Свѣчина въ 550 руб.; состоитъ къ 1-му Января 1914 г. въ суммѣ 2.550 руб.

На 1-е Января 1913 года состояло имущества 50.736 руб. 42 коп.; въ 1913 г. сумма эта увеличилась на 7.468 руб. 85 коп. (прибыль за 1913 годъ 8.298 руб. 72 коп. безъ 829 руб. 87 коп., отчисленныхъ въ запасный капиталъ) и къ 1-му Января 1914 г. состоитъ 58.205 руб. 27 коп.

На 1-е Января 1913 г. состояло запаснаго капитала Общества 3.458 руб. 75 коп.; въ 1913 году прибавилось 10% изъ чистой

прибыли 829 руб. 87 коп. и къ 1-му Января 1914 г. состоятъ 4.288 руб. 62 к.

На 1-е Января 1914 г. въ кассѣ Общества 151.013 руб. 34 коп., вычитая прибыль Выставки 94.684 руб. 61 коп. и разныя обязательства: субсидіи Отдѣла Военныхъ Сообщеній 576 руб. 51 коп., доходовъ будущаго года 3.400 руб., залоговъ по триптикамъ 12.400 руб. 26 коп., всего 111.061 руб. 38 коп. Получится наличный капиталъ Общества 39.951 руб. 96 коп.

Активъ баланса на 1-е Января 1914 г. состоитъ въ суммѣ 176.105 руб. 27 коп.; вычитая изъ него залого по триптикамъ 12.400 руб. 26 коп., доходы будущаго года 3.400 руб., прибыли Выставки 94.684 руб. 61 коп., субсидію Отдѣла Военныхъ Сообщеній 576 руб. 51 коп., переходящихъ и неразыгранныхъ призовъ 2.550 руб. Всего 113.611 руб. 38 коп. Получится чистаго имущества Общества 62.493 руб. 89 коп.

Такимъ образомъ чистое имущество Общества составляется изъ наличнаго капитала (остатокъ кассы 151.013 р. 34 к., исключая прибыль Выставки и разныя обязательства на 111.061 р. 38 коп.). . 39.951 р. 96 к.

Движимаго имущества	18.010 „ 60 „	
Залоговъ въ Департаментѣ Таможенныхъ Сборовъ	1.096 „ 21 „	
Дебиторовъ	1.898 „ 16 „	
Членскихъ и автомобильныхъ знаковъ	10 „ 43 „	
Расходовъ будущаго года	1.526 „ 53 „	
		62.493 р. 89 к.
Прибыль Выставки	94.684 „ 61 „	
		<hr/>
		157.178р. 50к.

Казначей *В. В. фонъ-Нотбекъ.*

Бухгалтеръ *М. Ивановъ.*

СЧЕТЪ

ПРИХОДЪ.

Счету баланса (остатокъ на 1-ое января)		46.340 р. 39 к.
„ субсидіи ЕГО ИМПЕРАТОР- СКАГО ВЕЛИЧЕСТВА	5.000 р. — к.	
„ членскихъ взносов	31.300 „ — „	
„ вступительныхъ взносов	4.150 „ — „	
„ залоговъ по триптикамъ	27.562 „ 86 „	
„ членскихъ и автомобильныхъ зна- ковъ	2.862 „ — „	
„ международныхъ свидѣтельствъ и триптиковъ	1.183 „ 60 „	
„ дебиторовъ	960 „ — „	
„ аренды помѣщенія	600 „ — „	
„ доходовъ будущаго года	3 400 „ — „	
„ приобрѣтенія дорожныхъ картъ	68 „ 85 „	
„ разныхъ поступленій	373 „ 70 „	
„ процентовъ по текущему счету	2.332 „ 29 „	
„ Собранія	471 „ 30 „	
„ Празднованія 10-лѣтняго юбилея Общества	1.155 „ — „	
„ типографскихъ расходовъ	212 „ 97 „	
„ IV-й Международной Автомобиль- ной Выставки	94.684 „ 61 „	
		176.317 р. 18 к.

КАССЫ.

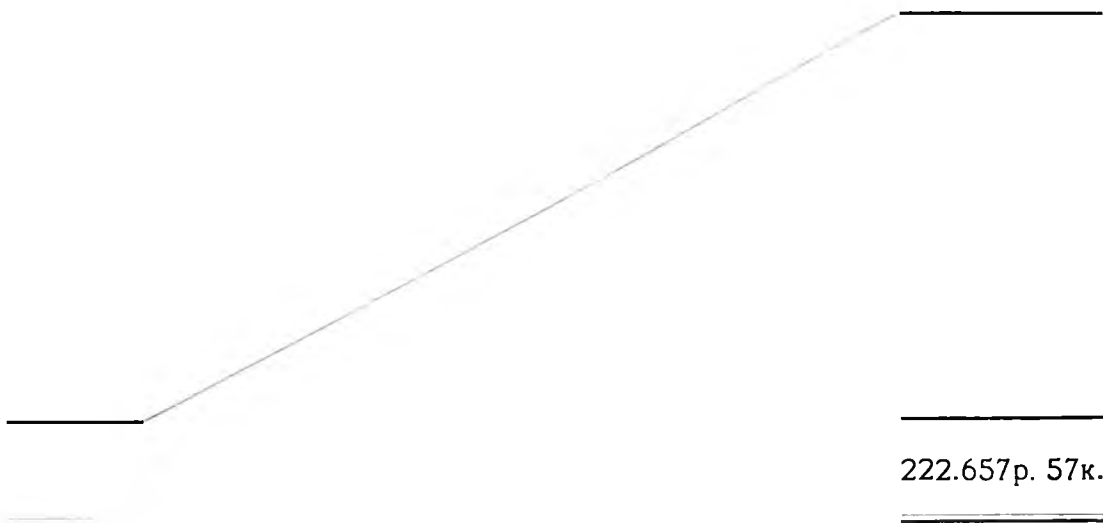
РАСХОДЪ.

Счетъ жалованья и наградныхъ	6.186 р. 50 к.
„ канцелярскихъ расходовъ	573 „ 53 „
„ почтово-телеграфныхъ расходовъ	902 „ 27 „
„ выписки журналовъ, газетъ и книгъ	710 „ 28 „
„ типографскихъ расходовъ	1.051 „ 51 „
„ залоговъ по триптикамъ	25.329 „ 86 „
„ членскихъ и автомобильныхъ знаковъ	1.732 „ — „
„ международныхъ свидѣтельствъ и триптиковъ	218 „ 80 „
„ аренды помѣщенія	6.000 „ — „
„ движимаго имущества	2.003 „ 02 „
„ кредиторовъ	1.283 „ — „
„ призовъ	1.660 „ — „
„ субсидіи журналу „Автомобиль“	1.000 „ — „
„ освѣщенія	416 „ 09 „
„ Собранія	2.366 „ 85 „
„ пробѣговъ	495 „ 72 „
„ санныхъ испытаній	354 „ 50 „
„ разныхъ расходовъ	2.111 „ 45 „
„ расходовъ по дѣлу туризма и предоставленія удобствъ гг. членамъ О-ва	4.297 „ 43 „
„ приобрѣтенія дорожныхъ картъ	124 „ 83 „
„ выписки журнала „Автомобиль“	1.301 „ — „
„ страхованія	49 „ 25 „
„ юбилейнаго отчета	3.382 „ 08 „
„ расходовъ будущаго года	859 „ 87 „
„ приѣма гостей на 10-лѣтн. юбилей О-ва	1.326 „ 40 „
„ празднов. 10-лѣтн. юбилея О-ва	2.134 „ 76 „

Перенось . . . 51.929 р. 43 к.

ПРИХОДЪ.

Переносъ 222.657р. 57к.



Казначей *В. В. фонъ-Нотбекъ.*

Бухгалтеръ *М. Ивановъ.*

РАСХОДЪ.

Переносъ 51.929 р. 43 к.

Счетъ пожертвованія на орган. IV-й

Межд. Авт. Выставки 800 „ — „

„ рекогносцировки пути пробѣга
1914 г. 999 „ 88 „

„ субсидіи Отдѣла Военныхъ Сооб-
щеній 1.073 „ 35 „

„ подарка И. М. Биркенталь 900 „ — „

_____ 71644р. 23 к.

„ Баланса 151.013 „ 34 „

222.657р. 57к.

АКТИВЪ.

Счету кассы	151.013 р. 34 к.	
„ членскихъ и автомобильн. знаковъ	10 „ 34 „	
„ дебиторовъ	1.898 „ 16 „	
„ движимаго имущества	18.010 „ 60 „	
„ расходовъ будущаго года.	1.526 „ 53 „	
„ призовъ въ депозитъ Общества.	2.550 „ — „	
„ залога въ Департаментъ Таможенныхъ Сборовъ	1.096 „ 21 „	
	<hr/>	176.105 р. 27 к.
<hr/>		<hr/>
		176.105 р. 27 к.
<hr/>		<hr/>

Казначей

Бухгалтеръ

БАЛАНСА.

ПАССИВЪ.

Счетъ имущества	58.205 р. 27 к.	
„ запасаго капитала	4.288 „ 62 „	
„ залоговъ по триптикамъ	12.400 „ 26 „	
„ доходовъ будущаго года	3.400 „ — „	
„ IV Международной Автомобиль- ной Выставки	94.684 „ 61 „	
„ субсидіи Отдѣла Военныхъ Сооб- щеній	576 „ 51 „	
„ переходящихъ и неразыгран. призовъ	2.550 „ — „	
	<hr/>	176.105 р. 27 к.
<hr/>		<hr/>
		176.105 р. 27 к.
<hr/>		<hr/>

В. В. фонъ-Нотбекъ.

М. Ивановъ.

СЧЕТЪ ПРИБЫЛИ

ДЕБЕТЪ

Счету аренды помѣщенія	5.400 р. — к.
„ приобрѣтенія дорожныхъ картъ	55 „ 98 „
„ разныхъ расходовъ	1.737 „ 75 „
„ Собранія	1.895 „ 55 „
„ Празднованія 10-лѣтїя Общества	979 „ 76 „
„ типографскихъ расходовъ	838 „ 54 „
„ жалованья и наградныхъ	6.186 „ 50 „
„ канцелярскихъ расходовъ	573 „ 53 „
„ почтово-телеграфныхъ расходовъ	902 „ 27 „
„ выписки журналовъ, газетъ и книгъ	710 „ 28 „
„ движимаго имущества	1.778 „ 61 „
„ призовъ субсидїи журналу „Автомобиль“	1.990 „ — „
„ освѣщенія	416 „ 09 „
„ пробѣговъ	495 „ 72 „
„ санныхъ испытаній	354 „ 50 „
„ туризма и предоставленія удобствъ гг. членамъ Общества	4.297 „ 43 „
„ выписки журнала „Автомобиль“	1.301 „ — „
„ страхованія	49 „ 25 „
„ изданія Юбилейнаго отчета О-ва	3.823 „ 08 „
„ приѣма гостей на 10-лѣтній Юбилей	1.326 „ 40 „
<hr/>	
Переносъ	25.315 р. 08 к.

И УБЫТКА.

КРЕДИТЪ.

Счетъ субсидіи ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО

ВЕЛИЧЕСТВА	5.000 р. — к.
„ членскихъ взносов	32.800 „ — „
„ вступительныхъ взносов	4.250 „ — „
„ международ. свидѣт. и триптик.	964 , 80 „
„ $\frac{0}{0}\frac{0}{0}$ по текущему счету	2.332 „ 29 „
„ движимаго имущества	624 „ 69 „
	<hr/>
	45.971 р. 78 к.

Перенось 45.971 р. 78 к.

ДЕБЕТЪ.

Переносъ . . . 25.315 р. 08 к.

Счету рекогносцировки пробѣга

1914 г. 999 „ 88 „

„ подарка И. М. Биркенталь . . . 900 „ — „

„ плакетокъ 101 „ 94 „

————— 37 673 р. 06 к.

„ имущества запасного {прибыль | 7.468 „ 85 „

„ капитала {за 1913 г. | 829 „ 87 „

8.298 „ 72 „

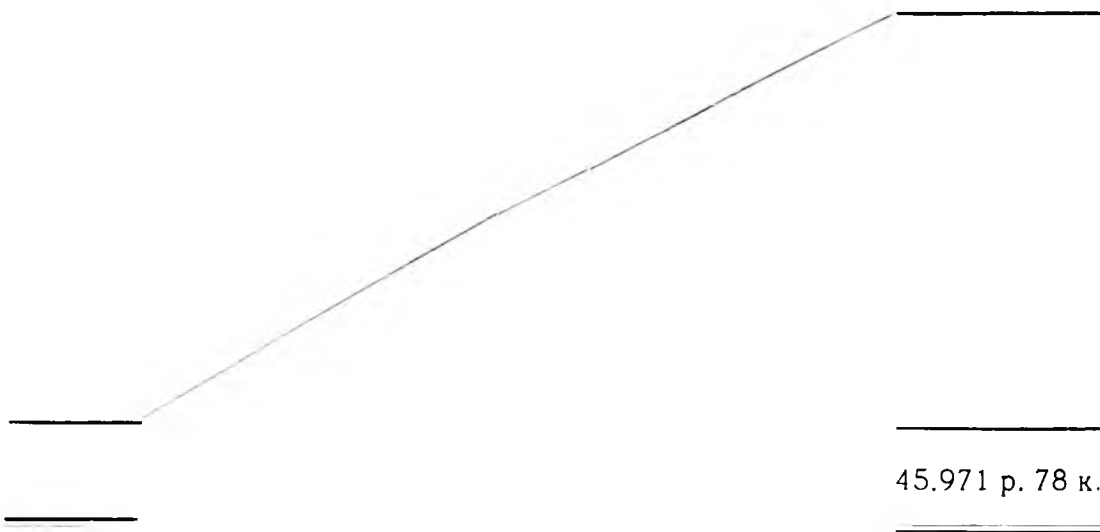
—————
45.971 р. 78 к.
—————

Казначей *В. В. фонъ-Нотбекъ.*

Бухгалтеръ *М. Ивановъ.*

КРЕДИТЪ.

Переносъ 45.971 р. 78 к.



СМѢТА НА 1914 ГОДЪ.

Приходъ.

ВЫСОЧАЙШАЯ субсидія	5.000 руб.
Членскіе взносы	41.400 "
Вступительные взносы	3.500 "
$\frac{0}{0}\frac{0}{0}$ по текущему взносу	5.900 "
Разныхъ поступленій	3.000 "

58.800 руб.

Расходъ.

Наемъ помѣщенія	10.000 руб.
Жалованье и наградныя	6.700 "
Технической отдѣлъ	600 "
Казначейская часть	2.240 "
Библіотека	1.000 "
Собраніе	1.900 "
Освѣщеніе	700 "
Призы (мѣстнымъ клубамъ)	2.000 "
Страхование имущества	60 "
Канцелярскіе расходы	650 "
Почтово-телеграфные	1.200 "
Типографскіе	1.050 "
Разные расходы	2.100 "
Расходы по смѣтѣ на пробѣгъ 1914 г.	15.000 "
Выписка журнала „Автомобиль“ для г.г. членовъ И. Р. А. О-ва	1.600 "
Непредвидѣнные расходы	1.000 "
Развитіе туризма и предоставленіе удобствъ для г.г. членовъ О-ва	11.000 "

58.800 руб.

ПРОТОКОЛЬ РЕВИЗИОННОЙ КОМИССИИ

Императорскаго Россійскаго Автомобильнаго Общества

Засѣданіе 1-го Апрѣля 1914 г.

Предсѣдательствовалъ: А. А. Гассъ.

Присутствовали Члены: А. Н. Синельниковъ и П. П. Вейнеръ.

1) Рассмотрѣли главную и вспомогательныя книги, балансъ, списки кредиторовъ и дебиторовъ, каковыя всѣ оказались въ полномъ порядкѣ и соотвѣтствующими оправдательнымъ документамъ.

2) Наличность кассы, по провѣркѣ оной, оказалась также въ соотвѣтствіи съ книгами.

3) Подтвердили прошлогоднее постановленіе Ревизіонной Комиссіи о списаніи въ убытокъ въ счетъ дебиторовъ 100 руб. со счета Валенскаго и 500 руб. со счета Липпе.

4) Смѣты прихода и расхода составлены правильно и подлежатъ утвержденію.

5) Ревизіонная Комиссія не можетъ еще разъ не обратить вниманіе на блестящее положеніе дѣлъ Общества и все большее развитіе его дѣятельности, что считаетъ долгомъ всецѣло приписать энергіи, вниманію и распорядительности Президіума и Комитета Общества.

Предсѣдатель *А. А. Гассъ.*

Члены: *А. Синельниковъ, П. Вейнеръ.*

ОГЛАВЛЕНИЕ.

	Стран.
Личный составъ дѣятелей общества и внутренняя его организація въ 1913 г.	IX
Русскіе Автомобильные Клубы и Общества, состоящіе въ союзномъ соглашеніи съ ИМПЕРАТОРСКИМЪ Россійскимъ автомобильнымъ Обществомъ	XV
Международный Союзъ главныхъ Автомобильныхъ Клубовъ и Обществъ	XX
Вступленіе	1
Составъ Общества и его дѣятелей	3
Отдѣлъ спортивный	13
Испытаніе авто-саней	17
Популяризаціонная и спортивная дѣятельность мѣстныхъ союзныхъ организаціи въ 1913 году	21
Союзный Комитетъ	28
Триптики	34
Юбилей ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества	—
Открытіе IV Международной Автомобильной выставки	38
Юбилейный банкетъ 7 мая 1913 г.	44
Чествованіе участниковъ „звѣзднаго пробѣга“ и членовъ перваго Русскаго Автомобильнаго Клуба въ Москвѣ	49
Чествованіе Московскихъ гостей въ Учебной Автомобильной ротѣ	50
Чествованіе депутаціи Балтійскаго Автомобильнаго и Аэро-Клуба	51
День 15 Мая 1913 года	52
Пріѣздъ ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА на выставку	58
Закрытіе выставки	68
Отдѣлъ общій	73
Отдѣлъ техническій	78
Отдѣлъ финансовый	103



Состоящая подъ ВЫСОЧАЙШИМЪ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА

покровительствомъ

IV-я МЕЖДУНАРОДНАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

1913 года.



ВСТУПЛЕНИЕ.

Последнее десятилетие в жизни всех цивилизованных народов отмечено чрезвычайно быстрым и непрерывным ростом нового фактора прогресса—практического автомобилизма.

Главнейшим двигателем этого прогресса в России, по справедливости, можно назвать состоящее под **Высочайшим Его Императорского Величества** покровительством ИМПЕРАТОРСКОЕ Российское Автомобильное Общество. Вдохновляемое неизменным высокомилоостивым вниманием своего **Державнаго Покровителя**, руководимое убежденными деятелями, оно твердой рукой несет свой стяг, который виден далеко за пределами нашего Отечества, и, высоко подняв его, неуклонно проводит идею популяризации автомобилизма, внушая к своей деятельности глубокое уважение не только соотечественников, но и иностранцев.

Блестящие результаты организованных Обществом пробегов дали доказательство того, что необъятный простор нашей мощной Державы может быть побужден автомобилем, который вместе с паромь и электричеством несет в нетронутую цѣлину начала благодѣтельной культуры.

Периодически устраиваемая ИМПЕРАТОРСКИМ Российским Автомобильным Обществом международная выставка автомобилей знакомят русское общество с развитием автомобильнаго дѣла в Старомь и Новомь Свѣтѣ, открывают глаза иностранцев на новый для них богатый рынок, а всемъ этимъ вместе взятымъ дают начало крупной, скрытой работѣ по развитію и постановкѣ этого дѣла на должную высоту и въ самой Россіи.

Наконецъ, та почетная объединяющая роль, которую приняло на себя ИМПЕРАТОРСКОЕ Российское Автомобильное Общество, призвавъ подъ свое знамя въ тѣсный союзъ автомобильныя организациі Россіи и заграницы, дает планомѣрность работамъ во имя одной общей идеи и облегчаетъ путь къ намѣченной цѣли.

Комитетъ Общества, направляющій неустанно въ теченіе послѣднихъ четырехъ лѣтъ твердой рукою дѣятельность Общества во Всемилоостивѣйше предуказанное ему съ высоты Престола русло, поставилъ себѣ серьезную задачу ознаменовать десятилетіе своего существованія такимъ начинаниемъ,

которое. въ оправданіе неисчерпаемаго благоволенія **Его Императорскаго Величества Государя Императора**, осчастливившаго труды дѣятелей Общества рядомъ незабвенныхъ Высочайшихъ милостей, и по заданіямъ, и по объему практическихъ своихъ результатовъ способно было бы дать нравственное удовлетвореніе дѣятелямъ Общества, не только въ высокомъ сознаніи исполненнаго долга на благодатной нивѣ служенія Государеву дѣлу. но и путемъ насажденія автомобилизма на Родинѣ.

Такимъ начинаніемъ Общества, зародившимся по инициативѣ Вице-Президента его Флигель-Адъютанта В. В. Свѣчина, должно было явиться устройство въ Петроградѣ, въ маѣ 1913 года. IV-й Международной Автомобильной Выставки.

Демонстраціонныя цѣли этого блестящаго смотра автомобильной техники расширились постановкой на первую очередь разрѣшенія задачъ, имѣющихъ государственное значеніе, а именно собранія возможно исчерпывающаго современный прогрессъ наличія машинъ спеціального назначенія во многихъ областяхъ государственной и экономической жизни страны. Самое серьезное вниманіе было удѣлено машинамъ, предназначеннымъ къ обслуживанію современныхъ армій и практическому примѣненію моторовъ къ земледѣлію. На ряду же съ этимъ былъ сдѣланъ также заботливый подборъ грузовыхъ и легковыхъ автомобилей во всемъ богатствѣ ихъ разнообразія.

При такой широкой постановкѣ цѣлей, сама по себѣ весьма сложная, работа по устройству большой международной выставки автомобилей въ 1913 году потребовала крайняго напряженія отъ ея организаторовъ, отнесшихся съ тѣмъ большимъ вдохновеніемъ къ работѣ, что начинаніе это являлось для Общества юбилейнымъ.

Въ настоящее время, когда состоявшая подъ Высочайшимъ покровительствомъ **Его Императорскаго Величества** IV-ая Международная Автомобильная Выставка, съ ея широкимъ захватомъ и конечнымъ итогомъ, вся въ прошломъ, когда передъ нами ея прекрасные результаты, нельзя не отмѣтить того. насколько правильно былъ оцѣненъ избранный для ея устройства моментъ и, вмѣстѣ съ тѣмъ, насколько цѣлесообразны были первые шаги по ея организаціи.

Успѣхъ выставки, безусловно, былъ подготовленъ начальными энергичными, продуманными мѣропріятіями, привлечшими къ ней вниманіе и полный интересъ какъ со стороны правительственныхъ и общественныхъ круговъ Россіи, такъ и со стороны всѣхъ лучшихъ иностранныхъ фирмъ.

Во-время были замѣчены и нарастающій интересъ къ автомобилю въ нашей странѣ, и увеличивающійся спросъ на него въ разныхъ отрасляхъ государственной и общественной жизни. и современное состояніе европейскаго автомобильнаго рынка, поражающее непрестаннымъ усовершенствованіемъ конструкціи автомобиля и расширеніемъ области его практическаго примѣненія. Принявъ же во вниманіе тѣ условія, въ какихъ протекла предшествующая III-я автомобильная выставка, съ ея неожиданнымъ для многихъ конечнымъ блестящимъ успѣхомъ, Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ

безошибочно учелъ все это и предугадалъ, что новая автомобильная выставка вполнѣ своевременна, необходима и что она несомнѣнно пройдетъ въ неизмѣримо лучшихъ условіяхъ, чѣмъ выставка 1910 года.

Прежде чѣмъ приступить къ подробному изложенію дѣятельности Комитета по организаціи IV-й Международной Автомобильной Выставки, научные и практическіе результаты которой превзошли самыя смѣлыя ожиданія, необходимо оглянуться назадъ и припомнить тѣ обстоятельства, при которыхъ прошла предшествующая III-я Выставка 1910 года, ибо тогда именно и была подготовлена почва для дальнѣйшихъ успѣховъ такихъ серьезныхъ, требующихъ глубокой продуманности начинаній, какъ международныя выставки.

Первыя двѣ автомобильныя выставки—Петроградская 1907 и Московская 1908 года, несмотря на ихъ внѣшній успѣхъ, не дали тѣхъ практическихъ результатовъ, которыхъ обычно ждетъ промышленность отъ такого рода начинаній. Выставки эти привлекли вниманіе публики, были проданы экспонированныя машины, но коммерческія послѣдствія этихъ выставокъ оказались ничтожными: новыхъ заказовъ экспоненты не приобрѣли. Причиной такого явленія было, между прочимъ, и то обстоятельство, что Россія въ тѣ годы не представляла изъ себя благопріятной почвы для расширенія автомобильнаго рынка. Неокрѣпшее еще финансовое положеніе страны послѣ недавно минувшей войны и отголоски внутреннихъ безпорядковъ служили тормазомъ для развитія всякой, а въ томъ числѣ и автомобильной промышленности.

1909-й годъ былъ знаменательнымъ въ исторіи русскаго автомобилизма. Въ этомъ году Военное Министерство впервые обратило вниманіе на то значеніе, которое можетъ имѣть автомобиль въ военномъ дѣлѣ, и по приказанію Генераль-Адъютанта В. А. Сухомлинова были куплены первые автомобили для Вѣдомства. Въ то же время наступало общее успокоеніе, и причины, тормозящія развитіе автомобилизма, постепенно отпадали.

За границей техника въ области какъ конструкціи, такъ и примѣненія автомобилей далеко шагнула впередъ: автомобиль, бывшій до тѣхъ поръ предметомъ роскоши или орудіемъ спорта, перешелъ въ сферу чисто практической жизни, гдѣ онъ могъ уже разрѣшить многія и разнообразныя житейскія и государственныя задачи.

Пользуясь этимъ благопріятнымъ моментомъ, Комитетъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества рѣшилъ организовать III-ю Международную Автомобильную Выставку въ маѣ 1910 года.

При осуществленіи этого своего намѣренія Комитетъ Общества на первыхъ же шагахъ встрѣтился съ весьма существеннымъ затрудненіемъ въ привлеченіи заграничныхъ автомобильныхъ фирмъ къ участію въ выставкѣ. Владѣльцы этихъ фирмъ, помня, что первыя выставки въ Россіи далеко не оправдали ихъ надеждъ, а понесенныя затраты на устройство стандовъ и доставку машинъ не окупилась продажей экспонатовъ, весьма несочув-

ственно отнеслись къ предложенію участвовать въ III-й Международной Автомобильной Выставкѣ.

Ихъ же представители—русскіе автомобильные торговцы изъ боязни, что выставка, выдвинувъ лучшихъ или болѣе дешевыхъ производителей, дастъ тѣмъ самымъ конкурентовъ для ихъ слабыхъ въ то время торговыхъ операций, всемѣрно поддерживали это настроеніе, результатомъ чего явился синдикатъ, объявившій бойкотъ всякимъ автомобильнымъ выставкамъ, въ томъ числѣ и проектированной ИМПЕРАТОРСКИМЪ Россійскимъ Автомобильнымъ Обществомъ.

Распорядительному Комитету Выставки, представителемъ котораго былъ Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ, пришлось проявить особую осмотрительность, затратить массу энергіи и труда, чтобы разсѣять злостные слухи, возстановить довѣріе къ дѣлу, привлечь вниманіе Европы на русскій рынокъ и разъ навсегда разрушить стѣну, препятствующую правильному, спокойному развитію автомобилизма въ Россіи.

Когда Комитету стало ясно, что идея организациі III-й Международной Автомобильной Выставки не только не встрѣчаетъ сочувствія за границей, но вызываетъ трудно объяснимое враждебное отношеніе къ ней, когда были исчерпаны всѣ ординарныя мѣры къ ликвидаціи такого настроенія, какъ-то: письма, циркуляры, обращенія къ консуламъ, торговымъ палатамъ и автомобильно-промышленнымъ организаціямъ, наконецъ, личныя бесѣды членовъ Комитета съ представителями промышленнаго міра за границей, тогда Распорядительный Комитетъ Выставки рѣшилъ обратиться къ содѣйствію своего Почетнаго Члена, Министра Финансовъ Статсъ-Секретаря графа Н. В. Коковцова, который, относясь вообще весьма сочувственно къ начинаніямъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества, и въ данномъ случаѣ оказалъ Комитету авторитетную поддержку.—Лишь только въ финансовыхъ сферахъ Германіи стало извѣстно о сочувственномъ отношеніи къ выставкѣ русскаго Министра Финансовъ, какъ въ промышленныхъ кругахъ прежній скептицизмъ смѣнился живѣйшимъ интересомъ, и вопросъ о выставкѣ 1910 года въ германскомъ промышленномъ мірѣ былъ рѣшенъ въ положительномъ смыслѣ: лучшія автомобильныя фирмы Германіи изъявили желаніе принять въ ней участіе. Во Франціи, къ сожалѣнію, по-прежнему относились къ выставкѣ съ полнымъ недоувѣріемъ: французская автомобильная промышленность, фабрикаты которой первыми появились на русскомъ рынкѣ, была представлена на III-й выставкѣ чрезвычайно слабо.

Несмотря на то, что на призывъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества принять участіе въ III-й выставкѣ, отозвались, въ общемъ, немногія фирмы, она состоялась, возбудила къ себѣ исключительный интересъ, привлекла всеобщее вниманіе и, въ результатѣ, имѣла большой успѣхъ не только въ смыслѣ популяризаціи идеи автомобилизма, но и въ смыслѣ оживленнаго торговаго оборота по сбыту и покупкѣ автомобилей, т. к. почти всѣ экспонаты были распроданы, получены заказы и основались новыя агентства.

Такимъ образомъ выставка 1910 года сослужила важную службу,— она разрушила ошибочное представленіе многихъ заграничныхъ автомобильныхъ фирмъ о русскомъ рынкѣ и готовила почву для успѣховъ новой, слѣдующей выставки.

Когда В. В. Свѣчинъ, вскорѣ послѣ III-й выставки (въ декабрѣ 1910 г.), былъ въ Парижѣ, представители нѣкоторыхъ крупныхъ автомобильныхъ фирмъ въ бесѣдѣ съ нимъ откровенно сознались въ допущенной ими недальновидности: „Выставка 1910 года раскрыла намъ глаза“, говорили они, — „и, конечно, на слѣдующей выставкѣ вы увидите, что французы откликнутся съ полнымъ сочувствіемъ на призывъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества“.

Такой поворотъ во мнѣніи и симпатіяхъ видныхъ французскихъ фирмъ завершилъ побѣду Общества и сулилъ несомнѣнный успѣхъ въ его будущихъ начинаніяхъ, почему и было рѣшено приступить къ послѣдовательной систематической подготовкѣ къ организаціи IV-й выставки.





Организаціонная дѣятельность Комитета ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества.

Рядъ мѣропріятій ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества, направленныхъ къ широкой популяризаціи автомобилизма въ Россіи, въ предшествовавшей трехлѣтній періодъ несомнѣнно облегчалъ работы по организаціи новой Выставки, необходимость въ устройствѣ коей вызывалась современными запросами государственной и общественной жизни.

Не касаясь теченія политической жизни, всегда способствующей или тормозящей успѣхъ международныхъ организацій, можно было съ увѣренностью сказать, что результаты III-й Международной Выставки не преминутъ сказаться въ отношеніяхъ какъ французской, такъ и германской автомобильной промышленности къ устраиваемой вновь въ Россіи Выставкѣ, которая должна оказать большое вліяніе на русскій рынокъ, а самый фактъ участія въ третьей Выставкѣ автомобильныхъ фирмъ Англіи, Бельгіи и Италіи, представители которыхъ были свидѣтелями успѣха этой Выставки, давалъ право ожидать, что онѣ и въ будущей Выставкѣ выступятъ еще въ большемъ составѣ.

При выборѣ времени для демонстраціи прогресса техники въ автомобильной промышленности въ Россіи, было принято во вниманіе, что за границей въ теченіе 1912 года, въ разныхъ городахъ (въ Парижѣ, Лондонѣ и Брюсселѣ) намѣчался уже рядъ автомобильныхъ выставокъ. Это обстоя-

тельство значительно облегчало автомобильнымъ фирмамъ участіе въ слѣдующей за этими новой Выставкѣ въ Россіи, ибо онѣ могли явиться на нее уже съ ранѣе изготовленными выставочными шасси, конструированіе которыхъ спеціально для одной Выставки является главнымъ накладнымъ, и притомъ весьма крупнымъ, расходомъ для экспонирующихъ фирмъ.

Такимъ образомъ все складывалось настолько благопріятно, что Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ въ засѣданіи Комитета Общества, 26 октября 1911 г., рѣшилъ доложить, что устройство новой Выставки вызывается запросами самой жизни, что эта идея безусловно осуществима и что новая Выставка будетъ имѣть характеръ большого культурнаго начинанія и что нѣтъ никакихъ основаній сомнѣваться въ ея всестороннемъ успѣхѣ. Предложеніе это было принято единодушно, и Комитетъ, согласившись съ представленными докладчикомъ доводами, вынесъ принципиальное рѣшеніе устроить IV-ю Международную Автомобильную Выставку весной 1913 года и безотлагательно приступить къ осуществленію этого проекта.

Первымъ шагомъ на пути осуществленія принятаго принципиальнаго постановленія Комитета явилось его обращеніе въ Министерство Торговли и Промышленности съ ходатайствомъ о разрѣшеніи устроить IV-ю Международную Автомобильную Выставку весной 1913 года. Одновременно Комитетъ обратился непосредственно къ Министру Торговли и Промышленности, излагая тѣ мотивы, которые привели его къ такому рѣшенію, и ходатайствовалъ вмѣстѣ съ тѣмъ объ оказаніи содѣйствія Обществу къ осуществленію этого общегосударственнаго дѣла, а Вице-Президентъ Общества В. В. Свѣчинъ лично посѣтилъ Товарища Министра Торговли и Промышленности П. Л. Барка и просилъ преподать заграничнымъ агентамъ министерства соотвѣтствующія указанія.

Оба эти ходатайства были встрѣчены весьма сочувственно.

Послѣ того Комитетъ уже непосредственно отъ себя обратился съ письмами къ находящимся въ Россіи иностраннымъ консуламъ, а за границу—къ коммерческимъ агентамъ, торговымъ палатамъ и къ заинтересованнымъ автомобилизмомъ частнымъ лицамъ, прося ихъ содѣйствія въ дѣлѣ привлеченія экспонатовъ на IV-ю Международную Автомобильную Выставку весной 1913 года.

На такія обращенія не замедлили поступать отвѣты, изъ которыхъ можно было сдѣлать выводъ, что иностранцы на этотъ разъ живо откликнутся на призывъ Обществъ.

Между прочимъ, французскій коммерческій агентъ сообщилъ Комитету Общества:

«...En vous remerciant de votre obligeante communication, je tiens à vous assurer que je seconderai de mon mieux vos efforts auprès de mes compatriotes. Je sais dans quel esprit de vive sympathie vous insistez pour que la France ait une place digne d'elle à cette Exposition. Cela seul suffirait à me faire un devoir de répondre à votre appel. Mais, ainsi que vous

l'observez très justement. vous offrez à une grande industrie française une occasion magnifique de se faire mieux connaître en Russie et d'y nouer des relations commerciales dont il y a lieu de beaucoup espérer pour elle: c'est ce que je m'appliquerai à faire comprendre à nos principaux fabricants..."

Помимо указанных мѣръ общаго характера, въ засѣданіи 17-го ноября 1911 года, Комитетъ, по предложенію В. В. Свѣчина, рѣшилъ вступить въ непосредственныя сношенія съ опредѣленными автомобильными организаціями Западной Европы. Ссылаясь на компетентныя разъясненія, сдѣланныя еще въ періодъ III-й выставки, членомъ Французскаго Автомобильнаго Клуба. г. Jougn. В. В. Свѣчинъ указывалъ, что за послѣднее время, въ соотношеніи силъ французскаго автомобилизма произошли значительныя перемѣны. Именно: господствующее, руководящее положеніе заняли автомобильныя *Chambres Syndicales*, объединившія представителей автомобильныхъ фирмъ. Пресса, за содѣйствіемъ къ которой обращалось Общество при организаціи III-й выставки *), уже утратила въ этомъ вопросѣ свое самостоятельное значеніе, она сама прислушивалась къ голосу такихъ союзовъ и, такъ или иначе, проводила ихъ директивы. Поэтому вновь прибѣгать къ посредничеству и содѣйствію прессы и возлагать на нее всѣ надежды значило бы повторять прежнюю ошибку. Въ этой ошибкѣ, какъ въ свое время было указано г. Jougn, и кроется, отчасти, причина того недоразумѣнія, которое проявилось въ отношеніяхъ французскихъ промышленниковъ къ III-й выставкѣ. Въ виду такихъ соображеній, В. В. Свѣчинъ совѣтовалъ Комитету войти въ соглашеніе съ извѣстной, давно уже получившей широкую популярность организаціей—*Chambre Syndicale des constructeurs d'automobiles*. предсѣдателемъ коей состоялъ г. Peugeot, а секретаремъ Henri Cézanne.

Такой образъ дѣйствій былъ принятъ для привлеченія экспонентовъ и въ другихъ странахъ; только въ Германіи и Австріи, по мнѣнію В. В. Свѣчина, слѣдовало держаться испытаннаго способа, т. е. прибѣгнуть на прежнихъ условіяхъ къ посредничеству г. De la Croix.

Хотя при выступленіи на выставкѣ представителей французской автомобильной промышленности. участіе въ ней германскихъ фирмъ являлось вполне обеспеченнымъ даже помимо посредничества De la Croix, тѣмъ не менѣе привлеченіе германскихъ экспонатовъ было предложено послѣднему въ воздаяніе за его существенныя заслуги при организаціи III-й Выставки и Кіевскаго пробѣга.

Послѣ того, какъ Комитетъ согласился съ предложеніемъ и доводами В. В. Свѣчина, а съ *Chambre Syndicale des constructeurs d'automobiles* завязалась живая переписка, выяснилась необходимость, въ цѣляхъ предупрежденія возможныхъ недоразумѣній. отправиться кому либо изъ членовъ Комитета лично во Францію и вступить въ непосредственныя переговоры съ представителями французской автомобильной промышленности.

*) При организаціи прежнихъ Выставокъ Общество дѣйствовало во Франціи черезъ газету „L'Auto“ и ея редактора г. Лефевра.

По просьбѣ Комитета эти переговоры взялъ на себя В. В. Свѣчинъ и въ декабрѣ 1911 года выѣхалъ въ Парижъ. Бесѣдуя со многими представителями автомобильнаго міра въ Парижѣ, В. В. Свѣчинъ съ удовольствіемъ констатировалъ у большинства самое сочувственное отношеніе къ Выставкѣ. Если и были еще сомнѣвающіеся въ успѣхѣ послѣдней, то ихъ было немного. Одновременно получилось и соглашеніе Chambre Syndicale des constructeurs d'automobiles взять на себя представительство отъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества по привлеченію французскихъ экспонатовъ на Выставку—при условіи, чтобы это представительство во Франціи не передавалось другимъ организаціямъ.

Вмѣстѣ съ тѣмъ В. В. Свѣчинъ принялъ мѣры къ привлеченію прессы для популяризаціи идеи Выставки среди французскаго общества. Бесѣдуя съ вліятельными въ вопросахъ автомобилизма журналистами, онъ выяснилъ имъ громадное значеніе предстоящей Выставки въ Россіи для европейской автомобильной промышленности вообще и для французскихъ фирмъ въ частности.

О результатахъ своей поѣздки въ Парижъ В. В. Свѣчинъ доложилъ Комитету въ засѣданіи 3-го января 1912 года.

По выслушаніи доклада, Комитетъ постановилъ войти съ Chambre Syndicale des constructeurs d'automobiles въ ближайшія сношенія для окончательнаго выясненія всѣхъ условій намѣченнаго выше представительства. Соглашеніе было быстро установлено, и уже 18-го января состоялось официальное постановленіе о передачѣ этой организаціи полномочій по привлеченію экспонентовъ на выставку, какъ единственному представителю ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества во Франціи.

Учрежденіе Организаціоннаго Комитета.

Въ томъ же засѣданіи состоялось постановленіе, отмѣтившее новую фазу въ дѣятельности Общества по организаціи Выставки. Комитетъ, чтобы придать полную планомѣрность сложной организаціонной работѣ, постановилъ учредить особый Организаціонный Комитетъ Выставки, подъ предсѣдательствомъ В. В. Свѣчина.

На слѣдующій день послѣ учрежденія Организаціоннаго Комитета было Общее Собраніе членовъ Общества, и на этомъ засѣданіи Вице-Президентъ Общества, В. В. Свѣчинъ, сдѣлалъ подробный докладъ о намѣченномъ Комитетомъ проектѣ организаціи IV-й Автомобильной Выставки, ознакомилъ Собраніе со всѣми тѣми сужденіями, которыя возникали и разбирались Комитетомъ относительно какъ самой идеи, такъ и организаціи Выставки, и сообщилъ о всемъ томъ, что было уже предпринято и сдѣлано въ этомъ направленіи.

Надо сказать, что Комитетъ, изслѣдуя почву для устройства Выставки и намѣчая первоначальные пути къ ея осуществленію, дѣйствовалъ до сихъ поръ самостоятельно; далѣе онъ не считалъ возможнымъ такимъ образомъ продолжать эту сложную и отвѣтственную работу и обратился за санкціей

къ Общему Собранию, которое одобрило начинанія Комитета, единогласно утвердило составъ Организационнаго Комитета, предоставило ему право кооптаціи и полную свободу дѣйствій по устройству Выставки.

Заграничная поѣздка В. В. Свѣчина въ 1912 году.

Несмотря, однако, на общее сочувственное отношеніе къ Выставкѣ среди членовъ *Chambre Syndical des constructeurs d'automobiles*, всетаки нашлись скептики, смотрѣвшіе на нее съ недоувѣріемъ. Тогда Флигель-Адъютантомъ В. В. Свѣчинымъ была рѣшена новая поѣздка въ Парижъ. чтобы непосредственными переговорами съ нужными лицами предупредить возможныя недоразумѣнія, которыя могли, хотя бы и въ малой степени, повредить успѣху Выставки.

Подготовивъ предварительно для этого почву путемъ переписки съ г. *Cézanpe*, В. В. Свѣчинъ въ началѣ апрѣля 1912 г. прибылъ въ Парижъ. явился на засѣданіе Совѣта *Chambre Syndicale* и въ произнесенной рѣчи обрисовалъ яркими красками тотъ огромный интересъ къ автомобилю, который народился послѣ Выставки 1910 года въ правительственныхъ и общественныхъ кругахъ, ознакомилъ присутствующихъ съ ростомъ автомобилизма въ Россіи, подкрѣпивъ все это статистическими данными и, въ результатѣ, доказалъ французамъ ошибочность ихъ взгляда на значеніе русскаго автомобильнаго рынка. Въ заключеніе В. В. Свѣчинъ напомнилъ про непредусмотрительность и недалководидность, проявленныя французскими промышленниками во время выставки 1910 года, еще разъ указалъ на всѣмъ извѣстныя послѣдствія этого и, высказавъ искреннее сожалѣніе по поводу прошлаго, призывалъ членовъ *Chambre Syndicale* не повторять ту же ошибку, выражая надежду, что французскіе экспонаты на выставкѣ 1913 года займутъ надлежащее мѣсто и тѣмъ самымъ пріобрѣтутъ себѣ достойную оцѣнку и новыхъ потребителей.

Краснорѣчивыя данныя итоговъ Выставки 1910 года, искренность тона и убѣжденность оратора въ справедливости всего сказаннаго вызвали рѣшительный поворотъ во мнѣніи даже наиболѣе скептически настроенныхъ членовъ засѣданія и, покидая засѣданіе при общей сочувственной оваціи, В. В. Свѣчинъ вынесъ впечатлѣніе о несомнѣнномъ завоеваніи симпатій французовъ къ предстоящей Выставкѣ 1913 года.

Послѣ этого засѣданія не оставалось ни малѣйшаго сомнѣнія, что на IV-й Выставкѣ Франція будетъ представлена значительнымъ числомъ экспонатовъ лучшихъ французскихъ фирмъ, производителей какъ автомобильныхъ шасси, такъ и каретниковъ.

Во время пребыванія въ Парижѣ, ведя переговоры съ представителями *Chambre Syndicale des constructeurs d'automobiles*, В. В. Свѣчинъ не упустилъ изъ виду и другихъ торгово-промышленныхъ организацій. Лично поѣхалъ г.г. Президентовъ *Chambres Syndicales des carrossiers, des accessoires* и другихъ и вездѣ встрѣчалъ живѣйшее сочувствіе и готовность итти навстрѣчу пожеланіямъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества.

Съ такой же энергіей и такъ же успѣшно подготовлялась благопріятная для выставки почва и въ другихъ мѣстахъ; и здѣсь такъ же удачно устранялись всякія недоразумѣнія и возникавшія разногласія.

Послѣ Парижа В. В. Свѣчинъ побывалъ въ Лондонѣ, Брюсселѣ, Берлинѣ, вездѣ вступалъ въ переговоры съ организаціями и лицами, которыя могли содѣйствовать успѣху.

Въ Англіи почва для переговоровъ была уже подготовлена русскими финансовыми агентами въ организаціи автомобильныхъ промышленниковъ „The Society of Motor Manufacturers and Traders, Ltd.“

При переговорахъ съ секретаремъ означенной организаціи г. Вудфайномъ, послѣдній, ссылаясь на примѣры всемірныхъ выставокъ въ Туринѣ и Брюсселѣ, выразилъ В. В. Свѣчину въ категорической формѣ, что участіе на выставкѣ The Society of Motor Manufacturers and Traders, Ltd. обусловливается требованіемъ, чтобы англійскимъ фирмамъ, въ цѣляхъ уменьшенія расходовъ по Выставкѣ, было разрѣшено устроить одинъ коллективный стандъ Англіи. В. В. Свѣчинъ, считая, что практикуемый на всемірныхъ выставкахъ порядокъ не можетъ служить примѣромъ для выставокъ спеціальныхъ, сообщилъ г-ну Вудфайну объ окончательномъ принятіи Комитетомъ постановленія о недопустимости коллективныхъ стандовъ и, указавъ на то, что ни Франція, ни Германія не согласятся на такое весьма существенное измѣненіе правилъ, отклонилъ требованіе The Society of Motor Manufacturers and Traders, Ltd. подчеркнувъ, что дѣлать исключеніе для Англіи, автомобильная промышленность которой, сравнительно съ французской и германской, менѣе значительна, не представляется возможнымъ. Результатомъ личныхъ объясненій В. В. Свѣчина съ г. Вудфайномъ явилось, что The Society of Motor Manufacturers and Traders, Ltd. отказалось отъ мысли устроить коллективный стандъ и приняло на себя представительство ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества по привлеченію англійскихъ экспонатовъ, обѣщавъ довести до свѣдѣнія англійскихъ автомобильныхъ фирмъ о предстоящей Выставкѣ и оказать всяческое содѣйствіе къ ихъ привлеченію.

Изъ Англіи В. В. Свѣчинъ выбылъ въ Брюссель и здѣсь изъ личныхъ переговоровъ съ Президентомъ *Chambre Syndicale de l'automobile et du Cycle de Belgique*, графомъ De Liedekerke убѣдился, что участіе въ Выставкѣ бельгійскихъ фирмъ вполне обеспечено и не можетъ вызывать никакихъ сомнѣній.

Возвращаясь въ Россію, В. В. Свѣчинъ остановился въ Берлинѣ для обсуждения и выясненія различныхъ вопросовъ съ г. De la Croix. Переговоры показали, что предположеніе Комитета относительно участія нѣмецкихъ фирмъ въ Выставкѣ вполне справедливо: г. De la Croix, подтвердивъ полную готовность идти навстрѣчу всѣмъ пожеланіямъ Комитета, сообщилъ, что идея IV-й Автомобильной Выставки встрѣчаетъ въ нѣмецкихъ автомобильно-промышленныхъ кругахъ всеобщее сочувствіе.

Здѣсь кстатѣ отмѣтить, что заботы по привлеченію на Выставку американскихъ экспонатовъ были поручены одному лицу, постоянно живущему въ Америкѣ и имѣющему тамъ большія связи какъ въ автомобильномъ, такъ и въ газетномъ мірѣ. Обѣшалъ свое любезное содѣйствіе въ этомъ дѣлѣ и посолъ Сѣверо-Американскихъ Штатовъ, а американскій гражданинъ г. Престонъ предпринялъ рядъ шаговъ для надлежащаго освѣщенія этого вопроса въ глазахъ сѣверо-американскаго общества.

Выработка порядка распредѣленія стандовъ.

Организаціонному Комитету предстояло съ самаго начала разрѣшить рядъ чрезвычайно важныхъ основныхъ вопросовъ относительно: выставочныхъ правилъ, плана стандовъ, помѣщенія для Выставки, ея освѣщенія, украшенія и т. п. Отовсюду поступали извѣстія, что Выставка пріобрѣтаетъ все большее сочувствіе и популярность и ожидается большое количество экспонатовъ. и по расчету Комитета выяснилось, что ограничиться однимъ помѣщеніемъ Михайловскаго манежа, намѣченнаго для Выставки, нельзя; а потому было рѣшено увеличить площадь постройкой павильоновъ во дворѣ манежа и передъ нимъ на городской площади.

При разработкѣ внутренняго плана Выставки было принято не допускать устройства коллективныхъ стандовъ (т. е. совмѣстительства въ одномъ стандѣ нѣсколькихъ фирмъ) и заботы по украшенію стандовъ взять всецѣло на себя. Въ послѣднемъ случаѣ, Комитетъ считалъ безусловно необходимымъ сосредоточить въ своемъ исключительномъ вѣдѣніи это дѣло, дабы придать внутреннему виду Выставки единообразіе, а при украшеніи задумать и выполнить общій выдержанный стиль, чего, конечно, нельзя было бы достигнуть, если бы эта забота была предоставлена самимъ экспонентамъ: равнымъ образомъ при такой постановкѣ дѣла и экспоненты освобождались отъ массы мелкихъ заботъ и лишнихъ, довольно значительныхъ расходовъ: имъ не было надобности тратить время на переговоры съ русскими подрядчиками (декораторы, электрики и др.), которые, пользуясь спѣшностью работъ, часто стараются эксплуатировать своихъ заказчиковъ и тѣмъ самымъ разрушаютъ всѣ смѣтные расчеты. Для иностранныхъ фирмъ такое рѣшеніе Комитета представлялось особенно выгоднымъ.

Вопросомъ, потребовавшимъ къ себѣ при организаціи Выставки исключительнаго вниманія, была разбивка стандовъ и установленіе расцѣнки на нихъ.

По этому вопросу Комитетъ имѣлъ большія сужденія и вынесъ определенное принципиальное рѣшеніе, именно: по примѣру выставки 1910 года, взимать различную плату за единицу площади стада въ зависимости отъ его положенія на площади манежа. Общая плата за станды слагалась изъ двухъ величинъ: стоимости единицы площади стада и особой платы за декоративныя украшенія. Это постановленіе потомъ подвергнуто было критикѣ со стороны представителей *Chambre Syndicale*. Во время послѣдняго

посѣщенія Парижа. въ ноябрѣ 1912 года, В. В. Свѣчинъ въ своихъ неоднократныхъ бесѣдахъ съ г.г. Пежо, Сезанномъ и другими, по вопросамъ о правилахъ Выставки и особенно о порядкѣ распредѣленія стан- довъ и ихъ стоимости, выяснилъ, что представители рѣшительно противъ принятой Комитетомъ системы распредѣленія и расцѣнки стан- довъ. По заявленію представителей Chambre Syndicale, при этой системѣ лучшие стан- ды могутъ быть захвачены фирмой, которая раньше другихъ успѣетъ подать заявленіе; вслѣдствіе этого первоклассныя фирмы, опоздавшія подать заявленія, занимали бы своими экспонатами худшіе стан- ды; это обстоя- тельство несомнѣнно повлечетъ за собой недоразумѣнія, и нѣкоторыя фирмы сочтутъ для себя такое положеніе унижительною и изъ-за этого откажутся отъ участія въ Выставкѣ.

Съ своей стороны представители Chambre Syndicale рекомендовали принять такой порядокъ: 1) стан- ды разбиваются на категоріи въ зависи- мости отъ величины площади стан- да, причемъ на главныхъ аллеяхъ рас- полагаются стан- ды высшихъ категорій, съ большей стоимостью единицы площади; 2) распредѣленіе стан- довъ происходитъ путемъ жеребьевки— способъ, который не можетъ вызвать никакихъ нареканій или обвине- ній въ пристрастіи; 3) максимальная площадь стан- да не должна превосхо- дить 80 кв. метровъ, каковая площадь, по ихъ мнѣнію, является вполне достаточной.

Признавая основательность такого предложенія, Комитетъ, по докладу В. В. Свѣчина, рѣшилъ произвести расцѣнку и разбивку стан- довъ согласно съ мнѣніемъ французскихъ промышленниковъ: при этомъ было постано- влено—назначенныя ранѣе Комитетомъ цѣны поднять до размѣра, соотвѣт- ствующаго западно-европейскимъ нормамъ, о чемъ тогда же было сообщено всѣмъ представителямъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества по привлеченію экспонентовъ. Постановленіе это въ окончатель- номъ видѣ формулировалось такимъ образомъ:

1) Раздѣлить стан- ды на три категоріи, по величинѣ площади, зани- маемой ими:

I категорія стан- довъ 60—70—80 кв. метр., II категорія стан- довъ 30—40—50 кв. метр., III категорія стан- довъ 5—10—15—20—25 кв. метр. *);

2) Въ связи съ этимъ принята была такая расцѣнка, со включеніемъ въ общую плату и расходовъ по освѣщенію и украшенію:

Стан- ды I категоріи оцѣнить въ 36 руб. за 1 кв. метр.

" II " " " " 32 " " 1 " "

" III " " " " 30 " " 1 " "

Для экспонатовъ 5, 6 и 8 классовъ въ спеціально для нихъ отведен-

*) Вслѣдствіи Комитетъ, принимая во вниманіе большіе габбариты грузовиковъ и сельско-хозяйственныхъ машинъ, нашель возможнымъ нѣсколько отступить отъ при- нятаго рѣшенія, устройвъ въ соотвѣствующихъ отдѣлахъ нѣсколько стан- довъ площадью въ 100 и одинъ въ 120 кв. метр.

номъ помѣщеніи цѣна за станды установлена въ 15 рублей за кв. метръ, а для моторныхъ лодокъ и лодочныхъ и судовыхъ двигателей цѣна была еще болѣе понижена и доведена до 5 рублей за кв. метръ.

Отъ вышеуказаннаго распредѣленія машинъ по отдѣльнымъ категоріямъ, однако, въ нѣкоторыхъ случаяхъ были сдѣланы отступленія. Такъ, по возбужденному нѣкоторыми фирмами ходатайству о выставленіи на стандахъ 5-го класса автомобилей спеціального назначенія было вынесено 12-го марта слѣдующее принципіальное постановление: „Принимая во вниманіе одушевлявшее ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество желаніе видѣть на Выставкѣ возможно большее количество спеціальныхъ машинъ и тотъ особый интересъ, который таковыя машины представляютъ, удовлетворить вышеуказанныя ходатайства и разрѣшить фирмамъ, взявшимъ станды 5-го класса, выставить на нихъ на ряду съ грузовиками также и спеціальныя машины, но при условіи уплаты за мѣста, отводимыя подъ спеціальныя машины, не по тарифу 5-го класса, а по тарифу 3-го и 4-го классовъ, дабы такимъ образомъ предупредить возможность нареканій со стороны фирмъ, выставившихъ спеціальныя машины на стандахъ 3-го и 4-го классовъ“.

**Принятіе Выставки
подъ ВЫСОЧАЙШЕЕ
ЕГО ИМПЕРАТОР-
СКАГО ВЕЛИЧЕСТВА
покровительство.**

Послѣ заграничной поѣздки Предсѣдателя Организационнаго Комитета В. В. Свѣчина увѣренность въ успѣхѣ Выставки окончательно окрѣпла. Завѣренія сочувствія автомобильныхъ организацій Западной Европы, живой интересъ, проявленный къ Выставкѣ членами *Chambre Syndicale* въ Парижѣ, давали прочную гарантію того, что IV-я Выставка дастъ полную картину современнаго состоянія автомобильнаго дѣла въ Европѣ, будетъ богата самыми разнообразными экспонатами и будетъ соответствовать той цѣли, къ которой въ теченіе десятилѣтій неуклонно шло ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество.

Только тогда, когда не было уже мѣста малѣйшему сомнѣнію или неувѣренности въ успѣхѣ, когда по предварительнымъ подсчетамъ вполнѣ выяснилась грандіозность этого начинанія. Комитетъ Общества черезъ Президента графа В. Б. Фредерикса пріялъ смѣлость повергнуть къ стопамъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА всеподданнѣйшее ходатайство о дарованіи этому новому начинанію Общества ВЫСОЧАЙШАГО ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА покровительства. На что и воспослѣдовало ВЫСОЧАЙШЕЕ соизволеніе.

Это величайшей важности событіе запечатлѣло съ высоты Престола признаніе за Выставкой ея важнаго общегосударственнаго значенія и вызвало у членовъ Комитета, вмѣстѣ съ чувствомъ безпредѣльной благодарности, полную увѣренность въ правильномъ направленіи ихъ дѣятельности и дало имъ новую энергію для продолженія начатой работы, въ стремленіи оправдать дарованный Обществу актъ ВЫСОЧАЙШАГО довѣрія и сдѣлать выставку достойной осянвившей ее Высокой Милости.

Утвержденіе правъ выставки. Лѣтомъ 1912 года дѣятельность Комитета нѣсколько затихла. Большинство его членовъ выбыло изъ Петрограда. Было лишь одно засѣданіе Организационнаго Комитета, именно 4-го іюня. на которомъ избранъ Генеральнымъ Комиссаромъ Выставки горный инженеръ Сергѣй Александровичъ Ауэрбахъ и утверждены правила Выставки въ окончательной редакціи.

ПОЛОЖЕНІЕ О ВЫСТАВКѢ.

§ 1. Принятая подъ ВЫСОЧАЙШЕЕ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА покровительство, четвертая Международная Автомобильная Выставка устраивается ИМПЕРАТОРСКИМЪ Россійскимъ Автомобильнымъ Обществомъ въ Петроградѣ, въ Михайловскомъ Манежѣ, весною 1913 года.

§ 2. Выставка будетъ продолжаться 15 дней, но срокъ этотъ можетъ быть продленъ по усмотрѣнію Распорядительнаго Комитета.

§ 3. Къ участию на Выставкѣ допускаются на равныхъ правахъ представители всѣхъ странъ.

§ 4. Устройствомъ Выставки и всѣмъ порядкомъ на ней вѣдаетъ особый Распорядительный Комитетъ, распоряженіямъ коего всѣ экспоненты обязаны подчиняться.

§ 5. Всѣ экспонаты Выставки подраздѣляются на слѣдующіе 12 классовъ:

Классъ 1. Готовые автомобили для спорта, туризма и городской ѣзды, шасси для этихъ автомобилей. Въ этотъ классъ могутъ быть допущены лишь фирмы-строители автомобильныхъ шасси и онѣ обязываются выставлять на своихъ стандахъ автомобили-шасси только своего собственнаго издѣлія; каретная отдѣлка автомобилей (каросерри) можетъ быть изготовлена и не экспонирующей фирмой.

Классъ 2. Каретная часть автомобилей, но безъ обозначенія фирмы, изготовившей шасси.

Классъ 3. Экспонаты, непосредственно относящіеся къ автомобилизму въ военномъ дѣлѣ.

Классъ 4. Автомобили санитарные, пожарные и другіе спеціального назначенія.

Классъ 5. Грузовики, автомобили для промышленныхъ, торговыхъ, общественныхъ и сельско-хозяйственныхъ цѣлей, желѣзнодорожные вагоны и поѣзда съ двигателями внутренняго сгорания, автобусы и санные автомобили.

Классъ 6. Двигатели внутренняго сгорания для автомобилей и для промышленныхъ и сельско-хозяйственныхъ цѣлей.

Классъ 7. Мотоциклы, велосипеды и ихъ части.

Классъ 8. Моторныя суда, ихъ части и принадлежности: корпуса, двигатели, винты и проч.

Классъ 9. Шины и бандажи для автомобилей, мотоцикловъ и велосипедовъ, спеціальные приборы для надѣванія шинъ и пр., относящееся къ монтировкѣ и ремонту шинъ, съемные и разъемные обода и пр.

Классъ 10. Машины, станки и предметы оборудованія автомобильныхъ фабрикъ.

Классъ 11. Автомобильныя принадлежности—прожекторы, фонари, сигналы, рожки, сирены, свѣчи, карбюраторы и пр. Спортивные костюмы, одежда и экипировка для автомобилизма, шиклизма и туризма.

Библиографія, фотографія, журналы, обозрѣнія и чертежи.

Классъ 12. Топливо: бензинъ, газولينъ, спиртъ, нефть и пр. (въ образцахъ согласно § 40). Смазочные матеріалы—масла и составы. Освѣтительные матеріалы для фонарей и прожекторовъ. Спеціальная посуда для храненія маселъ, бензина и пр.

Награды.

§ 6. ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество выдаетъ всѣмъ экспонентамъ памятную медаль и дипломъ объ участіи на Выставкѣ. Лучшимъ экспонатамъ 3, 4, 5 и 8 классовъ будутъ выданы спеціальныя награды. Особыя награды будутъ также выданы за изящество, удобство и элегантность выставленныхъ карроссери, кромѣ того, будетъ выдана отдѣльная награда за наиболѣе изящное и удобное карроссери русскаго производства. За экспонаты 3-го класса будутъ выданы денежныя преміи въ размѣрѣ 75 рублей за каждый автомобиль и 100 рублей за автомобиль, если экспонатъ одновременно выставляется кромѣ того въ 1-мъ или 2-мъ классѣ.

Часы открытія Выставки, входная плата и билеты.

§ 7. Публика допускается на Выставку съ 11 часовъ утра до 11 часовъ вечера. Цѣна разоваго входнаго билета, включая благотворительный сборъ, —3 рубля въ день открытія; въ остальное время—1 рубль 10 коп.

§ 8. Распорядительный Комитетъ оставляетъ за собой право измѣнять эти часы, а также и цѣну за входъ. Въ случаѣ устройства особыхъ концертовъ и зрѣлищъ можетъ быть установлена отдѣльная плата.

§ 9. Для лицъ, имѣющихъ служебные билеты, Выставка открывается въ 10 часовъ утра.

Канцелярія Распорядительнаго Комитета будетъ открыта въ продолженіе Выставки ежедневно отъ 11 до 1 часа дня и отъ 4 до 6 часовъ вечера.

§ 10. Входные билеты—постоянные и именныя—будутъ выдаваться экспонентамъ и тѣмъ изъ ихъ служащихъ, присутствіе которыхъ будетъ признано необходимымъ, пропорціонально занятой ихъ стандомъ площади, по слѣдующему расчету:

На мѣсто:

площадью въ 80 кв. метр. 3 бил. для экспон. и 4 бил. для служ.

” ” 70 ” ” 3 ” ” ” ” 3 ” ” ”

” ” 60 ” ” 2 ” ” ” ” 3 ” ” ”

” ” 50 ” ” 2 ” ” ” ” 2 ” ” ”

” ” 40 ” ” 2 ” ” ” ” 1 ” ” ”

” отъ 5—30 кв. м. 1 ” ” ” ” 1 ” ” ”

§ 11. Выдача бесплатныхъ билетовъ будетъ строго ограничена и согласована съ вышеобозначеннымъ распредѣленіемъ.

Именные билеты ни въ какомъ случаѣ не могутъ быть передаваемы другимъ лицамъ, и передача такого влечетъ за собой утрату права на бесплатный билетъ.

По просьбѣ заинтересованныхъ лицъ, Распорядительный Комитетъ будетъ выдавать въ нѣкоторыхъ случаяхъ по своему усмотрѣнію дополнительные билеты по 5 рублей за каждый.

**Условія приѣма
экспонентовъ и
оплаты правъ.**

§ 12. Заявленія о желаніи экспонировать и о мѣстахъ на Выставкѣ должны быть сдѣланы до 15 28 ноября 1912 г.

Съ 15 28 ноября цѣна стандовъ повышается на 10%, а съ 1 14 января 1913 г. цѣна на станды будетъ повышена на 25%. 1 14-го марта 1913 года запись прекращается.

Заявленія о желаніи экспонировать и запись на мѣста принимаются: въ Россіи въ ИМПЕРАТОРСКОМЪ Россійскомъ Автомобильномъ Обществѣ и въ редакціи журнала „Автомобиль“; во Франціи въ *Chambre Syndicale des constructeurs d'automobiles, Paris*. Въ Германіи у господина *P. H. De la Croix, Berlin, Kaiserin Augusta Strasse, 68*. Въ Бельгіи *Chambre Syndicale de l'automobile, du Cycle et des industries qui s'y rapportent, 80, rue de Namur à Bruxelles*. Въ Англии *Society of Motor Manufacturers and Traders, Ltd. Maxwell House Arundell Street, Strand, London W. C.*

§ 13. Всѣ заявленія подлежатъ разсмотрѣнію Распорядительнаго Комитета, который постановляетъ рѣшеніе о приѣмѣ или отказѣ, не давая объясненій о мотивахъ своего рѣшенія и классификаціи экспонатовъ.

§ 14. Заявленія о приѣмѣ должны содержать указанія о желаемой площади станда, о предметахъ, назначенныхъ для Выставки, а равно о страховой оцѣнкѣ. Къ заявленію долженъ быть приложенъ чекъ на сумму не менѣе половины стоимости заявленнаго мѣста и оборудованія станда.

§ 15. Право участія на Выставкѣ приобрѣтается со времени принятія и утвержденія заявленія Комитетомъ и оплаты половины причитающейся суммы при подачѣ заявленія, какъ выше сказано. Взносъ всей остальной причитающейся съ экспонента суммы, включая въ томъ числѣ и за страховку, долженъ быть произведенъ тотчасъ же по распредѣленіи мѣстъ и во всякомъ случаѣ не позднѣе 15 февраля.

Неуплата въ этотъ послѣдній срокъ влечетъ за собою потерю права на мѣсто.

Плата, внесенная принятымъ экспонентомъ, поступаетъ въ доходъ Выставки, даже если онъ впослѣдствіи отказался бы отъ участія въ ней.

Въ этомъ случаѣ заарендованныя, но оставшіяся незанятыми къ открытію Выставки мѣста поступаютъ въ распоряженіе Распорядительнаго Комитета и могутъ быть сданы вновь.

Распределение местъ и ихъ цѣна.

§ 16. Всѣ стандарты раздѣляются на 3 категории: I категория стандартовъ, размѣромъ въ 60, 70 и 80 кв. метровъ, будетъ расположена по главнымъ аллеямъ, II категория стандартовъ, размѣромъ въ 30, 40 и 50 кв. метровъ, будетъ расположена по вспомогательнымъ аллеямъ и III категория стандартовъ, площадью въ 5—10, 15, 20 и 25 кв. метровъ.

§ 17. Мѣста на Выставкѣ для различныхъ классовъ экспонатовъ распределяются Распорядительнымъ Комитетомъ.

§ 18. Цѣна за стандарты, включая ихъ декорацию и освѣщеніе, устанавливается для стандартовъ I-ой категории въ 36 рублей за квадрат. метръ, для стандартовъ II-ой категории въ 32 рубля за кв. метръ и для стандартовъ III-ей категории въ 30 руб. за кв. метръ.

Для экспонатовъ 5, 6-го и 8-го классовъ цѣна за стандарты въ специально для нихъ отведенномъ помѣщеніи установлена по 15 рублей за кв. метръ.

Экспоненты, желающіе занять своими экспонатами стѣны или перегородки, уплачиваютъ дополнительно по 10 рублей за кв. метръ занятой стѣны или перегородки.

§ 19. Къ 14 января 1913 года будетъ составленъ окончательный планъ расположенія стандартовъ, а 14 февраля 1913 года будутъ распределены по жребію стандарты между экспонентами. Комитетъ оставляетъ за собой право сократить площадь затребованныхъ стандартовъ, соотвѣтственно числу полученныхъ требованій. Въ первую очередь будутъ распределены стандарты I-ой категории, а затѣмъ въ послѣдовательномъ порядкѣ стандарты II-й и III-й категорій.

Жеребьевка будетъ произведена 14 февраля 1913 года, въ 2 часа дня, въ ИМПЕРАТОРСКОМЪ Россійскомъ Автомобильномъ Обществѣ, Петроградъ, Дворцовая набережная, 10.

Послѣ 14 февраля мѣста будутъ сдаваться въ порядкѣ заявленія, соразмѣрно оставшемуся незанятымъ пространству.

Устройство помѣ- щенія и украшенія.

§ 20. Всѣ стандарты Выставки, одного выработаннаго Комитетомъ типа, устраиваются самимъ Комитетомъ. Экспоненты пользуются въ теченіе всего времени Выставки готовыми стандартами съ электрическимъ освѣщеніемъ въ теченіе 6 часовъ ежедневно. Готовый стандартъ заключаетъ въ себѣ деревянный полъ, коверъ, ограду, украшенія, проводку электрическаго освѣщенія, арматуру, лампочки, подвѣски для вывѣски и самыя вывѣски съ названіемъ фирмы. Экспонентамъ запрещается измѣнять или передѣлывать устроенные Комитетомъ стандарты.

§ 21. Строго воспрещается что либо прибавить гвоздями, прислонять и вдѣлывать въ стѣны помѣщенія Выставки. Для какихъ либо работъ на стандартахъ необходимо предварительное разрѣшеніе Распорядительнаго Комитета.

Никто изъ экспонатовъ не можетъ безъ разрѣшенія занимать свое мѣсто предметами, не помѣщенными въ заявленіи.

§ 22. Никто изъ экспонентовъ не можетъ безъ разрѣшенія Распорядительнаго Комитета переуступать своего мѣста или части его.

§ 23. Никакія сооруженія не могутъ быть воздвигнуты экспонентомъ на стандѣ безъ разрѣшенія Распорядительнаго Комитета.

§ 24. Прибиваніе вывѣсокъ, афишъ или какихъ либо объявленій на стѣнахъ или перегородкахъ не можетъ быть сдѣлано безъ спеціального разрѣшенія Распорядительнаго Комитета.

Всѣ проходы, предназначенные для движенія публики, должны быть всегда свободны и никогда не заграждаться предметами Выставки.

§ 25. Всѣ экспонаты будутъ выставлены подъ именемъ фирмы, подписавшей заявленіе о приѣмѣ; запрещается выставлять на стандахъ другія имена безъ разрѣшенія Распорядительнаго Комитета.

Заводчики и фирмы, имѣющіе своихъ представителей въ Россіи, могутъ дозволить имъ выставить на своемъ стандѣ плакатъ съ обозначеніемъ имени и адреса представителя, для чего должно быть представлено въ Распорядительный Комитетъ за надлежащими подписями заявленіе.

Плакаты, всѣ одного размѣра и типа, изготовляются Комитетомъ и выставляются по его указанію.

Стоимость каждаго плаката 25 рублей.

Освѣщеніе. § 26. Общее освѣщеніе помѣшенія, наивозможно болѣе интенсивное, будетъ обезпечено Распорядительнымъ Комитетомъ и распредѣлено, насколько возможно, равномерно во всѣхъ пунктахъ Выставки.

Комитетъ отклоняетъ отъ себя отвѣтственность въ случаѣ неисправности освѣщенія или если электрической токъ будетъ имѣть недостатки.

Кромѣ электрическаго освѣщенія отъ общей сѣти, никакіе другіе собыы освѣщенія не разрѣшаются.

Льготный провозъ. § 27. Распорядительнымъ Комитетомъ Выставки возбуждено ходатайство объ обычномъ уменьшеніи желѣзнодорожныхъ и пароходныхъ тарифовъ перевозки кладей и предметовъ для Выставки. Относительно русскихъ желѣзныхъ дорогъ Комитетомъ Выставки уже исходатайствованъ бесплатный обратный провозъ экспонатовъ по этимъ дорогамъ.

Таможенные льготы. § 28. Предметы иностраннаго происхожденія, адресованные на Выставку, при ввозѣ ихъ въ Россійскую Имперію, освобождены, по ходатайству Комитета, отъ пошлины, съ тѣмъ, чтобы таковая взималась лишь съ предметовъ, остающихся послѣ окончанія Выставки въ Россіи.

Приѣмъ и удаленіе экспонатовъ. § 29. Не разрѣшается помѣщать экспонаты послѣ открытія Выставки безъ разрѣшенія Распорядительнаго Комитета. Никакой предметъ не можетъ быть взятъ со станда въ теченіе всей Выставки безъ разрѣшенія Комитета.

§ 30. Послѣ закрытія Выставки ни одинъ предметъ не можетъ быть вывезенъ изъ помѣшенія Выставки безъ пропуска, который выдается

экспоненту Комитетомъ послѣ уплаты всѣхъ причитающихся съ него сборовъ.

§ 31. Уборка экспонатовъ должна быть сдѣлана экспонентами подъ ихъ отвѣтственностью въ продолженіе не болѣе пяти дней послѣ закрытія Выставки, въ противномъ случаѣ Распорядительный Комитетъ это произвести за счетъ и страхъ опоздавшихъ.

§ 32. Уборка ящиковъ и упаковочныхъ предметовъ должна производиться самими экспонентами.

§ 33. Каждый экспонентъ долженъ производить за свой счетъ и страхъ перевозку и установку своихъ экспонатовъ и принадлежностей въ указанная мѣста.

Онъ долженъ наблюдать за этими операціями самъ или черезъ своего представителя, въ противномъ случаѣ Распорядительный Комитетъ предоставляетъ себѣ право производить ихъ за счетъ и страхъ экспонента.

§ 34. Работы по установкѣ должны быть произведены въ теченіе пяти дней, предшествующихъ открытію Выставки, и должны быть закончены къ вечеру наканунѣ открытія Выставки.

§ 35. Распорядительный Комитетъ можетъ удалить во всякое время предметы, которые по своимъ свойствамъ или виду онъ признаетъ опасными, вредными или несомвѣстными съ цѣлью и значеніемъ Выставки.

Охрана и надзоръ. § 36. Охрана экспонатовъ въ часы открытія Выставки, ихъ пріемка отъ экспедитора и сдача ему обратно лежитъ на обязанности экспонентовъ.

Въ часы закрытія Выставки охрана лежитъ на обязанности приглашенной Комитетомъ отвѣтственной артели, причемъ о всякихъ утеряхъ и порчахъ заявленія принимаются только въ тотъ же день и до открытія Выставки для публики. Оставлятъ кого либо въ манежѣ на ночное время экспонентамъ не разрѣшается.

§ 37. Полицейскіе и пожарные наряды будутъ приглашены Распорядительнымъ Комитетомъ, который сверхъ того будетъ имѣть своихъ особыхъ сторожей отъ отвѣтственной артели. Тѣмъ не менѣе, Распорядительный Комитетъ не принимаетъ на себя отвѣтственности ни въ какой степени и ни подъ какимъ предлогомъ за всякіе убытки, могущіе произойти отъ пожара, наводненія и тому подобнаго.

Экспоненты считаются отказавшимися отъ возмѣщенія убытковъ Комитетомъ по этимъ статьямъ.

Опасные предметы. § 38. Предметы взрывчатые и легко воспламеняющіеся будутъ приниматься на Выставку лишь въ образцахъ въ хорошо приспособленныхъ резервуарахъ и въ ограниченномъ количествѣ.

Они будутъ допускаться лишь на извѣстныхъ пунктахъ Выставки, точно указанныхъ Распорядительнымъ Комитетомъ. Разрѣшеніе, данное на

этотъ предметъ, можетъ быть взято обратно, если Комитетъ признаетъ это необходимымъ.

§ 39. Всѣ резервуары для керосина, бензина, спирта должны быть совершенно опорожнены передъ установкой на стандахъ.

Экспоненты приглашаются настоящимъ образомъ принимать всѣ необходимыя мѣры противъ пожара и случайностей, могущихъ произойти отъ неосторожности служащихъ или публики, въ отношеніи которыхъ Комитетъ снимаетъ съ себя всякую отвѣтственность.

§ 40. Аккумуляторы всѣ должны быть разряжены, за исключеніемъ тѣхъ, на которые дано спеціальное разрѣшеніе Распорядительнымъ Комитетомъ.

Страхованіе экспонатовъ. § 41. Каждый экспонентъ долженъ объявить точную стоимость своихъ товаровъ, которые будутъ застрахованы отъ пожара за его личный счетъ Распорядительнымъ Комитетомъ, причемъ Распорядительный Комитетъ не беретъ на себя никакой отвѣтственности.

§ 42. Распорядительный Комитетъ, по полученіи второго взноса за право участія на Выставкѣ, вноситъ сумму, полученную за страховку экспонатовъ, страховому обществу, въ чемъ и выдаетъ отъ себя экспоненту квитанцію, которая одна будетъ служить основаніемъ для претензіи экспонента, въ случаѣ несчастія, къ страховому обществу.

Всякое преувеличеніе въ заявленіяхъ страховой стоимости экспонатовъ можетъ повлечь за собою преслѣдованіе экспонента страховымъ обществомъ и Распорядительнымъ Комитетомъ Выставки.

Фотографіи и рисунки. § 43. Никакія фотографіи, рисунки или эскизы выставленныхъ предметовъ не могутъ быть сдѣланы безъ разрѣшенія экспонента и Распорядительнаго Комитета, который всякій разъ оставляетъ за собой право получать по одному экземпляру тѣхъ фотографій, которыя онъ найдетъ полезными.

Каталогъ. § 44. Въ официальномъ каталогѣ Выставки будутъ помѣщены свѣдѣнія объ экспонатахъ, доставленные не позднѣе 15 28 марта 1913 г. Имена и фирмы экспонентовъ, равно какъ и названія выставленныхъ предметовъ, будутъ вписаны въ каталогъ бесплатно.

§ 45. Въ коммерческой части каталога могутъ быть помѣщены описанія, рисунки и объявленія различныхъ фирмъ по особой расцѣнкѣ. Всѣ заявленія о желаніи помѣстить объявленія, описанія или рисунки должно направлять въ редакцію журнала „Автомобиль“, Петроградъ, Литейный, 36.

Объявленія, брошюры и рекламы. § 46. Объявленія, брошюры и проч. могутъ быть распространяемы и выставляемы экспонентами только въ предѣлахъ своихъ стандовъ.

Они должны подлежать одобренію Распорядительнаго Комитета и имѣть въ томъ его удостовѣреніе, которое можетъ быть взято обратно, если по свойству изданія эта мѣра окажется необходимой.

Объявленія о продажѣ экспонатовъ могутъ быть выставляемы лишь съ разрѣшенія Распорядительнаго Комитета, для полученія какового требуется предварительное заявленіе на специальномъ бланкѣ съ указаніемъ фамиліи покупателя и его адреса, за подписью самого покупателя.

Аншлаги о продажѣ всѣ будутъ одного размѣра и будутъ выдаваться экспонентамъ по уплатѣ 8 рублей за каждый аншлагъ.

§ 47. Журналъ „Автомобиль“ обязуется перевести и издать на русскомъ языкѣ за счетъ экспонентовъ всѣ документы, доставленные ему до 15 28 марта 1913 года.

§ 48. Кромѣ экспонентовъ, которые могутъ при вышеуказанныхъ условіяхъ раздавать на своихъ стандахъ каталоги, проспекты и проч., никто другой не можетъ распространять ничего подобнаго ни внутри манежа, ни у входа на Выставку безъ разрѣшенія Распорядительнаго Комитета.

§ 49. Употребленіе аппаратовъ, производящихъ шумъ, какъ то: рога, трубы, сирены, музыкальные инструменты и вообще всякіе другіе приборы и средства для рекламы, способные нарушать тишину и спокойствіе на Выставкѣ, дозволяется только съ разрѣшенія Распорядительнаго Комитета и лишь въ строго опредѣленные часы. За неисполненіе сего требованія экспонентъ можетъ быть удаленъ съ выставки.

Лучи отъ фонарей, прожекторовъ и вообще всякихъ освѣтительныхъ приспособленій, которыя будутъ дѣйствовать съ цѣлью демонстраціи, должны быть направлены къ потолку Выставки.

Правила внутренняго распорядка. § 50. Каждый экспонентъ долженъ самъ озаботиться о чисткѣ и подметаніи своего мѣста и долженъ озаботиться окончить все это до 10^{1/2} часовъ утра, чтобы дать возможность прислугѣ подмести общее помѣщеніе за ^{1/2} часа до начала впуска публики.

§ 51. Экспонентовъ убѣдительно просятъ тщательно закрывать каждый вечеръ выставленные предметы, во избѣжаніе ихъ порчи. Распорядительный Комитетъ заявляетъ, что онъ не принимаетъ на себя никакой отвѣтственности въ этомъ отношеніи.

Покрывала на выставленныхъ предметахъ, принадлежности укупорки и все, могущее портить общій видъ Выставки, должно быть убрано со стандовъ до 11 час. утра, причемъ экспонаты должны оставаться открытыми до 11 часовъ вечера.

§ 52. Экспоненты являются отвѣтственными за всякія причиненныя ими поврежденія.

§ 53. Экспоненты и ихъ служащіе подчинены настоящему положенію, регламентирующему Выставку. Въ случаѣ нарушенія настоящаго положенія или въ случаѣ невѣжливаго обращенія съ публикой или Членами Распорядительнаго Комитета, виновному можетъ быть запрещенъ входъ на Выставку.

§ 54. Внутри манежа ни одна машина не можетъ быть пушена въ ходъ безъ разрѣшенія Распорядительнаго Комитета.

§ 55. Экспоненты не имѣютъ права убирать изъ помѣщенія Выставки свои экспонаты, не окончивъ всѣхъ расчетовъ съ Распорядительнымъ Комитетомъ.

§ 56. Всякія заявленія и жалобы должны записываться экспонентами въ книгу, находящуюся въ канцеляріи Распорядительнаго Комитета.

§ 57. Экспоненты остаются всецѣло отвѣтственными за всякое нарушеніе настоящихъ правилъ, которыя могутъ быть дополнены сверхъ того новыми параграфами, если это будетъ признано необходимымъ.

§ 58. Всѣ экспоненты, подписывая свое заявленіе о приѣмѣ на Выставку, тѣмъ самымъ признаютъ, что они согласны со всѣми параграфами настоящаго положенія и обязуются подчиняться имъ.

Недоразумѣнія.

§ 59. Споры и недоразумѣнія между экспонентами и Распорядительнымъ Комитетомъ, касающіеся денежной стороны дѣла, подсудны Петроградскому Коммерческому Суду.

Непредвидѣнные случаи.

§ 60. Распорядительному Комитету принадлежитъ право устройства празднествъ, демонстраціи кинематографа, музыкально-вокальныхъ нумеровъ, состязаній, испытаній, конгрессовъ, конкурсовъ, словомъ всего, что можетъ способствовать успѣху Выставки.

§ 61. Распорядительный Комитетъ оставляетъ за собою право во всѣхъ случаяхъ, не предусмотрѣнныхъ настоящимъ положеніемъ, постановлять рѣшенія, которыя будутъ непосредственно приводиться въ исполненіе.

Немедленно по утвержденіи, правила были переведены на французскій, нѣмецкій и англійскій языки и отданы въ печать, такъ что къ Августу 1912 г. весь печатный матеріаль, подлежавшій разсылкѣ экспонентамъ, какъ-то: правила Выставки, бланки заявленій, списки автомобилей спеціальнаго назначенія, представляющіе интересъ для военнаго вѣдомства, уже вышелъ изъ печати и разосланъ въ количествѣ нѣсколькихъ тысячъ экземпляровъ различнымъ консульствамъ, торговымъ палатамъ, коммерческимъ агентамъ, организациямъ автомобильныхъ фирмъ и отдѣльнымъ фирмамъ, Автомобильнымъ Клубамъ и частнымъ лицамъ — словомъ всѣмъ, на чью помощь и содѣйствіе въ дѣлѣ привлеченія экспонатовъ Организационный Комитетъ могъ разсчитывать.

Русскіе автомобилисты были извѣщены о Выставкѣ путемъ циркулярныхъ писемъ членамъ союзныхъ русскихъ автомобильныхъ организацій. Доводя до ихъ свѣдѣнія объ устраиваемой ИМПЕРАТОРСКИМЪ Россійскимъ Автомобильнымъ Обществомъ весной 1913 года Международной Автомобильной Выставкѣ, Комитетъ обращался съ просьбой не отказать въ освѣдомленіи о выставкѣ знакомыхъ, интересующихся прогрессомъ автомобилизма и имѣющихъ въ виду пріобрѣсти легковые или спеціальные автомобили, а также и двигатели внутренняго сгорания. Затѣмъ были разосланы

городскимъ самоуправленіямъ, губернскимъ и уѣзднымъ земскимъ управамъ, биржевымъ комитетамъ и другимъ общественнымъ организаціямъ, письма, преслѣдовавшія ту же цѣль возможно широкой популяризаціи среди потребителей, съ указаніемъ, что на Выставкѣ будутъ представлены послѣднія модели автомобилей общественного пользованія, какъ-то: пожарные, санитарные. для поливки улицъ и т. п., а равно автомобили, примѣняющіеся въ сельскомъ хозяйствѣ.

Реклама. Независимо отъ принятыхъ мѣръ къ оповѣщенію о Выставкѣ. Комитетъ постановилъ выпустить плакаты, рекламныя марки и открытки. Первоначально Комитетъ обратился къ нѣкоторымъ русскимъ художникамъ съ просьбой представить проекты рисунковъ. На предложеніе отозвались многіе, но представленные ими проекты плакатовъ при разсмотрѣніи въ засѣданіи Комитета были признаны не удовлетворительными: одни изъ нихъ были выполнены въ утрированно-модернистическомъ стилѣ и совершенно не подходили по своему содержанію для рекламированія Выставки, связанной съ именемъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА, другіе же забракованы по отсутствію въ нихъ идеи и по шаблонности исполненія. Потерпѣвъ неудачу съ изготовленіемъ плаката въ Россіи. Комитетъ просилъ В. В. Свѣчина заказать плакаты въ Парижѣ. Фирма Imprimerie Chaix, которая была избрана В. В. Свѣчинымъ, дала художественные эскизы и, по выборѣ наиболѣе соответствующаго рисунка, весь заказъ исполнила аккуратно и быстро, причемъ стоимость изготовленія, несмотря на пошлину, оказалась всетаки ниже цѣнъ, заявленныхъ русскими типографами. Въ концѣ Января 1913 г. въ распоряженіи Комитета имѣлось около 5000 штукъ плакатовъ съ надписями на французскомъ и русскомъ языкахъ.

Немедленно по полученіи ихъ Комитетъ вступилъ въ соглашеніе съ рекламными конторами Бубелло и Кемпфе о развѣскѣ плакатовъ по главнѣйшимъ улицамъ Петрограда, а съ контрагентствомъ Панафидина по развѣскѣ ихъ въ Москвѣ. Послѣ этого Комитетъ вступилъ въ переговоры съ контрагентствомъ казенныхъ и частныхъ желѣзныхъ дорогъ о развѣскѣ плакатовъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ. Контрагентство запросило огромную сумму, и потому Комитетъ рѣшилъ устроить эту рекламу помимо его. Заручившись у Министра Путей Сообщенія разрѣшеніемъ на бесплатную развѣску афишъ на желѣзнодорожныхъ станціяхъ, Комитетъ обратился съ письмами къ начальникамъ дорогъ и начальникамъ жандармскихъ полицейскихъ управленій всѣхъ русскихъ желѣзныхъ дорогъ съ просьбой не отказать въ своемъ содѣйствіи по развѣскѣ посланныхъ въ ихъ распоряженіе плакатовъ.

Съ разрѣшенія надлежащихъ лицъ и учрежденій плакаты въ изящныхъ рамахъ были развѣшаны, кромѣ того, въ вестибюляхъ министерствъ, банковъ, различныхъ гостинницъ, въ автомобильныхъ, цвѣточныхъ и другихъ магазинахъ, наиболѣе посѣщаемыхъ публикой; появились плакаты

и во всѣхъ лучшихъ клубахъ и ресторанахъ. Широко рекламировалась Выставка не только въ столицахъ, но и въ провинціи, особенно въ такихъ городахъ, какъ Кіевъ, Одесса, Варшава, Харьковъ, Екатеринославъ и др.

Что же касается рекламныхъ марокъ и открытокъ, то Комитетъ заказалъ ихъ съ рисункомъ плаката и, по изготовленіи, разослалъ ихъ всѣмъ автомобильнымъ организаціямъ, различнымъ банкамъ и конторамъ и многимъ частнымъ лицамъ съ просьбой оклеивать марками исходящую отъ нихъ корреспонденцію, а открытки употреблять для писемъ.

Чтобы оповѣстить о предстоящей выставкѣ Поволжье, Комитетъ вступилъ съ конторой „Анонсъ“ въ соглашеніе, въ силу котораго названная контора обязывалась развѣсить плакаты о выставкѣ на всѣхъ паромныхъ пристаняхъ Обществъ: „Кавказъ и Меркурій“, „Самолетъ“ и „О-ва по Волгѣ“ съ самаго начала навигаціи. Въ сожалѣнію, контора „Анонсъ“ своего обязательства не выполнила, плакаты развѣсила лишь въ концѣ Апрѣля, и то не на всѣхъ пристаняхъ, а сильнымъ штормомъ, бывшимъ на Волгѣ въ началѣ Мая, огромное большинство этихъ плакатовъ было сорвано, и возобновить ихъ въ теченіе короткаго срока оказалось уже невозможнымъ.

Предъ открытіемъ выставки для усиленія рекламы были выпущены особые листки двухъ типовъ: первый изъ нихъ въ видѣ изяшнаго объявленія, отпечатаннаго на мѣловой бумагѣ съ рисункомъ плаката, содержалъ краткія свѣдѣнія о Выставкѣ и раскладывался на столикахъ вагоновъ всѣхъ поѣздовъ экспрессовъ, а второй подъ заглавіемъ: „Свѣдѣнія о принятой подъ ВЫСОЧАЙШЕЕ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА покровительство IV-й Международной Автомобильной Выставкѣ въ Маѣ 1913 года въ гор. Петроградѣ“, дававшей краткую исторію возникновенія и организаціи Выставки и болѣе подробныя свѣдѣнія о ней, былъ распространенъ въ тысячахъ экземпляровъ по всей Россіи путемъ разсылки ихъ редакціямъ провинціальныхъ газетъ, различнымъ правительственнымъ и общественнымъ учрежденіямъ и организаціямъ, причемъ въ первую очередь свѣдѣнія эти были посланы г.г. Членамъ Государственнаго Совѣта и Государственной Думы.

Все предпринятое Комитетомъ въ отношеніи рекламы дало блестящіе результаты: не только Петроградъ и Москва были освѣдомлены о предстоящей выставкѣ, но свѣдѣнія о ней проникали въ самые глухіе уголки нашего отечества, о чемъ свидѣтельствовали многочисленные запросы, получавшіеся Канцеляріей Выставки изъ отдаленнѣйшихъ мѣстъ Россіи.

Говоря о рекламѣ, нельзя не указать на то сочувствіе и дѣятельное участіе, какое проявила къ этому начинанію ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества почти вся русская и иностранная печать. Пресса, съ первыхъ шаговъ Общества въ этомъ дѣлѣ, съ большимъ вниманіемъ и регулярностью слѣдила за развитіемъ Выставки, отмѣчала ярко выступавшую внѣшнюю стильную красоту, раскрывала богатство ея разнородныхъ экспонатовъ и, въ связи съ этимъ, освѣщала растущую громадную роль автомобилизма въ разнообразныхъ условіяхъ жизни государства

и общества, и всѣмъ этимъ безусловно способствовала пробужденію большаго интереса среди русскаго общества, какъ къ самой Выставкѣ, такъ и, вообще, къ автомобилю. Особенное постоянное сочувственное вниманіе къ Выставкѣ проявило Россійское Телеграфное Агентство, помѣщавшее періодически свѣдѣнія о ней въ газетахъ всего міра, а изъ русскихъ газетъ— „Новое Время“, Вечернее Время“ и „Русское Слово“.

Мѣры къ облегченію доставки экспонатовъ; экспедиторская часть.

Считая своимъ долгомъ возможно удешевить и упростить доставку экспонатовъ и зная, насколько это важно въ смыслѣ ихъ привлеченія на Выставку. Комитетъ еще въ мартѣ 1912 года вошелъ къ Министру Финансовъ съ ходатайствомъ о предоставленіи обычныхъ льготъ по перевозкѣ экспонатовъ, заключающихся: 1) въ бесплатномъ обратномъ провозѣ непроданныхъ экспонатовъ при условіи оплаты провоза на выставку по полному тарифу, 2) беспошлинномъ пропускѣ заграничныхъ экспонатовъ подъ обязательство Общества уплаты пошлины за тѣ изъ нихъ, кои не будутъ вывезены обратно за границу, до истеченія шести-мѣсячнаго срока со дня выпуска ихъ изъ таможни, и 3) въ досмотрѣ доставляемыхъ изъ-за границы экспонатовъ въ помѣщеніи самой выставки подъ контролемъ спеціально командированныхъ для того чиновъ таможеннаго вѣдомства.

Вскорѣ Комитетомъ были получены отзывы Департамента Желѣзнодорожныхъ Дѣлъ и Таможенныхъ Сборовъ, съ увѣдомленіемъ о послѣдовавшемъ разрѣшеніи на предоставленіе ИМПЕРАТОРСКОМУ Россійскому Автомобильному Обществу всѣхъ просимыхъ льготъ.

Одновременно съ хлопотами о таможенныхъ льготахъ въ предѣлахъ Россіи Комитетъ обратился къ г. Завѣдывающему Дѣлами Международныхъ Сообщеній Русскихъ желѣзныхъ дорогъ т. с. П. Н. Черемисинову съ просьбой объ исходатайствованіи, по примѣру прежнихъ лѣтъ, обычныхъ льготъ по перевозкѣ экспонатовъ, также и у Правленій иностранныхъ желѣзныхъ дорогъ и пароходныхъ компаній. Благодаря любезному содѣйствію П. Н. Черемисинова, были достигнуты желательные результаты и въ этомъ отношеніи: ко дню открытія выставки были предоставлены различныя льготы всѣми казенными и почти всѣми частными желѣзными дорогами западно-европейскихъ государствъ, а также тридцатью пароходными компаніями.

Обезпечивъ такимъ образомъ интересы экспонентовъ въ отношеніи желѣзнодорожныхъ и морскихъ перевозокъ, а также и въ отношеніи таможенныхъ формальностей, Комитетъ обратилъ засимъ вниманіе на необходимость надлежащаго урегулированія также экспедиторской части, что было существенно важно не только съ точки зрѣнія интересовъ гг. экспонентовъ, но и въ организационномъ отношеніи. Опытъ III-ей выставки 1910 года показалъ неудовлетворительность принятой тогда системы предоставленія монопольнаго права перевозки одной заграничной экспедиторской фирмѣ. Хотя въ отношеніи Общества фирма Langstaf Erenburg Pollak & Co, бывшая

официальным экспедитором 3-ей выставки, и выполнила точно свои обязательства, однако со стороны гг. экспонентов вызвала общее неудовольствие излишней дороговизной цѣнъ и нѣкоторыми излишне стѣснительными условіями перевозки. Желая избѣжать повторенія указанных недочетовъ и имѣя въ виду большее количество экспонатовъ, чѣмъ на предшествовавшей выставкѣ, Комитетъ призналъ болѣе правильнымъ не входить въ соглашеніе съ кѣмъ либо изъ иностранныхъ экспедиторовъ, но разрѣшеніе вопроса о доставкѣ экспонатовъ до русской границы предоставить заботамъ автомобильно-промышленныхъ организаций и самихъ экспонентовъ. Для сношеній же съ ними относительно доставки экспонатовъ на территорію выставки и для производства всѣхъ таможенныхъ формальностей избрать одну изъ дѣйствующихъ въ Россіи транспортныхъ фирмъ своимъ официальнымъ экспедиторомъ. Съ этою цѣлью Комитетъ еще 6 октября 1912 года разослалъ во всѣ петроградскія транспортныя конторы письма съ предложеніемъ представить условія, на которыхъ тѣ могли бы принять на себя выполнение всѣхъ таможенныхъ формальностей, пріемъ въ Петроградѣ всѣхъ экспонатовъ, адресованныхъ на Выставку, доставку ихъ съ вокзаловъ и пристаней на территорію выставки съ раскупоркою и установкою экспонатовъ на стандахъ и сдачу ихъ, а также временный или окончательный выпускъ съ выставки экспонатовъ.

На призывъ Общества отозвалось нѣсколько фирмъ, но только двѣ изъ нихъ, Торговый Домъ „Павель Форостовскій“ и „Акціонерное Общество Гергардъ и Гей“ явились серьезными конкурентами въ этомъ вопросѣ. Такъ какъ цѣны, заявленныя торг. домомъ „Павель Форостовскій“, оказались ниже цѣнъ своего конкурента, а опытность и исполнительность этой фирмы были въ достаточной мѣрѣ извѣстны, то Комитетъ, соблюдая интересы экспонентовъ, остановилъ свой выборъ на Торговомъ Домѣ „Павель Форостовскій“ и заключилъ контрактъ, обезпечивъ исправность исполненія принятыхъ фирмой на себя обязательствъ неустойкой въ размѣрѣ 50000 рублей. Контрактъ, составленный Генеральнымъ Комиссаромъ Выставки при участіи члена Комитета Юрисконсульта Общества, присяжнаго повѣреннаго Е. В. Рожина, предусматривалъ всѣ возможные случаи транспортированія грузовъ съ точнымъ указаніемъ стоимости, въ зависимости отъ ихъ вѣса, вида груза и рода его упаковки, и исключалъ всякую возможность какихъ-либо непредвидѣнныхъ для экспонентовъ начетовъ со стороны экспедитора. По заключеніи контракта содержаніе той его части, которая касалась платы за доставку экспонатовъ, было немедленно переведено на иностранные языки и послано *Chambres Syndicales, Verein Deutscher Motorfahrzeug Industrieller, The Society of Motor Manufacturers and Traders, De la Criox* и всѣмъ фирмамъ, отъ которыхъ поступали запросы въ этомъ отношеніи.

Говоря о перевозкѣ экспонатовъ, нельзя не упомянуть еще объ одной мѣрѣ, принятой Комитетомъ. Выше было уже указано, что Комитету удалось выхлопотать, чтобы таможенный досмотръ прибывающихъ заграничныхъ экспонатовъ производился на территоріи выставки и, чтобы отличить

грузы, слѣдовавшіе для выставки. Комитетъ рѣшилъ отпечатать особыя наклейки русскихъ національныхъ цвѣтовъ съ надписью на трехъ языкахъ: „IV Автомобильная выставка“ и разослалъ ихъ какъ своимъ представителямъ, такъ и отдѣльнымъ фирмамъ, заявившимъ о своемъ участіи въ выставкѣ.

Въ виду того, что всѣ грузы, прибывающіе изъ-за границы въ Петроградъ, направляются на Гутуевскій островъ, и своевременная доставка оттуда выставочныхъ грузовъ была бы сопряжена съ большими трудностями, вслѣдствіе неисправнаго состоянія мостовыхъ по пути ихъ слѣдованія, Комитетъ, заручившись сначала любезнымъ согласіемъ Начальника Сѣверо-Западныхъ желѣзныхъ дорогъ Камергера Валуева, задолго до прибытія экспонатовъ въ Россію (въ началѣ января 1913 г.), возбудилъ передъ Директоромъ Департамента Таможенныхъ Сборовъ ходатайство объ измѣненіи обычнаго порядка слѣдованія выставочныхъ грузовъ и о направленіи ихъ не въ портовую таможеню, а на товарную станцію Варшавскаго вокзала. Ходатайство Комитета было удовлетворено.

Обезпечивъ себѣ такимъ образомъ болѣе центральный пунктъ для выгрузки прибывающихъ изъ-за границы экспонатовъ на Варшавскомъ вокзалѣ. Комитетъ не упустилъ изъ виду, что своевременная доставка машинъ на территорію выставки всетаки тормозилась бы дѣйствовавшимъ приказомъ Петроградскаго Градоначальника о томъ, чтобы перевозку громоздкихъ грузовъ допускать только по опредѣленному маршруту и въ опредѣленные часы дня. Поэтому, Комитетъ вошелъ съ ходатайствомъ къ Петроградскому Градоначальнику, о разрѣшеніи, въ виду крайней спѣшности, доставлять экспонаты съ Варшавскаго вокзала къ Манежу кратчайшимъ путемъ и во всякое время дня. Разсчитывая, что всѣ экспонаты придутъ отдѣльными поѣздами не ранѣе послѣднихъ чиселъ апрѣля, именно въ то время, когда на выставкѣ должны были итти полнымъ ходомъ работы по устройству стандовъ, прокладкѣ электрической сѣти и т. п., и было бы трудно отвести мѣсто для раскупорки ящиковъ. Комитетъ, ходатайствуя о маршрутѣ, вмѣстѣ съ тѣмъ просилъ Градоначальника и о временномъ закрытіи проѣзда черезъ площадь противъ Инженернаго замка, съ тѣмъ, чтобы эта площадь была предоставлена въ распоряженіе Комитета для раскупорки прибывающихъ экспонатовъ. Свиты ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА Генераль-Маіоръ Д. В. Драчевскій, всегда и во всемъ любезно шедшій на встрѣчу пожеланіямъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества, удовлетворилъ и это его ходатайство. Для того, чтобы убрать куда-нибудь огромное количество укупорочнаго матеріала, въ видѣ ящиковъ, рогожъ, брезентовъ и т. п., ибо весь этотъ матеріалъ по окончаніи выставки могъ опять понадобиться, Комитетъ еще въ самомъ началѣ апрѣля мѣсяца обратился къ Управляющему Государственнымъ Банкомъ съ просьбой о предоставленіи для склада укупорочныхъ матеріаловъ принадлежашаго Банку пустопорожняго мѣста на углу Инженерной и Михайловской улицъ, каковое ходатайство и было любезно удовлетворено.

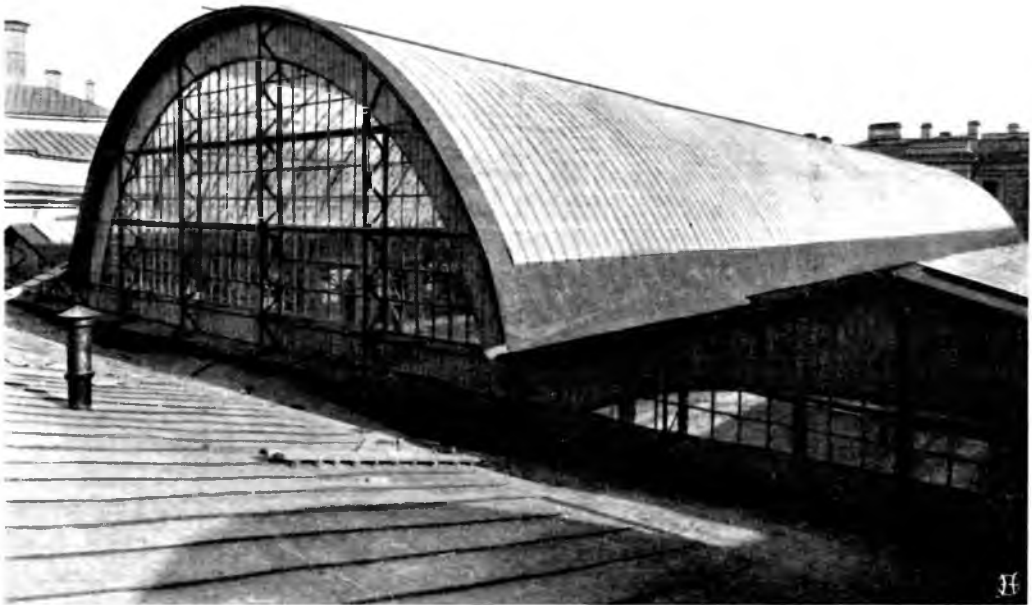
Одновременно съ этимъ Комитетомъ и предъ Городской Управой было возбуждено ходатайство о ремонтированіи мостовыхъ по пути отъ таможенныхъ складовъ, но, къ сожалѣнію, со стороны Города никакихъ мѣръ къ удовлетворенію указаннаго ходатайства принято не было.

Когда всѣ такіа подготовительныя мѣропріятія были закончены—въ концѣ апрѣля,—начали прибывать экспонаты цѣлыми поѣздами. Многие автомобили прибыли изъ-за границы безъ укупорки и поэтому могли „на собственномъ ходу“ легко доставляться на территорію выставки. По договору съ Форостовскимъ для доставки такихъ автомобилей Комитетомъ или экспонентами должны были предоставляться шофферы. И въ этомъ случаѣ на помощь Комитету пришли Генераль-Лейтенантъ Ф. Н. Добрышинъ и Командиръ Учебно-автомобильной роты полковникъ П. И. Секретевъ, по распоряженію коихъ были назначены нижніе чины для перевозки прибывшихъ автомобилей съ Варшавскаго вокзала на территорію выставки и для размѣщенія ихъ по стандамъ. Слѣдствіемъ такой предусмотрительности было то, что Комитетъ чрезвычайно быстро справился съ раскупоркой автомобилей: ихъ привозили на площадь, здѣсь артель рабочихъ быстро ихъ раскупоривала, а нижніе чины ввозили въ манежъ; укупорочный матеріалъ на двухъ грузовыхъ автомобиляхъ, любезно предоставленныхъ командиромъ Учебно-автомобильной роты, немедленно отправлялся на складъ. Организация работъ не оставляла желать лучшаго, и только благодаря этому, всѣ прибывшіе къ открытію выставки экспонаты оказались во время на своихъ мѣстахъ. Раскупорка экспонатовъ и размѣщеніе ихъ по стандамъ шли при ближайшемъ участіи и подъ непосредственнымъ наблюденіемъ членовъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества В. В. фонъ-Нотбекъ, графа А. А. Мордвинова, Н. П. Вейнера, Э. А. Бобошко, энергичными помощниками которыхъ явились приглашенные студенты Политехническаго Института Б. А. Некрасовъ и А. Д. Халкіоповъ и нижніе чины Учебно-автомобильной роты, умѣнье и въ то же время крайне осторожное обращеніе которыхъ съ порученными имъ машинами вызвали всеобщую благодарность экспонентовъ.

Выпускъ съ территоріи выставки купленныхъ экспонатовъ, по общепринятымъ какъ въ Россіи, такъ за границей выставочнымъ правиламъ, разрѣшался только по закрытіи выставки и, въ виду большой отвѣтственности Комитета, былъ обставленъ строгими формальностями. Комитетъ выработалъ особыя книжки пропускныхъ свидѣтельствъ; экспонентъ, исполнившій всѣ таможенныя обрядности по очисткѣ экспоната отъ пошлины, получалъ отъ официальнаго экспедитора выставки пропускное свидѣтельство, которое представлялось Генеральному Комиссару, и только послѣ этого давалось разрѣшеніе на выпускъ экспоната съ территоріи выставки.

Благодаря своевременно принятымъ организационнымъ Комитетомъ мѣрамъ, сложное, сопряженное съ исполненіемъ многочисленныхъ таможенныхъ формальностей, дѣло доставки экспонатовъ прошло безъ всякихъ недоразумѣній и вызвало общее удовлетвореніе всѣхъ экспонентовъ.

Единственнымъ темнымъ пятномъ, породившимъ для Комитета нѣкоторыя непріятности, былъ крайній индиферентизмъ представителей нѣкоторыхъ фирмъ къ судьбѣ своихъ экспонатовъ: по правиламъ выставки „каждый экспонентъ долженъ былъ производить за свой счетъ и страхъ провѣрку и установку своихъ экспонатовъ и принадлежностей“, между тѣмъ огромное большинство представителей не явилось вовсе, тогда Комитетъ вынужденъ былъ обратиться къ нимъ съ циркулярнымъ письмомъ, въ которомъ, сообщая о прибытіи экспонатовъ, просилъ принять мѣры къ скорѣйшей раскупоркѣ и размѣщенію ихъ по стандамъ. Но и такая мѣра не оказала на этихъ представителей должнаго воздѣйствія—большинство всетаки не явилось, и Комитетъ, безъ того обремененный обиліемъ спѣшной работы, вынужденъ былъ самъ озаботиться разстановкой экспонатовъ по стандамъ, руководствуясь при этомъ фабричными марками.



Крыша новаго выставочнаго зданія.

Заботы Комитета о расширеніи территории выставки. Выставочныя сооруженія.

Послѣ второй поѣздки Флигель-Адъютанта В. В. Свѣчина за границу вполне опредѣленно выяснилось, что число желающихъ принять участіе въ выставкѣ будетъ настолько велико, что одной площади Михайловскаго манежа съ примыкающимъ къ нему дворомъ будетъ недостаточно, а потому на первую очередь выдвинулся вопросъ о расширеніи территории выставки.

Въ августъ 1912 г. Комитетъ возбуди́лъ ходатайства: передъ Команди́ромъ Лейбъ-Гвардіи Сводно-Казачьяго полка объ отдачѣ подъ устройство выставки полкового манежа съ площадью и конюшней, соединяющей этотъ манежъ съ Михайловскимъ, а передъ Городской Думой о предоставленіи въ распоряженіе Комитета на время выставки подъ постройку павильоновъ части городской площади передъ Михайловскимъ манежемъ.

Къ удовлетворенію перваго изъ этихъ ходатайствъ неожиданно встрѣтилось препятствіе, ибо Командиръ Л.-Гв. Сводно-Казачьяго полка свиты ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА Генераль-Маіоръ графъ Граббе, находя что постоянное занятіе полкового манежа различными выставками вредно отражалось на регулярности и успѣшности занятій ввѣренной ему части, почти одновременно съ ходатайствомъ Комитета возбуди́лъ, въ свою очередь, соотвѣтствующее ходатайство о воспрещеніи впредь устройства какихъ-либо выставокъ въ полковыхъ зданіяхъ.

Несомнѣнно, что ходатайство графа Граббе не стояло ни въ какой зависимости отъ предположеній ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества, и это неожиданное препятствіе можетъ быть объяснено лишь случайнымъ совпаденіемъ.

Тогда Комитетъ, прелвидя для себя серьезное затрудненіе въ случаѣ удовлетворенія указаннаго ходатайства графа Граббе, обратился къ Начальнику Штаба Войскъ Гвардіи и Петроградскаго Военнаго Округа съ просьбой сдѣлать Обществу особое исключеніе, въ виду того, что ходатайство Комитета ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества основано было также на соображеніяхъ первенствующей важности и что неудовлетвореніе такового поставило бы Общество въ безвыходное положеніе и лишило его возможности выполнить начинаніе, заслужившее не только сочувствіе Правительства, но и одобреніе и Державное покровительство ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА.

Ходатайство Комитета было удовлетворено полностью: отношеніемъ отъ 17-го ноября 1912 года Начальникъ Штаба Войскъ Гвардіи и Петроградскаго Военнаго Округа Свиты ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА Генераль-Маіоръ Гулевичъ увѣдомилъ Комитетъ, что „Августѣйшій Главнокомандующій разрѣшилъ предоставить въ пользованіе ИМПЕРАТОРСКОМУ Россійскому Автомобильному Обществу кромѣ Михайловскаго манежа и манежъ Лейбъ-Гвардіи Сводно-Казачьяго полка, а также воспользоваться для возведенія временныхъ построекъ дворомъ между означенными манежами съ 3-го мая по 15-е іюня“.

Городская Дума также согласилась удовлетворить просьбу Комитета объ отдачѣ въ его распоряженіе части площади передъ Михайловскимъ манежемъ, хотя и воспользовалась случаемъ взять за этотъ въ обычное время бездоходный участокъ приличную арендную плату по 50 коп. за кв. метръ занятой выставочными зданіями площади.

Такимъ образомъ, вопросъ о выставочной территоріи былъ принципиально рѣшенъ еще осенью 1912 года.

При возбужденіи ходатайства о предоставленіи для выставки манежного двора имѣлось въ виду построить на этомъ дворѣ отдѣльный павильонъ, но къ концу января 1913 года поступило уже 97 заявленій отъ желающихъ участвовать въ выставкѣ, и это заставило Комитетъ отказаться отъ первоначальнаго предположенія, а было рѣшено использовать подъ выставочныя зданія весь дворъ полностью.

Съ цѣлью скорѣйшаго рѣшенія этого вопроса въ засѣданіе Комитета были приглашены Старшій техникъ Градоначальства гражданскій инже-



Манежный дворъ до постройки.

неръ М. Ф. Гейслеръ и Начальникъ 1-ой инженерной дистанціи полковникъ С. И. Рудницкій, въ вѣдѣніи коего находился Михайловскій манежъ. На этомъ засѣданіи прежде всего выяснилось, что возвести, какъ раньше предполагалось, во дворѣ деревянный павильонъ невозможно, ибо таковая постройка по указанію д. с. с. Гейслера, противорѣчитъ требованіямъ строительнаго устава.

Обсудивъ разныя предположенія о возведеніи огнестойкой постройки, Комитетъ выяснилъ, что съ точки зрѣнія технического надзора представлялось бы болѣе желательнымъ перекрытіе всего двора отъ стѣны одного манежа до стѣны другого, съ 5 саженымъ промежуткомъ между проектируемымъ зданіемъ и офицерскимъ флигелемъ. Хотя комбинація эта тоже не вполне удовлетворяла требованіямъ строительнаго устава однако, инте-

ресы живого дѣла одержали верхъ, и Инженеръ Гейслеръ нашель возможнымъ дать свое предварительное согласіе на постройку такого сооруженія, поставивъ необходимымъ условіемъ сооруженіе перекрытія изъ желѣза. Этотъ проектъ и былъ окончательно принятъ Комитетомъ.

Принявъ такое рѣшеніе, Комитетъ немедленно вступилъ въ переговоры съ различными металлическими заводами, затребовавъ смѣты на указанную работу. Большинство заводовъ, въ виду краткости срока для исполненія намѣченного сооруженія, отказалось отъ предлагаемаго заказа, и только Компанія Петроградскаго Металлическаго Завода выразила согласіе взять на себя исполненіе указанной работы. При предварительныхъ переговорахъ съ представителями Металлическаго завода обсуждался вопросъ о возможности устройства перекрытія по двумъ вариантамъ. По первому варианту проектировалось зданіе облегченнаго типа, съ небольшимъ запасомъ прочности, рассчитанной лишь на преодоленіе сопротивленій отъ вѣса самой конструкціи и давленія вѣтра; все сооруженіе представляло собою временную конструкцію. Второй же вариантъ—давалъ солидную конструкцію постояннаго типа, съ большимъ запасомъ прочности, рассчитаннымъ на зимнюю нагрузку отъ снѣга, двойное остекленіе, усиленный вѣсъ самой конструкціи и давленіе вѣтра.

Стоимость постояннаго зданія выразилась въ суммѣ 33.000 рублей, а временной конструкціи—на 26%о дешевле. По требованію В. В. Свѣчина Металлическій заводъ изготовилъ и представилъ Комитету необходимые чертежи постоянной конструкціи. При разсмотрѣннн этого вопроса нѣкоторые изъ членовъ Комитета, руководясь соображеніями экономіи, настаивали на принятіи перваго, т. е. болѣе дешеваго проекта, но В. В. Свѣчинъ, С. А. Ауэрбахъ, Ф. В. Эбергардтъ и др. указывали Комитету, что эта экономія только кажущаяся: временное зданіе по окончаніи выставки можетъ быть продано только на сломъ, за цѣну, далеко не соответствующую его стоимости, тогда какъ солидная конструкція найдетъ себѣ болѣе выгоднаго покупателя для переноса ея въ другое мѣсто и съ другой цѣлью. Послѣ небольшихъ преній Комитетъ остановилъ свой выборъ на второмъ вариантѣ.

Съ Компаніей Петроградскаго Металлическаго Завода на постройку перекрытія былъ заключенъ договоръ, въ силу котораго заводъ этотъ принималъ на себя обязательство выстроить изъ собственныхъ матеріаловъ „во дворѣ Михайловскаго манежа желѣзную конструкцію въ 5 пролетовъ, рассчитанную на полную нагрузку отъ собственнаго вѣса, вѣса покрытія, вѣса снѣга и отъ давленія вѣтра, всего въ 180 клгр. на кв. метръ горизонтальной проекціи перекрытія, причемъ противъ бокового давленія вѣтра на среднее арочное перекрытіе устраивались противовѣтренныя раскосныя фермы на прилежавшихъ боковыхъ пролетахъ, а торцевыя стѣны выше уровня колоннъ рассчитаны на горизонтальное давленіе вѣтра въ 120 клгр. на кв. метръ; напряженіе въ матеріалѣ не должно было превосходить 1000 клгр. на кв. см. сѣченія и коэффициентъ прочности длинныхъ частей конструкціи, рассчитанныхъ по формулѣ Эйлера, долженъ былъ быть не меньше 5*.

Срокомъ исполненія заказа было назначено 22-е апрѣля, при условіи допущенія рабочихъ Петроградскаго Металлическаго Завода къ сборкѣ конструкции не позднѣе 5-го марта. Срочность исполненія принятыхъ обязательствъ обезпечивалась со стороны завода неустойкой а за досрочное исполненіе заказа со стороны ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества была назначена поощрительная премія въ размѣрѣ 5.000 рублей.

Контрактъ, предусматривавшій всѣ мелочи, былъ составленъ Генеральнымъ Комиссаромъ при ближайшемъ участіи Е. В. Рожина и Р. Э. Мельцера.

Послѣ заключенія контракта Комитету пришлось вновь обратиться къ Начальнику Штаба Войскъ Гвардіи и Петроградскаго Военнаго Округа съ просьбой о предоставленіи манежей и двора между ними не съ 3-го мая, какъ то было уже разрѣшено, а въ болѣе ранніе сроки, именно: Михайловскаго и Л.-Гв. Сводно-Казачьяго полка манежей съ 23-го апрѣля, а манежнаго двора съ 5-го марта. Ходатайство Комитета и на этотъ разъ было удовлетворено полностью.

По заключеніи контракта съ Металлическимъ Заводомъ и по полученіи отъ него конструктивныхъ чертежей, Комитетъ составилъ смѣты на покрытіе крыши стекломъ и деревомъ подъ толь и разослалъ предложенія многимъ заинтересованнымъ въ этой работѣ фирмамъ. Путемъ конкуренціи цѣны заявленныя подрядчиками удалось значительно понизить.

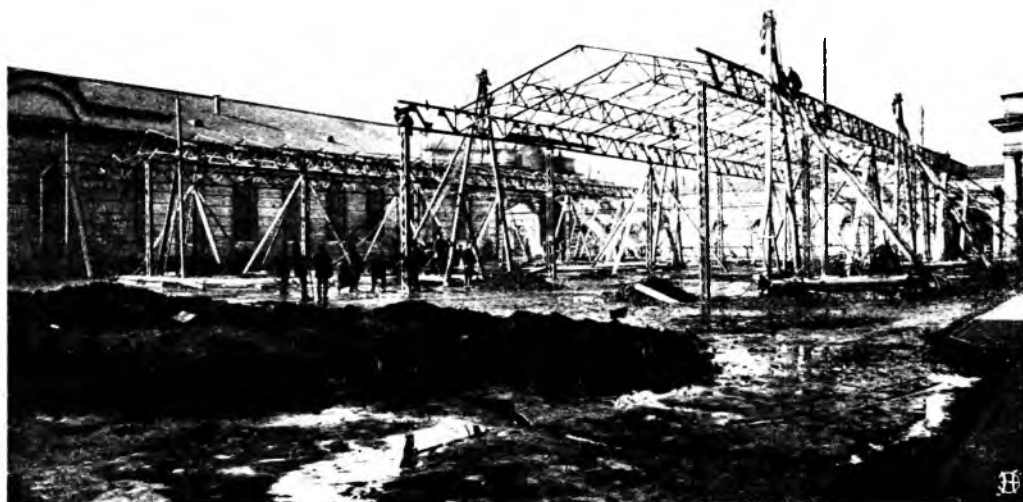
Въ мартѣ мѣсяцѣ въ рукахъ Комитета имѣлись уже подписанные договоры съ Петроградскимъ Стекольно-Промышленнымъ Обществомъ на остекленіе металлической конструкции по цѣнѣ 5 руб. 75 коп. за кв. сажень въ торцевыхъ стѣнахъ и по 6 руб. за кв. сажень крыши; плотничныя работы были сданы подрядчику В. Н. Корелову, а покрытіе толемъ было предоставлено Ф. Цинзеру по весьма скромнымъ цѣнамъ.

Условія съ означенными лицами, также какъ и съ Металлическимъ Заводомъ, предусматривали неустойку за опозданіе къ опредѣленному сроку и премію за досрочное исполненіе заказа. Здѣсь слѣдуетъ отмѣтить, что брусья, оранжерейные горбыли, тесъ,—словомъ все необходимое для сооруженія крыши было предоставлено, благодаря любезному содѣйствію члена Организационнаго Комитета П. Н. Бѣляева, фирмой „П. Бѣляева Наслѣдники“ въ чрезвычайно короткій срокъ и по весьма сходнымъ цѣнамъ.

Стадія предварительныхъ переговоровъ и заключенія контрактовъ была закончена къ началу марта.

5-го марта Металлическій заводъ долженъ былъ приступить къ установкѣ конструкции на мѣсто. Подготовка ямъ подъ ростверки колоннъ по контракту лежала на Комитетѣ, который получилъ возможность приступить къ землянымъ работамъ только 4-го марта, т. к. взявшій на себя исполненіе этой работы подрядчикъ въ самомъ началѣ увидѣлъ, что вслѣд-

стві мерзлаго грунта производительность работы чрезвычайно ничтожна, бросилъ начатую работу, чѣмъ поставилъ Комитетъ въ необходимость вести эти работы въ теченіе нѣкотораго времени хозяйственнымъ способомъ. Работали днемъ и ночью почти безъ перерыва. Нѣкоторую задержку въ работахъ вызвала уборка бывшей во дворѣ манежа горки изъ промерзлой глины, съ большимъ трудомъ поддававшейся рытью; и препятствовала успѣшности работъ ледяная кора, покрывавшая весь дворъ; чтобы удешевить работы по вывозкѣ, была поставлена примитивная снѣготаялка. Вскорѣ

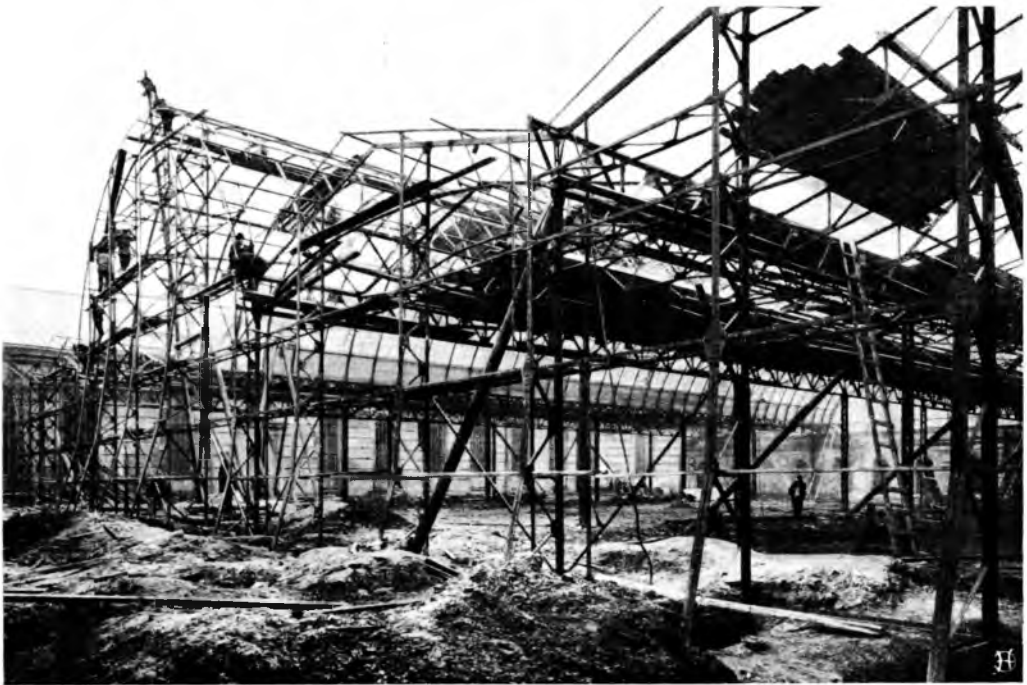


Установка фермъ.

былъ найденъ другой подрядчикъ и земляныя работы пошли интенсивнѣе. Къ вечеру 6-го марта мѣста для установки первыхъ колоннъ были уже готовы, и Металлическій заводъ приступилъ къ ихъ установкѣ и сборкѣ фермъ подъ наблюдениемъ монтера г. Капшицера. Фермы собирались сначала на землѣ, скрѣплялись на болтахъ продольными балками и затѣмъ сразу, по нѣсколько пролетовъ поднимались краномъ на установленныя заранѣе колонны; сначала устанавливались двускатные пролеты, а потомъ ихъ связывали арочнымъ перекрытиемъ и устанавливали односкатныя фермы, примыкавшія къ стѣнамъ Михайловскаго манежа съ одной стороны и къ стѣнамъ Манежа Л.-Гв. Сводно-Казачьяго полка съ другой.



Подъемъ полуциркульныхъ стропиль.



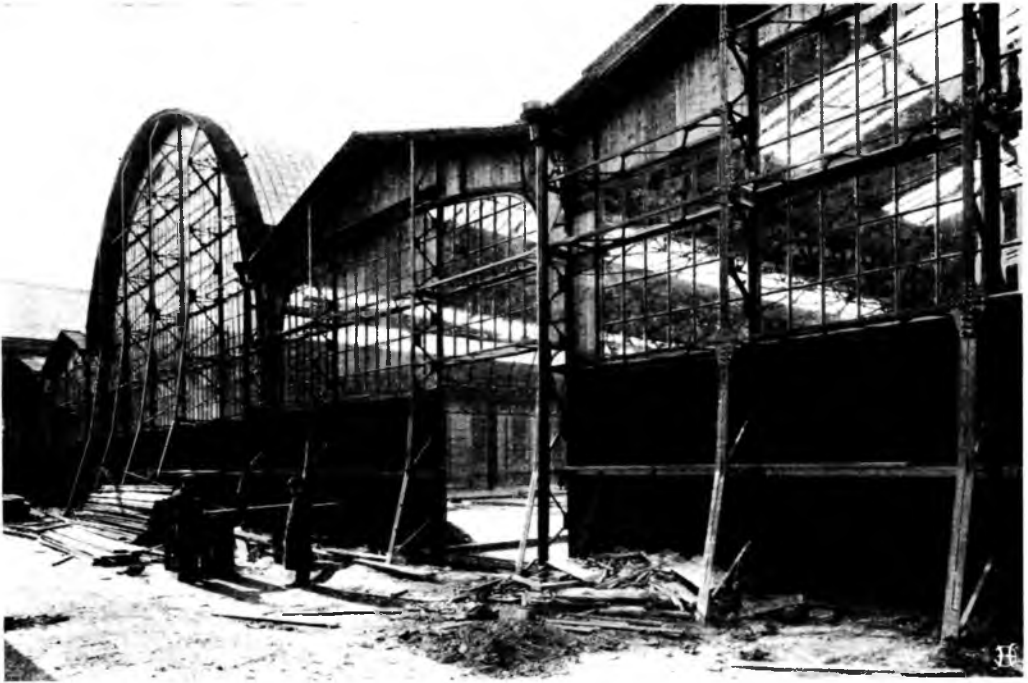
Обрѣшеченіе крыши.

При этомъ выяснилась необходимость переноски проложенныхъ вдоль указанныхъ стѣнъ магистралей, мѣшавшихъ укрѣпленію стѣнныхъ фермъ. Одновременно съ переноскою этихъ магистралей были проложены новые провода для освѣщенія территории въ ночное время, когда также производились работы. Когда около половины площади двора была перекрыта фермами и послѣднія были раскрѣплены надлежащимъ образомъ, приступили немедленно къ ихъ обрѣшеченію оранжерейными горбылями и



Остекленіе крыши.

тесомъ подъ толь. Работы по сборкѣ и установкѣ конструкціи шли съ изумительной скоростью, о чемъ краснорѣчиво свидѣтельствуютъ помещенныя въ текстъ фотографіи различныхъ моментовъ постройки и слѣдующія даты: къ постановкѣ конструкціи на мѣсто приступлено было 5-го марта, а 1-го апрѣля Комитетъ принялъ ее отъ Металлическаго завода въ готовомъ видѣ. Почти одновременно съ установкой металлической конструкціи были окончены всѣ плотничныя работы по покрытію этого зданія: весь необходимый для этой работы матеріалъ соответствующихъ профилей и размѣровъ, своевременно заказанный Комитетомъ фирмъ „Наслѣдники П. Бѣляева“, имѣлся уже на лицо и оставалось только размѣстить и раскрѣпить его въ надлежащихъ мѣстахъ, не тратя времени на пригонку отдѣльных частей. Немедленно за плотниками принялись за работу по остекле-



Фасадъ желѣзнаго зданія со двора.



Центральная аллея стекляннаго павильона.

нію, а внизу въ то же время спѣшили съ прокладкой электрической и водопроводной сѣти, устройствомъ стандовъ и ихъ декорированіемъ. Всѣ эти работы, организованная Генеральнымъ Комиссаромъ, шли въ строгой послѣдовательности одна за другою. Благодаря такой распорядительности стеклянный павильонъ былъ готовъ своевременно.

Для сообщенія этого павильона съ Михайловскимъ манежемъ и другими Отдѣлами выставки представилось необходимымъ проломать стѣну въ помѣщеніяхъ ИМПЕРАТОРСКАГО подъѣзда и сломать три окна въ казачьихъ



Боковая галлерея.

конюшняхъ и одно окно въ Михайловскомъ манежѣ. Имѣя въ виду, что работы въ помѣщеніяхъ ИМПЕРАТОРСКАГО подъѣзда могутъ быть произведены не иначе, какъ съ разрѣшенія Министра Императорскаго Двора, Комитетъ еще въ маѣ мѣсяцѣ возбудилъ соответствующее ходатайство и, заручившись разрѣшеніемъ на эти работы, испросилъ также согласіе Начальника Управленія по квартирному довольствію войскъ генерала Маркова на производство упомянутыхъ работъ въ казачьихъ конюшняхъ и манежѣ.

Къ этому времени полнѣ опредѣленно выяснились по количеству заявленій размѣры необходимой площади передъ Михайловскимъ манежемъ и былъ составленъ въ окончательномъ видѣ планъ стандовъ и въ этой части выставки.

Комитетъ вновь обратился въ Городскую Управу съ письмомъ, въ которомъ, подтверждая свое желаніе использовать площадь передъ манежемъ и ссылаясь на имѣвшееся уже въ распоряженіи Комитета принципиальное согласіе Городской Думы, устанавливалъ размѣры намѣченной площади и срокъ пользованія ею. Указавъ при этомъ Городской Управѣ, что подобныя выставки, вызывая общее оживленіе, привлекаютъ массу лицъ, обслуживающихъ станды и посѣтителей изъ провинціи и изъ-за границы, способствуютъ сильному развитію автомобильнаго передвиженія и тѣмъ самымъ сильно повышаютъ доходность городовъ и подтвердивъ справедливость указаннаго ссылкой на практику заграничныхъ муниципалитетовъ, которые въ подобныхъ случаяхъ идутъ навстрѣчу организаторамъ выставокъ и оказываютъ имъ даже матеріальную поддержку, Комитетъ ходатайствовалъ объ освобожденіи его отъ платы за пользованіе площадью. Тѣмъ не менѣе Петроградская Городская Управа не удовлетворила ходатайства и даже не сочла нужнымъ объ этомъ поставить Комитетъ въ извѣстность.

По порученію Комитета Р. Э. Мельцеромъ былъ составленъ проектъ зданія на площади передъ Михайловскимъ манежемъ и со всѣми деталями представленъ на разсмотрѣніе Комитета. По утвержденіи означеннаго проекта, выполненіе его было поручено подрядчику А. И. Яковлеву, заявившему наименьшую цѣну изъ всѣхъ представившихъ смѣты на указанную работу.

Крупная и спѣшная работа по устройству стандовъ и помоста для ресторана была взята на себя фирмой „Наслѣдники П. Бѣляева“.

Освѣщеніе и украшеніе выставки. Установка электрическаго освѣщенія на выставкѣ была сдана Петроградскому Арматурно-Электрическому Акціонерному Обществу, специализировавшемуся на этого рода работахъ, а питаніе сѣти токомъ приняли на себя Бельгійское Акціонерное Общество „Электрическое Освѣщеніе г. Петрограда“ и Общество „Геліосъ“. При подсчетѣ энергіи, необходимой для освѣщенія всей территоріи выставки выяснилось, что количество ея настолько велико, что сѣченіе кабеля, проложеннаго вблизи Михайловскаго манежа, недостаточно, и явилась необходимость прокладки новаго дополнительнаго кабеля и установки новаго трансформатора, каковая работа и была немедленно выполнена.

Вопросъ о декорации выставки былъ рѣшенъ еще въ январѣ 1912 года. Членъ Общества классный художникъ, архитекторъ Двора ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА Р. Э. Мельцеръ при первомъ же обращеніи къ нему Предсѣдателя Комитета выразилъ полную готовность взять на себя безвозмездно трудъ составленія эскизовъ украшеній. Въ концѣ января 1913 года проектъ этотъ былъ представленъ на разсмотрѣніе Комитета. Исключительный талантъ Р. Э. Мельцера проявился и здѣсь въ полной

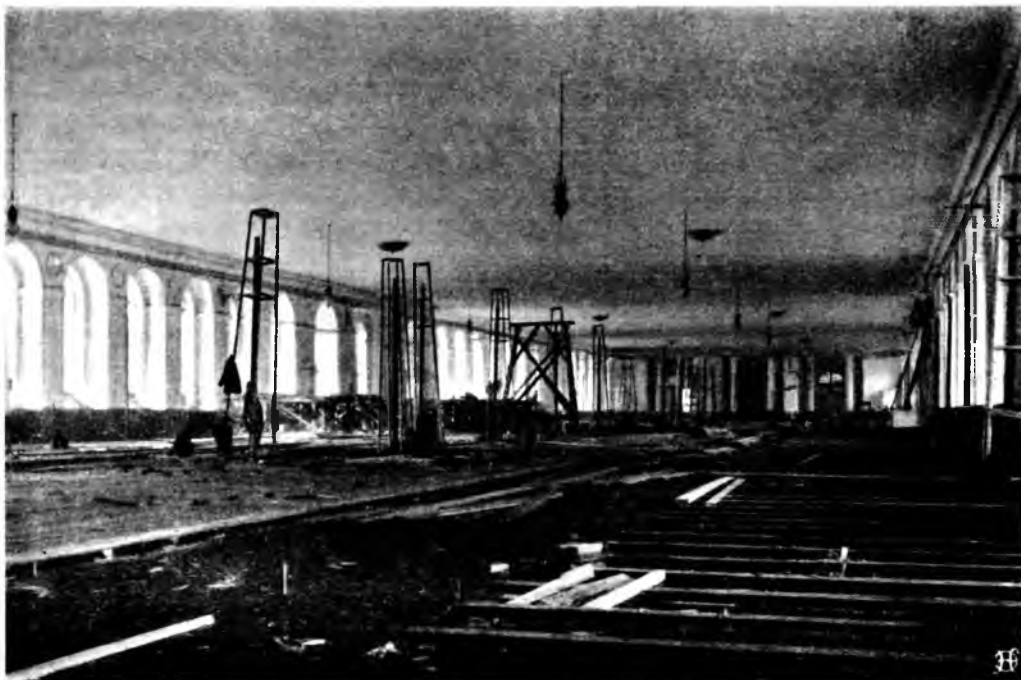
мѣрѣ: эскизы въ стилѣ empire, исполненные въ краскахъ, отличаясь отсутствіемъ рѣзкихъ эффектовъ, обѣщали дать рѣдкую, строгую, стильную красоту всей выставкѣ. Комитетъ шумными и продолжительными аплодисментами выразилъ талантливому автору свое полное удовлетвореніе представленнымъ проектомъ. Изъ послѣдовавшаго затѣмъ обмѣна мнѣній выяснилась необходимость заручиться надежнымъ декораторомъ для осуществленія этого проекта. Рѣшено было устроить конкурсъ. Вскорѣ въ распоряженіи Комитета оказались нѣсколько смѣтъ декораторовъ, среди которыхъ была фирма „Ө. Мельцеръ“, назначившая цѣну въ суммѣ около 65.000 руб.; цѣны всѣхъ остальныхъ были значительно ниже. Комитетъ, зная по опыту прежнихъ лѣтъ, отличную исполнительность фирмы „Ө. Мельцеръ“, вынесъ принципиальное рѣшеніе о предоставленіи работъ по украшенію выставки фирмѣ „Ө. Мельцеръ“, вступилъ съ нею въ детальные переговоры. Путемъ упрощенія нѣкоторыхъ частей проекта, съ одной стороны, и уступки съ заявленныхъ фирмой цѣнъ, съ другой, удалось придти къ окончательному соглашенію и заключить смѣту въ суммѣ 37.500 руб. Съ этой фирмой, какъ со всѣми другими подрядчиками, былъ заключенъ контрактъ, обеспечивавшій Комитету своевременное исполненіе всѣхъ принятыхъ фирмою обязательствъ неустойкою. Контрактъ этотъ предусматривалъ производство работъ по украшенію только Михайловскаго манежа, желѣзнаго зданія и манежа Л.-Гв. Сводно-Казачьяго полка; декоративныя работы внутри деревяннаго павильона было рѣшено произвести хозяйственнымъ способомъ.

Мелкія работы. Кромѣ этихъ крупныхъ работъ по устройству выставки, былъ, конечно, какъ и во всякомъ большомъ дѣлѣ, рядъ мелкихъ работъ, незамѣтныхъ, но имѣвшихъ серьезное значеніе, какъ напримѣръ, рытье ямъ и канавъ подъ ростверки для колоннъ металлической конструкціи, прокладка водопроводной сѣти, мелкія украшенія, изготовленіе вывѣсокъ на станды, расположенные въ деревянномъ зданіи, приготовленіе представительскихъ плакатовъ и т. п. Всѣ эти мелочи были своевременно предусмотрѣны Комитетомъ, и для исполненія всѣхъ этихъ работъ было приглашено нѣсколько мелкихъ подрядчиковъ.

Всѣ переговоры съ лицами, заявившими о своемъ желаніи взять на себя исполненіе тѣхъ или иныхъ изъ вышеуказанныхъ работъ, велись непосредственно Генеральнымъ Комиссаромъ инженеромъ С. А. Ауэрбахъ и имъ же подписывались всѣ контракты. Генеральный Комиссаръ, богатый практическимъ опытомъ въ подобныхъ дѣлахъ, предусмотрѣлъ всѣ мелочи будущихъ работъ, организовалъ ихъ производство въ строгой послѣдовательности, и только благодаря этому къ назначенному сроку выставка оказалась вполне законченной, и всѣ расходы по ея оборудованію, несмотря на чрезвычайную спѣшность, оказались не превосходящими обычныхъ нормъ.

Михайловскій манежъ и площадь передъ нимъ наполнилась сотнями рабочихъ различныхъ подрядчиковъ Комитета, возчиками строительныхъ

матеріаловъ. и всѣ работы сразу двинулись полнымъ ходомъ. Постройка портала и деревяннаго зданія, исполнявшаяся подрядчикомъ Яковлевымъ подъ непосредственнымъ наблюденіемъ помощника Р. Ѡ. Мельцера, инженера Г. Л. Конради. также, какъ и постройка металлической конструкціи. шла съ лихорадочной спѣшностью. Всѣ части зданія были заготовлены заранѣе и здѣсь, на мѣстѣ, ихъ оставалось лишь поставить



Устройство стеновъ въ Михайловскомъ манежѣ.

и раскрѣпить, и только благодаря этой предварительной заготовкѣ всего строительнаго матеріала. Комитетъ успѣлъ въ 10—12 дней выстроить огромное помѣщеніе для машинъ и закончить всѣ другія работы по освѣщенію и декорации этого отдѣла и размѣстить по стандамъ всѣ прибывшія ко дню открытія экспонаты. Предсѣдатель Комитета В. В. Свѣчинъ, Генеральный Комиссаръ С. А. Ауэрбахъ и Р. Ѡ. Мельцеръ по нѣскольку разъ въ день являлись на мѣсто работъ и лично руководили ими; дѣятельнымъ энергичнымъ и расторопнымъ помощникомъ ихъ былъ К. И. Краузе, впоследствии смотритель выставки, неотлучно находившійся начиная съ 5 Марта на территоріи выставки и всегда и всюду поспѣвавшій, подбадривавшій рабочихъ. Здѣсь слѣдуетъ отмѣтить, что всѣ подрядчики, взявшіе на себя тѣ или иныя работы по оборудованію выставки

оказались выше всяких похвалъ: порученныя имъ работы были отлично выполнены и, что было особенно цѣнно для Комитета, выполнены своевременно, несмотря на ничтожный промежутокъ времени, бывшій въ ихъ распоряженіи.

Страхованіе и охрана.

Говоря о работахъ Комитета по оборудованію выставки нельзя обойти молчаніемъ мѣръ, принятыхъ имъ для охраны выставки вообще и въ пожарномъ отношеніи въ особенности. Вопросъ объ этомъ былъ поднятъ еще въ Іюнь 1912 года и уже тогда Комитетъ, войдя въ сношеніе съ страховымъ обществомъ „Саламандра“, установилъ размѣръ страховой преміи за экспонаты въ 1 руб. 35 коп. съ 1000 руб. При этомъ должно быть отмѣчено, что Комитетъ, не имѣя возможности предоставить всѣмъ экспонатамъ одинаковыхъ условій въ отношеніи пожарной безопасности, не счелъ себя вправѣ возложить на счетъ г.г. экспонентовъ излишнихъ расходовъ по страхованію экспонатовъ въ деревянномъ зданіи и установилъ поэтому однообразную плату для всѣхъ отдѣловъ выставки, пополнивъ убыточность этой операціи изъ собственныхъ средствъ. Вышеприведенный размѣръ преміи былъ опубликованъ въ правилахъ выставки и тамъ же предъявлялось требованіе страхованія всѣхъ экспонатовъ выставки, обязательное для всѣхъ г.г. экспонентовъ.

Правилами выставки допускалось исключеніе въ этомъ отношеніи только въ томъ случаѣ, если фирма представляла надлежаще засвидѣтельствованную подписку о неимѣніи къ ИМПЕРАТОРСКОМУ Россійскому Автомобильному Обществу никакихъ претензій на случай, если ихъ экспонаты будутъ истреблены или попорчены пожаромъ. Огромное большинство фирмъ страховало свои экспонаты черезъ посредство Комитета выставки и только 3—4 фирмы дали вышеуказанную подписку. Кромѣ того, Комитетомъ были застрахованы какъ самыя зданія выставки, такъ и ея украшенія. Суммы, въ которыхъ были застрахованы зданія и экспонаты, выразились слѣдующими цифрами:

Крыша Михайловскаго манежа	200.000 руб.
Зданія Л.-Гв. Сводно-Казачьяго полка	340.000 „
Желѣзная конструкція	50.000 „
Деревянное зданіе передъ Манежемъ	18.000 „
Станды и декорация выставки	109.375 „
Экспонаты	3.000.000 „

Страхуя экспонаты и зданія и слагая тѣмъ самымъ съ себя матеріальную отвѣтственность, Комитетъ всетаки считалъ своимъ долгомъ принять всѣ возможныя мѣры къ обезпеченію пожарной безопасности. Съ этой цѣлью былъ устроенъ, во-первыхъ, рядъ запасныхъ выходовъ, направленіе къ которымъ указывалось аншлагами съ соответствующими надписями на трехъ языкахъ и стрѣлками, во-вторыхъ, проложена дополни-

тельная водопроводная сѣть съ кранами и рукавами, постоянно, днемъ и ночью, обслуживавшаяся дежурными пожарными, въ-третьихъ, была устроена пожарная электрическая сигнализациа въ Инженерную часть, а по всей территоріи Выставки были разставлены бесплатно предоставленные въ распоряженіе Комитета фирмой „Густавъ Листъ и К^о“ ручные огнетушители, обращенію съ которыми были обучены всѣ артельщики, обслуживавшіе выставку. Въ ночное время кромѣ пожарныхъ дежурило 10—12 человекъ артельщиковъ. Преслѣдуя ту же цѣль пожарной безопасности, Комитетъ категорически запрещалъ ввозить на территорію выставки огнеопасныя вещества, какъ то: бензинъ, керосинъ и т. п., тщательно слѣдилъ за тѣмъ, чтобы ни въ одной машинѣ не оставалось въ бакахъ капли бензина, повсюду были вывѣшены на трехъ языкахъ плакаты о запрещеніи курить, каковое требованіе особенно строго соблюдалось во время производства работъ по постройкѣ и декорированію зданій и во время раскупорки экспонатовъ, когда опилки, стружки, солома, бумага и другой укупорочный, легко воспламеняющійся матеріалъ былъ въ изобиліи разбросанъ по полу. Словомъ, и съ этой стороны Комитетомъ было сдѣлано все для обезпеченія какъ интересовъ г.г. экспонентовъ, такъ и публики; выработка и обсужденіе всѣхъ этихъ мѣръ производились при непосредственномъ участіи члена ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества брендтъ-маіора И. А. Литвинова.

Общая охрана имущества и экспонатовъ выставки была поручена 5-й артели посыльныхъ, поставившей для этого около 50 человекъ изъ среды своихъ членовъ; подъ страхомъ большихъ штрафовъ, обусловленныхъ въ договорѣ, заключенномъ Комитетомъ съ этой артелью, членамъ ея вмѣнялся въ обязанность бдительный надзоръ за цѣлостью экспонатовъ, ихъ впускомъ и выпускомъ съ территоріи выставки, продажа и контроль входныхъ билетовъ и обслуживаніе подъѣзда выставки. Охрана платья посѣтителей лежала на обязанности арендатора вѣшалки, съ которымъ также было заключено условіе, обезпечивавшее возмѣщеніе убытковъ потерпѣвшему на случай пропажи какихъ-либо сданныхъ на храненіе вещей.

Планъ Выставки. Вопросъ о размѣщеніи экспонатовъ на выставкѣ и въ связи съ этимъ вопросъ о планѣ ея обсуждался неоднократно въ самомъ началѣ 1912 года на засѣданіи Комитета, которымъ тогда еще было постановлено,—предоставить Михайловскій манежъ исключительно для экспонатовъ I и II классовъ, всѣ автомобили спеціальнаго назначенія сосредоточить въ павильонѣ во дворѣ Манежа, а для грузовиковъ устроить навѣсъ на площади передъ манежемъ; аксессуарамъ автомобилизма, занимающимъ обыкновенно мелкіе станды, предположено было отдать конюшню и манежъ Л.-Гв. Сводно-Казачьяго полка; при этомъ категорически было постановлено: не допускать совершенно экспонатовъ, не имѣющихъ прямого отношенія къ автомобилизму и портящихъ общій

видъ выставки. Въ виду того, что въ это время Комитетъ предполагалъ производить продажу стандовъ по заранѣ выработанному плану, было крайне необходимо изготвить планъ выставки въ самомъ близкомъ будущемъ. Трудъ составленія плана взяли на себя П. Н. Бѣляевъ и Б. С. Постниковъ и представили свои проекты. Въ засѣданіи 29 марта 1912 года, по разсмотрѣніи ихъ, лучшимъ былъ признанъ проектъ П. Н. Бѣяева, каковой послѣ нѣкоторыхъ измѣненій и былъ принципиально одобренъ. Проектъ этотъ предусматривалъ разбивку стандовъ только внутри Михайловскаго манежа, въ которомъ предполагалось провести три продольныхъ аллеи, среднюю—главную, шириной въ 4 метра и двѣ боковыхъ по 3 метра; этими аллеями манежъ разбивался на четыре длинныхъ площади, предназначавшихся для размѣщенія стандовъ. Крупнымъ недостаткомъ этого плана было то, что станды, расположенные вдоль стѣнъ манежа, оказались черезчуръ узкими и неудобными для расположенія на нихъ крупныхъ экспонатовъ.

Впослѣдствіи явилось другое препятствіе къ принятію плана П. Н. Бѣяева, а именно, когда Комитетъ отказался отъ системы расцѣнки и продажи стандовъ по заранѣ составленному плану и принялъ новую систему дѣленія и продажи стандовъ по категоріямъ, планъ П. Н. Бѣяева былъ болѣе непримѣнимъ. Тогда вопросъ о планѣ выставки вновь былъ поставленъ на очередь, хотя при новой системѣ продажи и распредѣленія стандовъ Комитету въ отношеніи составленія плана пришлось занять выжидательное положеніе. Новый планъ не могъ быть составленъ до полученія конкретныхъ данныхъ о числѣ фирмъ, участвующихъ въ выставкѣ, и о величинѣ площади, занятой каждой фирмой въ томъ или другомъ классѣ.

Первый срокъ подачи заявленій о желаніи экспонировать былъ назначенъ правилами выставки на 5.18 ноября 1912 года и, слѣдовательно, къ составленію плана можно было приступить не ранѣ этого срока. Въ концѣ ноября были разсмотрѣны имѣвшіяся уже въ распоряженіи Комитета заявленія на станды, и тогда же выяснилась невозможность вмѣстить всѣ экспонаты I и II классовъ въ Михайловскомъ манежѣ, почему рѣшено было выдѣлить часть ихъ въ возводимый во дворѣ павильонъ; съ другой стороны, обиліе спеціальныхъ экспонатовъ, для которыхъ собственно и предполагалось построить этотъ павильонъ, убѣдило Комитетъ въ необходимости использовать подъ сооруженіе павильона, по возможности, всю площадь двора, что вызывалось и техническими соображеніями. Для грузовиковъ, сельско-хозяйственныхъ машинъ, лодочныхъ и судовыхъ моторовъ рѣшено было, какъ ранѣ и предполагалось, отвести особое деревянное зданіе на площади передъ манежемъ. Составленіе новаго плана выставки, Комитетъ поручилъ Генеральному Комиссару С. А. Ауэрбаху. При практическомъ осуществленіи этого порученія въ первую очередь былъ поставленъ вопросъ о наивыгоднѣйшемъ использованіи намѣченной территоріи выставки. Пришлось разрѣшать трудную задачу, ибо вполнѣ опредѣленныхъ данныхъ для ея рѣшенія въ то время все еще не имѣлось; надо было не только

принять въ расчетъ запись на станды, на которые были получены вполнѣ опредѣленные заказы, но и предусмотрѣть возможность удовлетворенія новыхъ требованій, которыя ежедневно поступали въ канцелярію выставки, несмотря на пени за опозданіе противъ перваго, назначеннаго Комитетомъ срока.

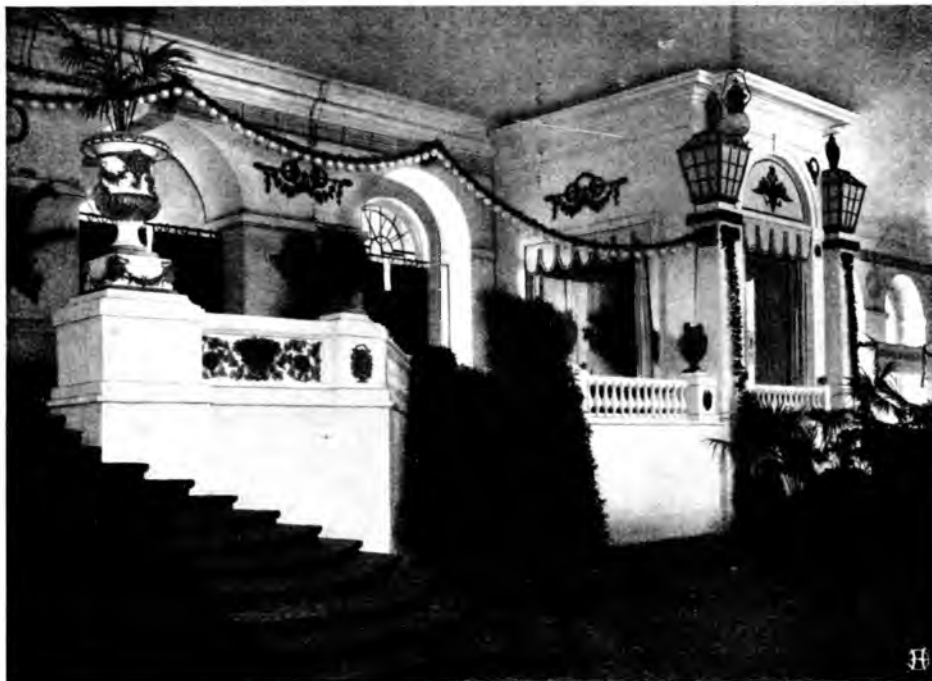
Однако, несмотря на это, Генеральный Комиссаръ представилъ на разсмотрѣніе Комитета къ засѣданію 24 января 1913 г. проектъ плана расположенія стандовъ на всей территоріи выставки. Проектъ этотъ въ общихъ его чертахъ заключался въ слѣдующемъ. Михайловскій манежъ разбивался только двумя продольными аллеями на три части: центральную, заключенную между аллеями, шириною въ 16 метровъ, и предназначавшуюся для двухъ рядовъ стандовъ, и двѣ боковыхъ, шириною по 6 метровъ, для стандовъ, расположенныхъ вдоль стѣнъ манежа; продольныя аллеи соединялись между собою двумя поперечными; буфетъ предполагалось, какъ и раньше, устроить въ задней части манежа; четыре продольныхъ аллеи дѣлили дворъ манежа на пять площадей для стандовъ. Манежъ Л.-Гв. Сводно-Казачьяго полка имѣлъ двѣ аллеи, соединявшіяся по концамъ его и посерединѣ тремя поперечными. Одна аллея съ расположенными по сторонамъ ея стандами—въ конюшнѣ, соединяющей Михайловскій и Л.-Гв. Сводно-Казачьяго полка манежи. Въ помѣщеніи для грузовиковъ—также одна центральная аллея и, наконецъ, кольцевая аллея въ отдѣлѣ сельско-хозяйственныхъ машинъ и лодокъ, причемъ внутреннее пространство кольца предполагалось использовать подъ устройство цвѣточныхъ клумбъ и декоративныхъ растений.

При разсмотрѣніи представленнаго проекта въ засѣданіи Комитета вопросъ о распредѣленіи стандовъ въ Михайловскомъ манежѣ, вызвалъ наибольшія пренія, причиной коихъ были укоренившіяся традиціи, по которымъ площадь манежа разбивалась всегда тремя аллеями. Новая система, нарушая традиціи, давала слѣдующія выгоды: во-первыхъ, двѣ аллеи, являясь совершенно равноцѣнными, уравнивали стоимость всѣхъ стандовъ, выходящихъ своими фасадами на эти аллеи, и при жеребьевкѣ стандовъ не могло быть мѣста нареканіямъ на невыгодное положеніе стада на территоріи манежа, во-вторыхъ, подобная система давала возможность использовать подъ станды максимумъ площади манежа и, наконецъ, станды, прилегавшіе къ стѣнамъ манежа, получались шестиметровой ширины, вполнѣ достаточной для размѣщенія весьма крупныхъ экспонатовъ.

При обсужденіи плана, по предложенію В. В. Свѣчина, измѣнили и второй традиціи: постановили устроить ресторанъ въ срединѣ манежа, противъ Императорскихъ ложъ.

При расположеніи ресторана въ задней части манежа помость его заграждалъ западный выходъ на Инженерную улицу. Въ центральной же части манежа обыкновенно помѣщали эстраду для музыкантовъ и, слѣдовательно, эта часть манежа не могла быть использована подъ устройство

стандовъ. Перенесеніе ресторана въ центръ давало Комитету возможность использовать прежнее мѣсто подъ устройство стандовъ и, тѣмъ самымъ способствуя наивыгоднѣйшей эксплуатаціи площади манежа, кромѣ того, позволяло устроить совершенно свободный проходъ къ выходу на Инженерную улицу и создать большую гарантію безопасности на случай пожара. Наконецъ, новое расположеніе ресторана не могло не способствовать уравненію цѣнности стандовъ: центральное мѣсто, создавая симметрію, являлось какъ бы нейтральнымъ въ отношеніи всѣхъ стандовъ и уравнивало до извѣстной степени выгоды ихъ расположенія.



Ресторанъ.

Въ новомъ мѣстѣ, ресторанъ, роскошно декорированный по проекту Р. Ф. Мельцера, явился украшеніемъ. Вскорѣ послѣ этого Генеральный Комиссаръ представилъ Комитету вполне разработанный планъ выставки со всѣми нанесенными столами, площадь которыхъ была рассчитана съ точностью до квадратныхъ сантиметровъ. Комитетъ, рассмотрѣвъ означенный планъ, единогласно утвердилъ оный и, по предложенію В. В. Свѣчина, отмѣтившаго сложность и отвѣтственность этой задачи и безукоризненность ея рѣшенія, единодушно выразилъ автору проекта С. А. Ауэрбаху свою признательность и благодарность шумными аплодисментами.

Впослѣдствіи Комитетъ, идя навстрѣчу желаніямъ фирмъ, дѣлалъ нѣсколько разъ небольшія измѣненія въ расположеніи и очертаніи стандовъ,

главнымъ образомъ въ деревянномъ зданіи, и только въ самомъ концѣ Апрѣля планъ оказался въ такомъ видѣ, какъ это видно изъ помѣщенного ниже чертежа (см. стр. 56—57).

Вся территория выставки распредѣлялась на отдѣлы, обозначавшіеся литерами А, В, С, D, E, F.

Въ отдѣлѣ литера А, расположенномъ налѣво отъ входа, размѣстились всѣ сельско-хозяйственные тракторы, автоплуги, лодки, лодочные и судовые моторы и переносный гаражъ; причемъ было использовано подъ устройство стоекъ и внутреннее пространство кольца.

Въ отдѣлѣ В (направо отъ входа)—грузовики и нѣкоторые автомобили специального назначенія, не вмѣстившіеся въ желѣзномъ павильонѣ.

Отдѣлъ С—Михайловскій манежъ—машины и шасси для города и туризма.

Отдѣлъ D—желѣзное зданіе—главнымъ образомъ машины специального назначенія, но здѣсь же размѣстились нѣкоторые изъ экспонатовъ 1-го и 2-го классовъ и, кромѣ того, четыре крупныхъ станда съ шинами.

Въ отдѣлахъ E (манежъ Л.-Гв. Св.-Казачьяго полка) и F—корридоръ, соединяющій Михайловскій и Казачій манежи, были расположены станды различныхъ принадлежностей автомобилизма: фары, фонари, изящная арматура, цѣпи, магнето, подшипниковые шарики, смазочные матеріалы, различные виды горючаго, посуда для ихъ храненія и т. п.

Номера стоекъ начинались съ Михайловскаго манежа, переходили въ желѣзное зданіе, оттуда въ манежъ Л.-Гв. Сводно-Казачьяго полка, затемъ въ галерею, соединяющую манежи, а оттуда въ деревянное зданіе, въ которомъ №№ стоекъ начинались со 150. Впослѣдствіи Комитетъ вынужденъ былъ обозначить №№ нѣкоторыхъ стоекъ буквами. Послѣ жеребьевки численные №№ были уже зафиксированы, между тѣмъ запись на станды еще не была прекращена и продолжали поступать новыя заявленія. Для этихъ вновь поступившихъ фирмъ, а также для бесплатно отведенныхъ стоекъ и было введено буквенное обозначеніе стоекъ.

Общее число стоекъ по всей территории выставки выразилось цифрой 198.

Расположеніе по отдѣламъ, а равно и площади стоекъ видны изъ слѣдующей таблицы.

Площадь стоекъ.	Число стоекъ въ отдѣлахъ:						Итого.
	А	В	С	D	E	F	
120 кв. м.	1	—	—	—	—	—	1
100 " "	1	2	—	—	—	—	3
80 " "	—	1	26	2	—	—	29
70 " "	1	2	6	4	—	—	13
60 " "	—	3	18	19	—	—	40

Площадь отдѣловъ.	Число стандовъ въ отдѣлахъ:						Итого.
	А	В	С	D	Е	Ф	
50 кв. м.	2	2	—	1	—	—	5
45 " "	1	—	—	—	—	—	1
40 " "	3	11	—	5	2	—	21
35 " "	2	—	—	—	—	—	2
30 " "	—	—	—	10	4	2	16
25 " "	—	1	—	—	—	1	2
20 " "	2	2	—	—	4	1	9
15 " "	2	3	—	1	4	—	10
10 " "	3	3	—	1	6	8	21
6 " "	—	—	—	—	2	—	2
5 " "	—	—	—	2	8	1	11
Отъ 5 до 2½ кв. м.	—	—	7	2	2	1	12
Итого	18	30	57	47	32	14	198

Распределе́ние стандовъ между фирмами, какъ выше уже сказано, происходило, согласно „Положенію о Выставкѣ“, путемъ жеребьевокъ въ присутствіи представителей фирмъ. Жеребьевокъ было двѣ. Въ первый разъ 1/14-го февраля разыгрывались станды для экспонатовъ 1-го, 2-го, 3-го, 4-го, 7-го, 9-го, 10-го, 11-го и 12-го классовъ. Запись на станды для экспонатовъ 5-го, 6-го и 8-го классовъ тогда еще не была закрыта и жеребьевка стандовъ этихъ классовъ была отложена до 26-го февраля. Принятію выбраннаго Комитетомъ способа жеребьевки предшествовали обсуждения его какъ при личныхъ переговорахъ В. В. Свѣчина съ представителями *Chambre Syndicale*, такъ и путемъ переписки. Французы настоятельно рекомендовали положить въ основу принятый ими принципъ: жеребьевкѣ подвергать не самые станды, а право выбора станда. Явившіеся къ жеребьевкѣ представители фирмъ вынимаютъ билетки съ порядковыми номерами и, въ порядкѣ доставшихся №№, сами выбираютъ изъ числа оставшихся свободными станды по плану и оставляютъ его за собой. Подобный способъ жеребьевки, съ успѣхомъ примѣнявшійся въ Парижѣ, былъ неприемлемымъ въ Россіи. Нельзя было разсчитывать, чтобы Гг. представители фирмъ пріѣхали въ Россію только для жеребьевки. Можно было съ увѣренностью сказать, что выборъ стандовъ для фирмъ пришлось бы дѣлать самому Комитету, а это создало бы почву для различныхъ неудовольствій, а можетъ быть и обвиненій Комитета въ пристрастіи. Поэтому Комитетъ съ самаго начала отклонилъ предложеніе французовъ и постановилъ производить жеребьевку въ порядкѣ, подробно описанномъ въ приводимыхъ ниже протоколахъ.

Протоколъ жеребьевки стандовъ принятой подъ Высочайшее Его Императорскаго Величества покровительство IV-й Международной Автомобильной Выставки.

1 14 февраля 1913 года въ помѣщеніи Императорскаго Россійскаго Автомобильнаго Общества Организационнымъ Комитетомъ Выставки въ составѣ Г. Предсѣдателя Комитета В. В. Свѣчина, Г. Генеральнаго Комиссара С. А. Ауэрбаха и др. и въ присутствіи коммерческаго атташе французскаго посольства г-на Вотье, уполномоченнаго германскихъ фирмъ г-на Де-Ла-Круа и представителей русскихъ и иностранныхъ фирмъ была произведена жеребьевка стандовъ принятой подъ Высочайшее Его Императорскаго Величества покровительство IV-й Международной Автомобильной Выставки.

Передъ началомъ жеребьевки Г. Предсѣдатель Организационнаго Комитета Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ въ краткой рѣчи ознакомилъ присутствовавшихъ съ результатами записей на станды фирмъ-экспонентовъ и съ предпринятыми Организационнымъ Комитетомъ мѣрами къ увеличенію территоріи Выставки постройкою добавочныхъ зданій, затѣмъ В. В. Свѣчинъ довелъ до свѣдѣнія гг. присутствовавшихъ о способѣ жеребьевки, утвержденномъ постановленіемъ Организационнаго Комитета и заключающемся въ томъ, что въ одной урнѣ будутъ помѣшены номера, подъ которыми значатся фирмы въ алфавитномъ спискѣ, а въ другой номера стандовъ, причемъ жеребьевка производится отдѣльно по классамъ и категоріямъ стандовъ.

При производствѣ жеребьевки билетикъ съ порядковымъ номеромъ экспонентовъ вынимался однимъ изъ членовъ Организационнаго Комитета и по прочтеніи названія фирмы, соотвѣтствовавшей вынутому номеру, приглашался представитель этой фирмы, которому предоставлялось вынуть изъ второй урны билетикъ съ номеромъ станда; за отсутствовавшихъ представителей фирмъ билетики съ номерами стандовъ вынимались за французскія фирмы—г-номъ Вотье, за германскія фирмы г-номъ Де-Ла-Круа, за русскія, швейцарскія и итальянскія фирмы—В. В. Свѣчинымъ, за англійскія и американскія фирмы— С. Э. Стивенсомъ.

Жеребьевка была произведена въ порядкѣ, обусловленномъ въ „Положеніи о Выставкѣ“, т. е. сначала были распределены станды I-го класса, начиная со стандовъ наибольшаго размѣра, затѣмъ были распределены станды 2-го, 3-го и 4-го классовъ и т. д.

При семъ прилагается списокъ экспонентовъ, съ указаніемъ номеровъ стандовъ, доставшихся имъ при жеребьевкѣ.

Подписали: Вотье, В. Бершертъ.

Протоколь жеребьевки стандовъ принятой подъ Высочайшее Его Императорскаго Величества покровительство IV-й Международной Автомобильной Выставки.

26-го февраля 1913 года въ помѣщеніи Императорскаго Россійскаго Автомобильнаго Общества Организаціоннымъ Комитетомъ Выставки подъ предсѣдательствомъ Вице-Президента Императорскаго Россійскаго Автомобильнаго Общества, В. В. Свѣчина, въ присутствіи членовъ Организаціоннаго Комитета Выставки и представителей отъ фирмъ экспонентовъ была произведена жеребьевка стандовъ, назначенныхъ для экспонатовъ 5-го, 6-го и 8-го классовъ.

Результаты жеребьевки:

Классъ 5.	Büssing	150
	Saurer	151
	Daimler Coventry	170
	Russo-Baltique	152
	Schneider & C ^o	169
	Daimler Motoren-Ges.	168
	Motoren & Lastwagen A.-G	153
	Neue Automobil-Gesellschaft	136
	Stoewer, Gebr.	167
	Adlerwerke	157
	Arbenz	156
	Berliet	163
	Delahaye	155
	Lorraine-Dietrich	164
	Opel, Adam	165
	Renault	158
	Isotta Fraschini	161
	„Lloyd“	160
Классъ 8.	„Alpha“	172
	Andrä & Rosenquist	177
	Thornycroft	173
C. X.	International Harvester C ^o	173
	Case, J. I.	175
	Komnick, F.	176
	Bothe, M.	171
	Stock	174

Присутствовали: (подп.) В. Бершетъ. П. Н. Бѣляевъ.

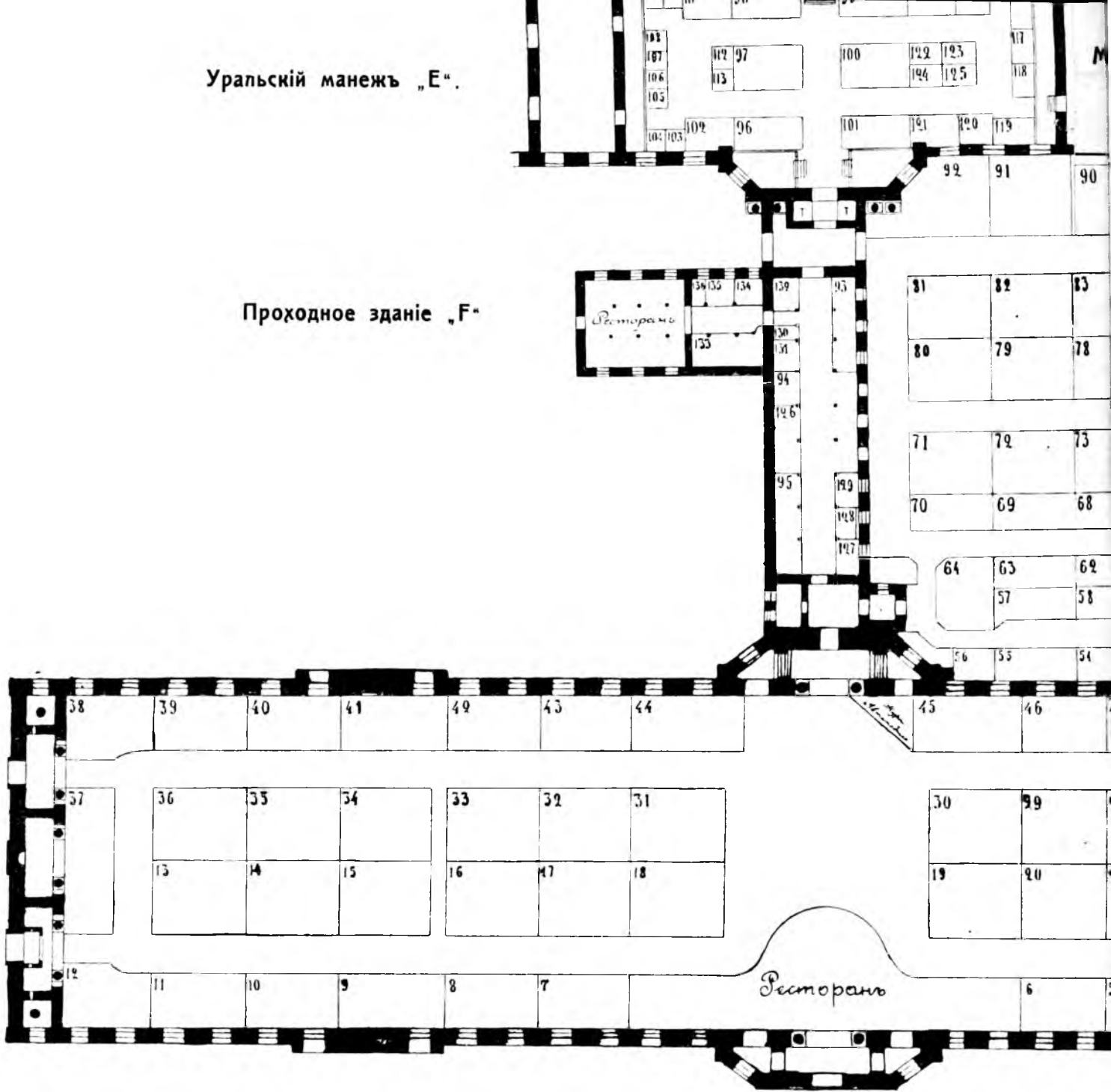
Нужно сказать, что списки фирмъ, приложенные при протоколахъ жеребьевокъ, ко дню открытія выставки оказались далеко не полными. Нѣкоторыя, правда, весьма немногочисленныя фирмы отказались совершенно отъ участія въ выставкѣ, и ихъ standy были отданы другимъ фирмамъ, заявленія которыхъ были приняты Комитетомъ условно, и кромѣ того прибавилось въ самое послѣднее передъ открытіемъ выставки время нѣсколько новыхъ, поэтому указанные въ протоколѣ жеребьевки отъ 1/14 февраля списки здѣсь не приводятся. Точный перечень всѣхъ бывшихъ на выставкѣ фирмъ и ихъ расположеніе по standамъ усматривается изъ нижеслѣдующаго списка въ порядкѣ номеровъ standовъ.

Списокъ фирмъ, принимавшихъ участіе въ состоящей подъ Высочайшимъ Его Императорскаго Величества покровительствомъ IV-й Международной Автомобильной Выставкѣ.

№№ стандовъ.	НАИМЕНОВАНИЕ ФИРМЫ.
1	Société anonyme des automobiles Delahaye, Paris.
2	The Zanchester Motor Co, Ltd. Birmingham.
3	Société des automobiles Brasier. Ivry-Port (Seine).
4	Automobiles Clément-Bayard. Paris.
5	Hupp-Motor Car Company, Detroit, Michigan U. S. A.
6	Dürkoppwerke Aktiengesellschaft, Bielefeld.
7	Paul Heinrich Pödeus, Automobilfabrik, Wismar (Meklenburg).
8	A. Hurch & Co, Motorwagenwerke-Aktiengesellschaft, Zwickau i. Sa.
9	Автомобильный заводъ И. П. Пузырева, Петроградъ.
10	„Dux“ Polyphon-werke A. G., Leipzig-Wahren.
11	Minerva Motors Société anonyme. Antwerpen.
12	Brennaborwerke Gebr. Reichstein. Brandenburg (Havel).
13	Carrosserie Schebera G. m. b. H., Berlin.
14	Société Lorraine des Anciennes Etablissements de Dietrich & Co. Luneville (France).
15	Laurin & Clément a. s. v. Mladé Boleslavi.
16	Société Anonyme des Automobiles Peugeot, Paris.
17	Société des Automobiles Mors. Paris.
18	Акционерное Общ. Русско-Балтійскаго Вагоннаго завода въ Ригѣ.
19	Panhard & Levassor. Paris.
20	Automobiles Renault. Billancourt (Seine).
21	Gebr. Stoewer, Fabrik für Motorfahrzeuge, Stettin.
22	Napier Motors Ltd., London.
23	Fabbrica Italiana Automobili Torino (Fiat).
24	The Daimler Motor Company Ltd. Coventry.

Уральскій манежъ „Е“.

Проходное здание „F“

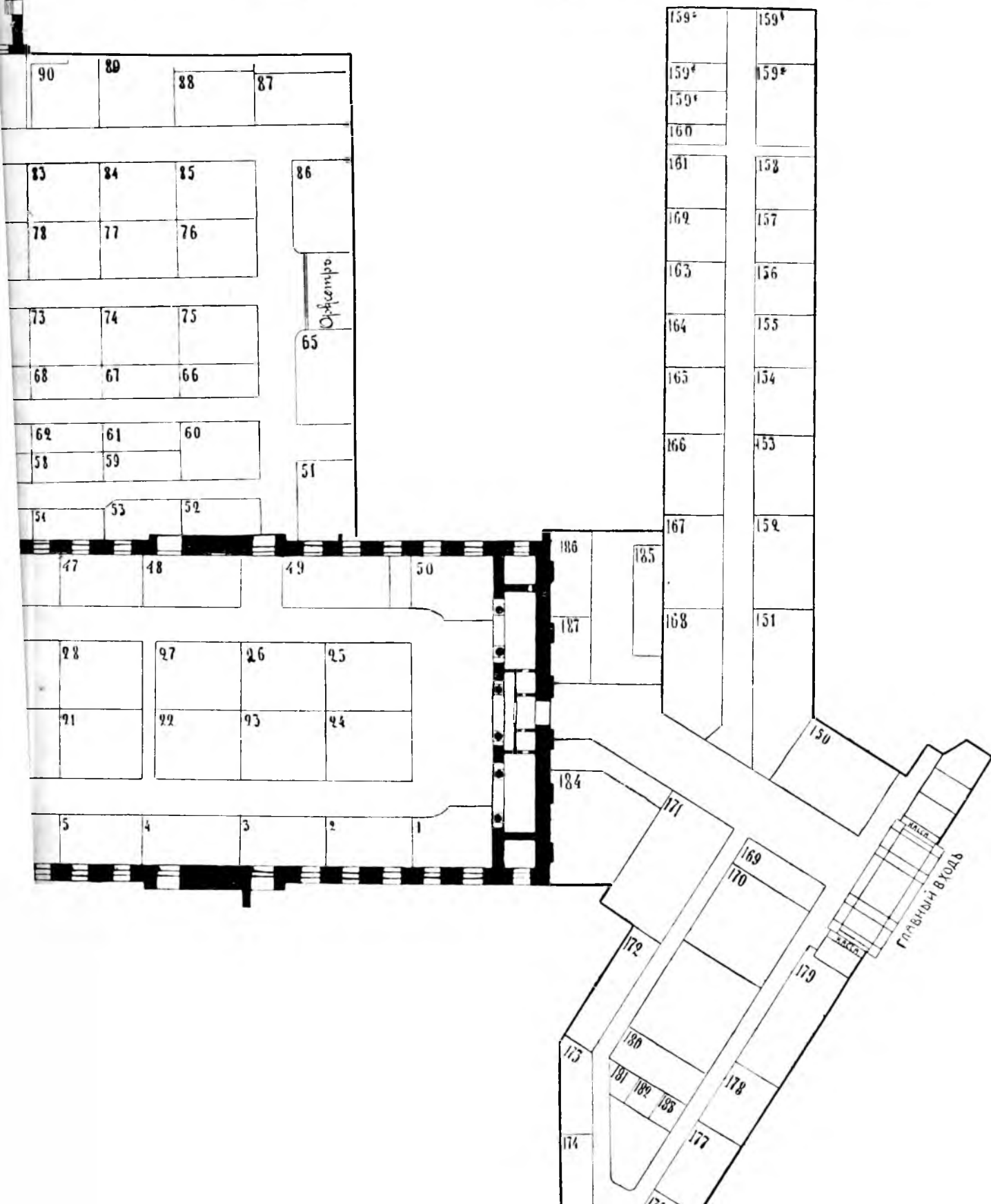


Михайловскій Манежъ „С“.

ПЛАНЪ ВЫСТАВКИ.

Металлическая постройка „D“.

ЗДАНИЕ „А и В“
на площади Михайловского Манежа.



- 25 Hansa-Automobilwerke Aktiengesellschaft.
26 Adam Opel, Rüsselsheim.
27 „Mercedes“ Daimler-Motoren-Gesellschaft A. G. Stuttgart-Untertürkheim.
28 The Studebaker Corporation of America U. S. A.
29 Ив. Брейтигамъ, Петроградъ.
30 Vauxhall Motor Carriages, Luton.
31 Rheinische Automobil- und Motoren-Fabrik Akt.-Ges. Benz & C-ie, Mannheim.
32 Neue Automobil-Gesellschaft, Oberschöneweide-Berlin.
33 Rolls-Royce Limited, London-Derby.
34 Alexis Kellner, Carrossier. Berlin, Westend.
35 Société Anonyme des automobiles Delaunay—Belleville, Saint-Denis, Seine.
36 Bergmann Metallurgique, Automobil-Verkaufs-Gesellschaft. Berlin.
37 Kellner & ses Fils. Paris.
38 Austin Motor Co Ltd. Northfield-Birmingham, England.
39 Mitchel-Lewis Motor Co, Racine, Wis. U. S. A.
40 Anhaltische Automobil- und Motoren-Fabrik A. G., Dessau.
41 Automobiles Th. Schneider & C-ie.
42 Hotchkiss & C-ie, St.-Denis (Seine).
43 Protos Automobil-Gesellschaft m. b. H. Berlin-Nonnendamm.
44 Fabbrica Automobili Isotta Fraschini, Milano.
45 Audi Automobil-Werke m. b. H. Zwickau.
46 Etablissements Lyonnaise Rochet-Schneider, Lyon.
47 F. Komnik. Automobilfabrik, Elbing.
48 Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer A. G. Frankfurt a/M.
49 Automobiles Berliet, Lyon.
50 Société Anonyme Usine Pipe, Bruxelles.
51 Panhard & Levassor, Paris.
52 Commercial Cars Ltd. Luton.
53 „Mercedes“ Daimler Motoren-Gesellschaft A.G. Stuttgart-Untertürkheim.
54 Fabbrica Automobili Isotta Fraschini, Milano.
55 Laurin & Klement a. s. v. Mladé Boleslavi.
56 Cyklon Maschinenfabrik m. b. H. Berlin.
57 Loeb & C-ie G. m. b. H. Berlin, Charlottenburg.
58 E. E. C. Mathis Automobilwerke, Strassburg-Neudorf.
59 Società Ligure Piemontese Automobili (SPA) Torino.
60 Adlerwerke vorm. Heinrich Kleyer A. G. Frankfurt a M.
61 Phänomenwerke Gustav Hiller. Littau i. Sa.

- 62 Cyklon Maschinenfabrik m. b. H. Berlin.
- 63 Société Anonyme des Automobiles Gregoire Asnières (Seine).
- 64 Fabbrica Italiana Automobili Torino (Fiat).
- 65 Benzwerke Gaggenau (Baden).
- 66 Daimler Motoren - Gesellschaft Zweigniederlassung Berlin Marienfelde.
- 67 Société anonyme des automobiles Delahaye, Paris.
- 68 Società Ligure Piemontese Automobili (SPA). Torino.
- 69 Turcat-Mery et C-ie, Marseille.
- 70 The Thomas B. Jeffery C^o Kenosha, Wis., U. S. A. „Rambler“.
- 71 Fabbrica automobili Itala, Torino.
- 72 Lloyd-Norddeutsche Automobil- & Motoren-Aktien-Gesellschaft, Bremen-Hastedt.
- 73 Société nouvelle de La Buire-Automobiles. Lyon.
- 74 Société nouvelle de La Buire-Automobiles, Lyon.
- 75 Société Anonyme des Automobiles Peugeot, Paris.
- 76 Société Anonyme des Automobiles Excelsior. Saventhem.
- 77 „Rex-Simplex“ Automobilwerke Richard & Hering Akt.-Ges. Ronnenburg S.-A.
- 78 J. I. Case T. M. Company, Racine, Wis. U. S. A.
- 79 The Star Engineering C^o Ltd. Wolverhampton.
- 80 Società Ceirano Automobili Torino (SCAT).
- 81 Charron Limited, Puteaux (Seine).
- 82 J. W. Utermöhle G. m. b. H. Carrosserie Fabrik, Berlin.
- 83 Henri Labourdette, Paris.
- 84 Belvallette & C-ie, Paris.
- 85 Товарищество „Проводникъ“, Рига.
- 86 Continental Caoutchouc u. Gutta-Percha C^o. Hannover.
- 87 Michelin et C-ie. Clermond-Ferrand.
- 88 Товарищество „Треугольникъ“. Петроградъ.
- 89 Maison J. Rothschild & Fils. Rheims & Auscher Successeurs. Paris.
- 90 Kühlstein Rûhe. Berlin, Charlottenburg.
- 91 Jos. Neuss. Berlin-Halensee.
- 92 Barbier, Benard et Turenne, Paris.
- 93 S. F. Bowser & C^o Weyne, Ind. U. S. A.
- 94 Товарищество Бр. Нобель.
- 95 Westfälische Metall-Industrie A. G. Lippstadt.
- 96 Hannoverische Gummiwerke Excelsior A.-G. Hannover-Linden.
- 97 Ф. Андреевскій, Петроградъ Москва.

№№
стандoвъ.

НАИМЕНОВАНИЕ ФИРМЫ.

- | | |
|-----|--|
| 98 | Romain Talbot, Berlin. |
| 99 | Albert Frank. Beierfeld. |
| 100 | Sorge & Sabek, Berlin, Петроградъ. |
| 101 | Stepney Auto Reserve Rad. G. m. b. H. Berlin. |
| 102 | Торговый Домъ „Лиръ и Россбаумъ“, Петроградъ. |
| 103 | The Herbert Frood Company Ltd. |
| 104 | Торговый Домъ „Беккеръ и Михельсъ“, Петроградъ. |
| 105 | Carl Zeiss, Jena. |
| 106 | Wilhelm G. Bruhn, Berlin. |
| 107 | Solarine Gesellschaft Meyer et C-ie, Berlin. |
| 108 | K. A. Lister-Bruston C ^o Ltd. England. |
| 109 | Acheson Oildag C ^o , U. S. A. |
| 110 | Техническая контора „Безопасъ“. Петроградъ. |
| 111 | Михайловскій, Кохъ и К ^o . Петроградъ. |
| 112 | The Coventry Chain C ^o Ltd. Coventry. |
| 113 | Акц. О-во Русскихъ Аккумуляторныхъ заводовъ „Тюдоръ“. |
| 114 | П. Ю. Франке. Петроградъ. |
| 115 | S. Smith & Son, Ltd. London. |
| 116 | Hugo Schneider, Aktien Gesellschaft. Leipzig. |
| 117 | Rodrigues, Gauthier et C-ie ingenieurs-constructeurs. Paris. |
| 118 | Wilhelm Wippermann junior. Hagen i. Westf. |
| 119 | Deutsche Waffen & Munitions Fabrik. Berlin. |
| 120 | Mestre et Blatgé. Paris. |
| 121 | Georg Wuttig, Dresden-Löbtau. |
| 122 | Société des Etablissements Bleriot. Paris. |
| 123 | Ducellier Phares (Willoc, Renault et C-ie). Paris. |
| 124 | Etablissements. Bergougnan. Clermont-Ferrand. |
| 125 | The Good-Year Tyre & Rubber C ^o . London. |
| 126 | Акционерное Общество „Перунъ“. Петроградъ. |
| 127 | Акционерное Общество „Прометъ“. Петроградъ. |
| 128 | „O. S.“ Seignol, Paris. |
| 129 | Лянзoвъ. Петроградъ. |
| 130 | Русское Акц. О-во Вакуумъ Ойлъ Компанія, Петроградъ. |
| 131 | Аврора. Петроградъ. |
| 132 | Нефтепромышленное и торговое общество „Мазутъ“, Петроградъ. |
| 133 | Fichtel & Sachs. Schweinfurter Präcisions Rugel-Zager-Werke.
Schweinfurt a/M. |
| 134 | M. Bothe & C ^o G. m. b. H. Charlottenbourg. |

№№
стандовъ.

НАИМЕНОВАНИЕ ФИРМЫ.

- 135 Θ. Ιοхимъ и К⁰. Петроградъ.
136 Т-во В. Моховъ. Петроградъ.
150 H. Büssing in Braunschweig.
151 Adolph Saurer-Arbon, Suresnes, Berlin.
152 Русско-Балтійскій Вагонный заводъ въ Ригѣ.
153 Mannesman-Mulag Motoren & Lastwagen A. G. Aachen.
154 Gebrüder Stoewer Stettin.
155 Delahaye & C⁰.
156 Arbenz A. G. Albisriden bei Zürich.
157 Adlerwerke vorm Heinrich Kleyer A. G. Frankfurt a/M.
158 Etablissements de Dion-Bouton Puteaux (Seine).
159a Renault, Billancourt-Seine.
159b Aktiebolaget Scania-Vabis Automobiler och Båtmotorer Malmö.
159c Tidaholms bruks aktibolag. Tidaholm Schweden.
159d Albion Motor C⁰ Ltd. Glasgow Scotstoun.
159e Norddeutsche Automobil & Motoren Aktien-Gesellschaft. Bremen-Hestedt.
160 Fabrica Automobili Isotta Fraschini.
161 Automobilfabrik E. Nacke. Coswig-Sachsen.
162 Automobiles Berliet. Lyon.
163 Société Lorraine de Dietrich et C-ie.
164 Adam Opel, Rüsselsheim.
165 Neue Automobil-Gesellschaft. N. A. G. Berlin.
166 Daimler Motoren-Gesellschaft, Zweigniederlassung Berlin Marienfelde.
167 Schneider & C⁰ (Creusot), Harve.
168 Daimler Company Ltd. Coventry.
169 Standart Motorpflugfabrik, Berlin Charlottenburg.
170 Машиностроительный заводъ „Альфа“ въ Гельсингфорсѣ.
171 International Harvester Company of America, Chicago U. S. A.
172 Case Threshing Machine C⁰. Wisconsin U. S. A.
173 Stock. Motorpflug G. m. b. H. Berlin.
174 F. Komnik Automobilfabrik, Elbing.
175 Balachowsky & Caire, Paris.
176 Hart-Parr C⁰, Charles City Iowa, U. S. A.
177 Акц. О-во „Андре и Розенквистъ“, Або.
178 Holt Caterpillar C⁰, U. S. A.
179 Suddeutsche Industrie G. m. b. H. Carlsruhe (Baden).
180 Ahrends und Riemer. Berlin.

№№
стандovъ.

НАИМЕНОВАНИЕ ФИРМЫ.

- 181 Ижорскій заводъ Морского Вѣдомства. Колпино, Петроградъ.
182 Archimedes. Stockholm.
183 Watterman Marine Motor C^o U. S. A.
184 Воздухоплавательная часть Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба.
185 Laurin & Klement a. s. v. Mlade Boleslavi.
186 Benzwerke Gaggenau.
187 Средне-Амурская желѣзная дорога.
Z Журналъ „Автомобиль“.
Y Журналъ „Автомобилистъ“.
X Журналъ „Теплоходъ“.
W Книгоиздательство Н. А. Орловскій.
V Журналъ „Къ спорту!“
U Turn & Beschke.
T Англо-Русское Телефонное Общество.
S Книгоиздательство П. А. Орловскій.
R Pruden C. D. C^o.
P Михайловскій, Кохъ и К^o „Мець 22“.
O Книгоиздательство Gustav Braunbeck.
N Карбюраторъ г. Виллера.
M Инженеръ Д. Левенштейнъ.
L Deutsche Last-Automobilfabrik Aktien-Gesellschaft (DAAG.). Rattin-
gen Düsseldorf.
K Русско-Балтійскій Вагонный заводъ въ Ригѣ.
H Società Ligure Piemontese Automobili (SPA) Torino.
G Электро-техническая часть Главнаго Инженернаго Управленія.
F Телехронъ Б. С. Постникова.
E Г. Богуцкій.
D Книгоиздательство инж. Н. Г. Кузнецова.

**Заботы Комитета
объ удобствахъ для
гостей, экспонен-
товъ и посѣтителей
Выставки.**

Предвидя тотъ большой притокъ въ столицу иностранцевъ и русскихъ изъ провинціи, какой вызоветъ IV-я Международная Автомобильная Выставка, Комитетъ заблаговременно принялъ мѣры къ возможно удобному размѣщенію ихъ въ Петроградѣ. Для лицъ, оказавшихъ особо крупныя услуги

ИМПЕРАТОРСКОМУ Россійскому Автомобильному Обществу въ его дѣятельности вообще и въ организациіи Выставки, въ частности, были законтрактованы лучшія комнаты въ наиболѣе извѣстныхъ петроградскихъ отеляхъ. Кромѣ того Комитетъ Выставки заключилъ особое соглашеніе съ владѣльцами всѣхъ лучшихъ гостинницъ и мебелированныхъ комнатъ Петрограда, въ силу коего они обязывались дать всѣмъ прибывающимъ во время выставки членамъ какъ русскихъ, такъ иностранныхъ автомобильныхъ Клубовъ извѣстныя заранѣе условленныя процентныя скидки со счетовъ, такія же скидки должны были дѣлаться и не членамъ клубовъ по предъявленіи особыхъ талоновъ, выдававшихся изъ Канцеляріи Выставки лицамъ ее посѣщающимъ.

Списокъ этихъ гостинницъ и мебелированныхъ комнатъ былъ своевременно сообщенъ Комитетомъ всѣмъ заинтересованнымъ въ этомъ вопросѣ лицамъ и организациямъ какъ иностраннымъ, такъ и русскимъ *).

Кромѣ того, Комитетъ озаботился предоставленіемъ всѣхъ возможныхъ удобствъ и посѣтителемъ Выставки. На Выставкѣ имѣлся ресторанъ Альмира Жуэна, кухня котораго въ Петроградѣ пользуется большой извѣстностью; ресторанъ былъ сланъ по контракту, обязавшему его владѣльца не возвышать цѣнъ сравнительно съ существующими въ его ресторанѣ. Кромѣ того въ Отдѣлѣ Е былъ устроенъ американскій баръ, а въ отдѣлѣ F—недорогой пивной и закусочный буфетъ. Устраивая послѣдній, Комитетъ главнымъ образомъ желалъ дать возможность лицамъ, обслуживавшимъ станды и почти безотлучно находившимся на территории Выставки, подкрѣпить свои силы.

Преслѣдуя ту же цѣль удобства посѣтителей выставки и экспонентовъ, Комитетъ вступилъ въ соглашеніе съ Англо-Русскимъ телефоннымъ Обществомъ, которое проложило внутреннюю телефонную сѣть по всей территоріи выставки и поставило нѣсколько телефонныхъ будокъ общественнаго пользованія, соединенныхъ съ городской телефонною сѣтью.

*) Гостиница „Асторія“ (Морская, уг. Возн. пр.)	10%	(съ суммы счетовъ)
„Европейская Гостинница“ (Михайловская, 1)	10%	„ „ „ „
Гостиница „Грандъ-Отель“ (Ул. Гоголя, 18)	10%	(съ цѣнъ за помѣщенія)
„Hotel d'Angleterre“ (Возн. пр., 10—24)	10%	„ „ „ „
Гостин. „Викторія“ (Казанская, 29)	25%	„ „ „ „
Гостин. „Кіевъ“ (Невск., уг. Литейнаго)	25%	„ „ „ „
Ресторанъ „Прага“ (Садовая, 9)	10%	(съ суммы счетовъ)
Меблиров. Домъ „Рига“ (Невск. пр., 90)	20%	(съ цѣнъ за помѣщенія)
Гостин. „Санъ-Ремо“ (Невск. пр., 90)	15%	„ „ „ „
Рестор. „Тов. Офиціантовъ“ (Садовая)	15%	(съ суммы счетовъ)
„Hotel de France“ (Морская, 6)	10%	(съ цѣнъ за помѣщенія).

Комитетъ предвидѣлъ также возможность полученія корреспонденціи, адресованной въ канцелярію Выставки для передачи экспонентамъ, и организовалъ почтовую часть, соблюдая всемѣрно удобства адресатовъ: работали и заготовили особые печатные разносные бланки; вся поступавшая корреспонденція разсортировывалась служащими канцеляріи, вносилась въ эти бланки и передавалась адресатамъ подъ расписку. Съ другой стороны, стремясь дать въ отношеніи корреспондированія экспонентамъ максимумъ удобствъ, Комитетъ еще въ Мартѣ 1913 г. обратился въ Главное Управленіе Почтъ и Телеграфовъ съ ходатайствомъ объ открытіи на территоріи выставки на время ея существованія почтово-телеграфнаго отдѣленія съ приѣмомъ международной корреспонденціи и вмѣстѣ съ тѣмъ ходатайствовалъ объ установкѣ нѣсколькихъ автоматовъ для продажи марокъ и приѣма заказной корреспонденціи. Главное Управленіе Почтъ и Телеграфовъ, идя навстрѣчу ходатайству Общества, командировало на выставку своего чиновника для приѣма какъ почтовой, такъ и телеграфной корреспонденціи. Къ сожалѣнію, въ распоряженіи названнаго Управленія не оказалось въ это время свободныхъ автоматовъ для продажи марокъ, и оно лишено было возможности удовлетворить ходатайство Комитета полностью, хотя и здѣсь проявило полную готовность оказать услугу Комитету, давъ разрѣшеніе инженеру г. Тупальскому поставить на выставкѣ два, уже запродаанныхъ имъ названному Управленію, автомата для продажи марокъ семикопеечнаго достоинства и для приѣма заказныхъ писемъ.

На случай внезапныхъ заболѣваній была организована быстрая подача на мѣстѣ первой медицинской помощи, и съ этой цѣлью на территоріи выставки былъ оборудованъ всѣмъ необходимымъ приѣмный покой, обслуживавшійся врачомъ г. Спасскимъ и фельдшеромъ, командированными, по ходатайству Комитета, Главнымъ Военно-Санитарнымъ Управленіемъ.

На время существованія выставки была переведена на ея территорію и вся канцелярія выставки, помѣщавшаяся въ гимнастическомъ залѣ Лейбъ-Гвардіи Сводно-Казачьяго полка. Въ теченіе всего дня служашіе канцеляріи всѣмъ обращающимся давали свѣдѣнія по различнымъ, связаннымъ съ выставкой, вопросамъ, выдавали билеты, аншлаги о продажѣ экспонатовъ и т. п.

На случай возникновенія какихъ либо недоразумѣній, разрѣшеніе которыхъ могло оказаться выше компетенціи служащихъ канцеляріи, а равно и для различныхъ спѣшныхъ вопросовъ, возникавшихъ въ періодъ существованія выставки, Комитетъ выдѣлилъ изъ своего состава такъ называемый Малый Распорядительный Комитетъ съ кворумомъ изъ трехъ членовъ, рѣшенія коего считались окончательными.

Засѣданія этого Комитета происходили на территоріи выставки; почти безотлучно находился на выставкѣ по очереди одинъ изъ членовъ Комитета, на обязанности коего лежало наблюденіе за общимъ порядкомъ на выставкѣ. У Генеральнаго же Комиссара выставки были назначены ежедневно приѣмные часы для личныхъ переговоровъ по дѣламъ выставки.

Особое исключительное вниманіе было оказано Комитетомъ прессѣ. Глубоко цѣня сочувственное отношеніе русской и заграничной печати къ начинанію Общества съ момента его возникновенія и справедливо полагая, что часть успѣха выставки была слѣдствіемъ именно такого сочувственнаго отношенія, Комитетъ счелъ своимъ долгомъ отблагодарить прессу въ лицѣ ея представителей, оказавъ имъ самое широкое радушіе, гостепрїимство и вниманіе. Еще задолго до открытія выставки Комитетъ разослалъ во всѣ редакціи петроградскихъ газетъ и журналовъ, многимъ заграничнымъ редакціямъ, а также и въ большинство провинціальныхъ органовъ письма, съ просьбой сообщить фамиліи ихъ представителей, кои будутъ командированы на выставку, для своевременнаго заготовленія и разсылки означеннымъ лицамъ именныхъ входныхъ билетовъ.

Не ограничиваясь этимъ, Комитетъ и во все время существованія выставки всегда шелъ навстрѣчу представителямъ прессы, безпрепятственно выдавая имъ бесплатные входные билеты. Въ лѣвой ложѣ манежа Лейбъ-Гвардіи Сводно-Казачьяго полка было устроено особое Прессъ-бюро, которое было обставлено соотвѣтствующей мебелью, снабжено письменными принадлежностями и телефономъ исключительно для нуждъ корреспондентовъ, которые такимъ образомъ имѣли полную возможность отдохнуть, обмѣняться мнѣніями и впечатлѣніями, а также и писать свои замѣтки тутъ же, на территории выставки.

Кромѣ билетовъ, установленныхъ для корреспондентовъ, для посѣщенія выставки было еще нѣсколько видовъ билетовъ.

1) Почетные билеты для членовъ Почетнаго Комитета выставки и для особо почетныхъ членовъ общества (голубого цвѣта).

2) Постоянные билеты для членовъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества въ видѣ герба Общества.

3) Билеты для лицъ, приглашенныхъ на открытіе выставки, разосланные всѣмъ членамъ Государственнаго Совѣта и Государственной Думы и многимъ другимъ лицамъ, присутствіе которыхъ на торжествѣ открытія являлось желательнымъ для ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества.

4) Билеты для лицъ, приглашенныхъ на торжество празднованія 10-ти лѣтняго юбилея дѣятельности ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества.

5) Билеты для гг. экспонентовъ и ихъ служащихъ, выдававшіеся согласно выставочнымъ правиламъ въ ограниченномъ количествѣ, въ зависимости отъ категоріи станда. Билеты эти были снабжены фотографической карточкой и подписью владѣльца.

6) Постоянные билеты для членовъ экспертной комиссіи, лишь обслуживавшихъ выставку, служащихъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества, служащихъ канцеляріи выставки; подобные же билеты выдавались Комитетомъ лицамъ, тѣмъ или инымъ способомъ оказавшимъ услуги Обществу по организациіи выставки, а равно и тѣмъ, коимъ ИМПЕ-

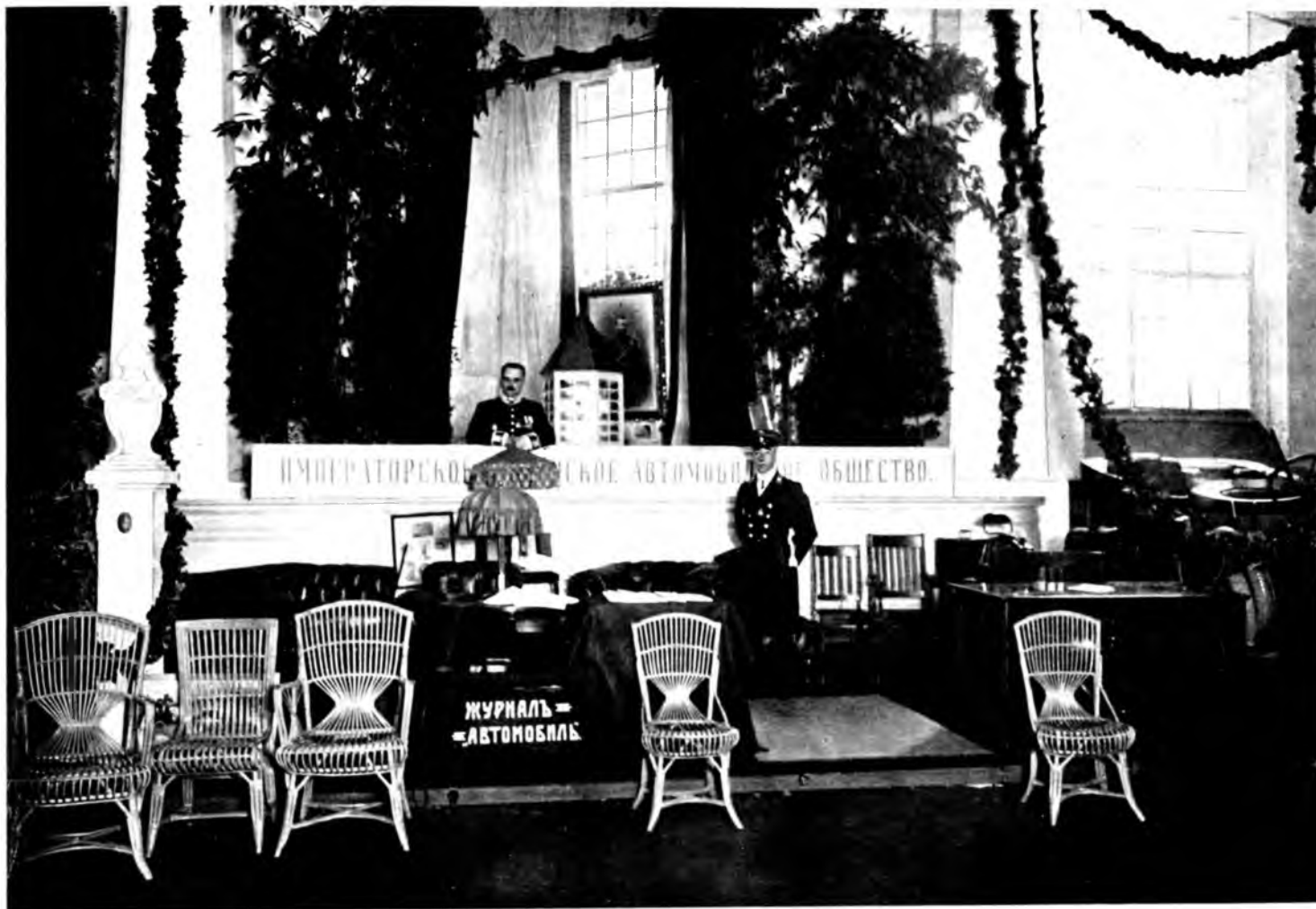
РАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество желало оказать вниманіе и дать возможность ближайшаго ознакомленія съ экспонатами выставки (бѣлаго цвѣта).

7) Разовые билеты для входа на выставку, выдававшіеся въ весьма ограниченномъ количествѣ Генеральнымъ Комиссаромъ и Предсѣдателемъ Комитета по ихъ усмотрѣнію.

8) Постоянные билеты для гг. корреспондентовъ и сотрудниковъ различныхъ органовъ печати (зеленый цвѣтъ).

9) Постоянные билеты для шофферовъ гг. членовъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества. Выдавая билеты шоферамъ, Комитетъ желалъ дать имъ возможность детально ознакомиться съ новѣйшими усовершенствованіями въ области автомобилизма.

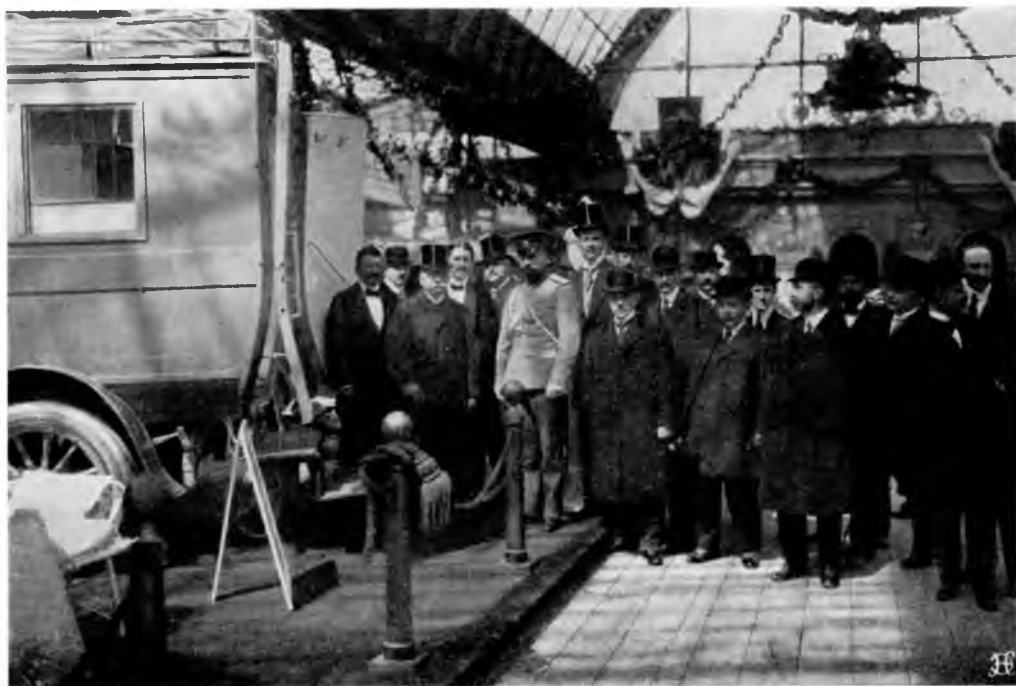
Всѣ эти билеты выдавались бесплатно. Входныхъ разовыхъ платныхъ билетовъ не было, ихъ замѣнили аппаратами Клю, предоставленными за небольшое вознагражденіе въ распоряженіе Общества инженеромъ А. Тупальскимъ. Въ виду отсутствія входныхъ платныхъ билетовъ Комитетъ вступилъ въ сношеніе съ собственною ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА Канцеляріей по учрежденіямъ ИМПЕРАТРИЦЫ МАРИИ. Въ силу существующихъ законоположеній, каждый билетъ долженъ оплачиваться благотворительнымъ сборомъ въ пользу вышеуказанныхъ учреждений. Билетная система, оставляя возможность злоупотребленій, не удовлетворила Комитетъ, и поэтому Комитетъ, еще задолго до открытія выставки, предполагалъ установить для учета посѣтителей выставки какіе либо точно дѣйствующіе автоматы, не допускающіе возможности злоупотребленій на этой почвѣ. Выборъ Комитета остановился на аппаратахъ Клю. Немедленно обратились въ Собственную ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА Канцелярію по учрежденіямъ ИМПЕРАТРИЦЫ МАРИИ съ ходатайствомъ о разрѣшеніи замѣнить марочное взиманіе благотворительнаго въ пользу учреждений ИМПЕРАТРИЦЫ МАРИИ сбора единовременной уплатой такового по количеству посѣтителей выставки, каковое число будетъ завѣрено Вице-Президентомъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества флигель-адъютантомъ В. В. Свѣчинымъ и Генеральнымъ Комиссаромъ Выставки С. А. Ауэрбахомъ. Ходатайство Комитета было удовлетворено и въ силу этого процессъ выдачи билетовъ аппаратомъ Клю безъ оклейки ихъ благотворительными марками значительно ускорился, что не могло не отразиться на общемъ порядкѣ при входѣ на выставку: толпы лицъ ожидающихъ полученія билетовъ не было совершенно; четыре аппарата „Клю“ выдавали билеты безъ всякой задержки.



Павильонъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества и витрина официальной его органа, журнала „Автомобиль“.

Организація спеціальнихъ отдѣловъ.

При самомъ началѣ работъ по организаціи IV-й международной автомобильной выставки Комитетъ рѣшилъ распредѣлить всѣ экспонаты по отдѣламъ въ строгой системѣ, дабы создать законченную картину прогресса за послѣднія двадцать пять лѣтъ автомобильной техники. Собрать

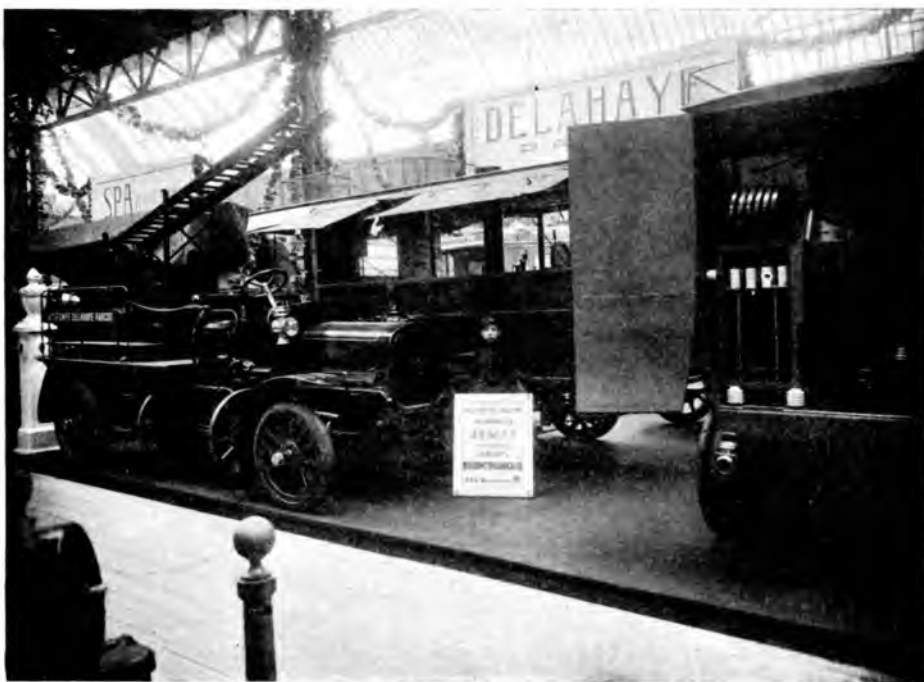


Посѣщеніе Выставки французскимъ посланникомъ Г. Делькассѣ.
Осмотръ санитарнаго автомобиля сист. д-ра Поморцева.

на одну выставку все то, что было достигнуто практическими завоеваніями автомобилизма въ самыхъ разнородныхъ областяхъ жизни западно-европейскихъ государствъ и продемонстрировать передъ русской публикой двигатель внутренняго горѣнія во всемъ разнообразіи его приспособленій, Комитетъ считалъ необходимымъ возможно ярче отгѣнить различныя стороны службы автомобиля государству и обществу. Тамъ, гдѣ передъ глазами посѣтителей выставки проходятъ и разнообразные автомобили спорта и туризма, и элегантныя, комфортабельныя машины для города, и грубыя съ внѣшней стороны грузовики, приспособленные какъ для торговыхъ, такъ

и военныхъ цѣлей, а въ числѣ послѣднихъ—автомобили-прожекторы, пулеметы, походныя кухни, санитарныя повозки, передвижныя радіотелеграфныя станціи, поражающіе своею массивностью сельско-хозяйственные тракторы, автомобили-косилки, бороны, моторныя лодки, пожарные насосы и проч.,—тамъ необходимо было систематизировать поступающій на выставку матеріаль. Въ виду этого были выдѣлены особые Отдѣлы автомобилей, а именно: военный, грузовой, пожарный, санитарный, сельско-хозяйственный и моторныхъ лодокъ.

Комитетъ, несмотря на сложность такого плана, не пожалѣлъ энерги и матеріальныхъ затратъ и, преодолевъ немало затрудненій на пути къ



Пожарный автомобиль.

Радіотелеграфная станція.

его осуществленію, достигъ такой группировки экспонатовъ, при которой ярко выступила роль автомобиля въ той или другой отрасли жизни и цѣль ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества—всемирно способствовать развитію автомобилизма въ Россіи, становилась ясна.

Отдѣлъ военныхъ автомобилей.

Комитетомъ была поставлена себѣ въ первую очередь задача—организовать на выставкѣ отдѣлъ автомобилей, приспособленныхъ для различныхъ нуждъ арміи. Созданіе такого отдѣла было необходимо потому, что въ то время Военное Министерство приступило къ формированію автомобильныхъ ротъ; по военнымъ округамъ оно рѣшило производить покупку автомо-

билей для указанной цѣли въ широкомъ масштабѣ. Комитетъ, желая заручиться содѣйствіемъ со стороны Военнаго Вѣдомства, еще 12-го марта 1912 года обратился къ Военному Министру съ письмомъ, въ которомъ сообщилъ, что при организаціи выставки 1913 года военному автомобилу будетъ удѣлено совершенно особое вниманіе и приняты всѣ мѣры къ тому, чтобы все могущее заинтересовать Военное Вѣдомство было бы представлено въ возможно широкихъ размѣрахъ какъ по количеству фирмъ, такъ и по числу экспонатовъ. Письмо было закончено указаніемъ



Осмотръ Выставки Военнымъ Министромъ Генераль-Адъютантомъ В. А. Сухомлиновымъ.

назрѣвшую потребность въ организаціи новой автомобильной выставки, на благопріятныя въ этомъ отношеніи условія, сложившіяся особенно выгодно для русскаго рынка послѣ III-й автомобильной выставки, и просьбою оказать возможное содѣйствіе этому начинанію соответствующими распоряженіями по Министерству; въ первую очередь Комитетъ просилъ: 1) о назначеніи представителей Министерства въ Организационный Комитетъ и Жюри выставки для совмѣстнаго обсужденія вопросовъ, связанныхъ организаціей проектированнаго спеціальнаго Военнаго Отдѣла, и 2) о предоставленіи наградъ за лучшіе экспонаты, имѣющіе значеніе для Военнаго Вѣдомства.

Въ первой части приведенное ходатайство Комитета было удовлетворено въ самомъ непродолжительномъ времени назначеніемъ въ Организационный Комитетъ: Начальника Отдѣла Военныхъ Сообщеній Ген.-Лейте-

нанта Ф. Н. Добрышина и Ген.-Лейт. А. Р. Эйхгольцъ, а представителями въ Жюри: Генерала А. Р. Эйхгольцъ и Командира Учебно-автомобильной роты Полковника Секретева.

Одновременно Комитетъ обратился съ аналогичными письмами къ Начальнику Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба и Начальнику Отдѣла Военныхъ Сообщеній и просилъ о возможномъ содѣйствіи успѣху предпринятаго крупнаго начинанія; въ связи съ этимъ ходатайствомъ Комитетъ просилъ „оказать помощь организаціи Военнаго отдѣла выставки ихъ компетентными руководящими указаніями въ отношеніи программы этого отдѣла и перечня наиболѣе интересующихъ Военное Вѣдомство фирмъ и экспонатовъ“, причемъ Комитетъ выразилъ готовность устроить на выставкѣ „спеціальнй стандъ „учебно-автомобильной роты“, бесплатно предоставить для такого станда потребное число квадратныхъ метровъ въ лучшемъ мѣстѣ Военнаго отдѣла“, если бы Военное Министерство пожелало „демонстрировать свою дѣятельность въ области автомобилизма для ознакомленія съ нею русской публики“. Однако предложеніемъ этимъ Военное Вѣдомство не воспользовалось, признавъ неудобнымъ демонстрировать вѣдомственную работу, что было подтверждено и представителями Военнаго Вѣдомства, принимавшими участіе въ засѣданіи Комитета 4-го апрѣля и высказавшими, кромѣ того, сомнѣніе въ возможности устроить интересный стандъ изъ имѣющагося въ распоряженіи вѣдомства матеріала, но въ отношеніи устройства Военнаго отдѣла выставки они обѣщали свое содѣйствіе Комитету и тутъ же на засѣданіи предоставили въ его распоряженіе списокъ интересующихъ Военное Вѣдомство экспонатовъ. Предсѣдатель, принося присутствовавшимъ представителямъ глубокую благодарность за ихъ сочувственное отношеніе къ начинанію ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества, выразившееся въ участіи ихъ въ организаціонной работѣ Комитета, вмѣстѣ съ тѣмъ отмѣтилъ и свое сожалѣніе по поводу отказа Министерства отъ устройства станда. По мнѣнію В. В. Свѣчина, устройство спеціальнаго станда Военнаго Вѣдомства, который явился бы показателемъ трудовъ Вѣдомства въ отношеніи примѣненія автомобиля на службѣ русской арміи, сильно способствовало бы популяризаціи идеи военнаго автомобилизма и несомнѣнно оказало бы благотворное вліяніе на дальнѣйшіе труды Вѣдомства въ этомъ направленіи. Не соглашаясь съ мнѣніемъ представителей Военнаго Вѣдомства о характерѣ военнаго автомобилизма, В. В. Свѣчинъ подтвердилъ свой взглядъ уже бывшими прецедентами: разныя Управленія Военнаго Вѣдомства неоднократно принимали участіе въ различныхъ выставкахъ какъ русскихъ, такъ даже и иностранныхъ, какъ напримѣръ, въ Международной санитарной выставкѣ въ Дрезденѣ. Относительно же интереса станда В. В. Свѣчинъ высказалъ твердую увѣренность, что стандъ Военнаго Вѣдомства, иллюстрирующій діаграммами и діапозитивами различные моменты военнаго автомобилизма, его зарожденіе и этапы развитія, пробѣги, устраивавшіеся Военнымъ Вѣдомствомъ—все это можетъ дать весьма цѣнный и чрезвычайно интересный

Манежъ Лейбъ-Гвардіи Сводно-Казачьяго полка.

72



Стандъ автомобильныхъ принадлежностей.

Временная постройка, возведенная на площади перед манежем.



73

Отдѣлъ грузовиковъ

матеріаль. Представители Военнаго Вѣдомства, соглашаясь съ доводами В. В. Свѣчина, обѣщали передоложить этотъ вопросъ. Къ сожалѣнію, Военное Министерство осталось при прежнемъ рѣшеніи и лишь въ послѣдствіи стремленія Комитета были удовлетворены частично, предоставленіемъ экспонатовъ отъ Воздухоплавательной части Главнаго Управленія Генеральнаго Штаба и отъ Электротехнической части Главнаго Инженернаго Управленія, которые, будучи объединены на одномъ стандартѣ, не давали цѣльности впечатлѣнія, о чемъ такъ заботился Комитетъ.



Автомобиль - кухня на 250 нижн. чиновъ.

Затѣмъ Комитетомъ былъ полученъ и списокъ фирмъ, специализировавшихся въ изготовленіи военныхъ автомобилей. При этомъ Начальникъ Военныхъ Сообщеній обращалъ вниманіе Комитета, что списокъ не является исчерпывающимъ, такъ какъ число заводовъ, занимающихся приспособленіемъ автомобилей къ военнымъ цѣлямъ, возможно превосходитъ приведенные списки, но свѣдѣнія о нихъ не попадаютъ въ литературу, будучи по существу своему до известной степени секретными.

Впослѣдствіи, съ разрѣшенія Военнаго Совѣта, Главнымъ Управленіемъ Генеральнаго Штаба были заготовлены награды за „лучшіе экспонаты, имѣющіе непосредственное отношеніе къ автомобилизму въ военномъ дѣлѣ“:

три почетных диплома, 3 золотых и 8 серебряных медалей, для выдачи таковых от имени Военного Министерства.

Что касается конкурса в Военном Отделе, как это предполагал вначале Комитет, то таковой по желанию Военного Министерства был отменен и для автомобилей военного назначения была оставлена одна экспертиза.

Имя данное о том, что по преимуществу интересует Военное Ведомство в развитии автомобилизма, а также располагая обстоятельным



Санитарный автомобиль.

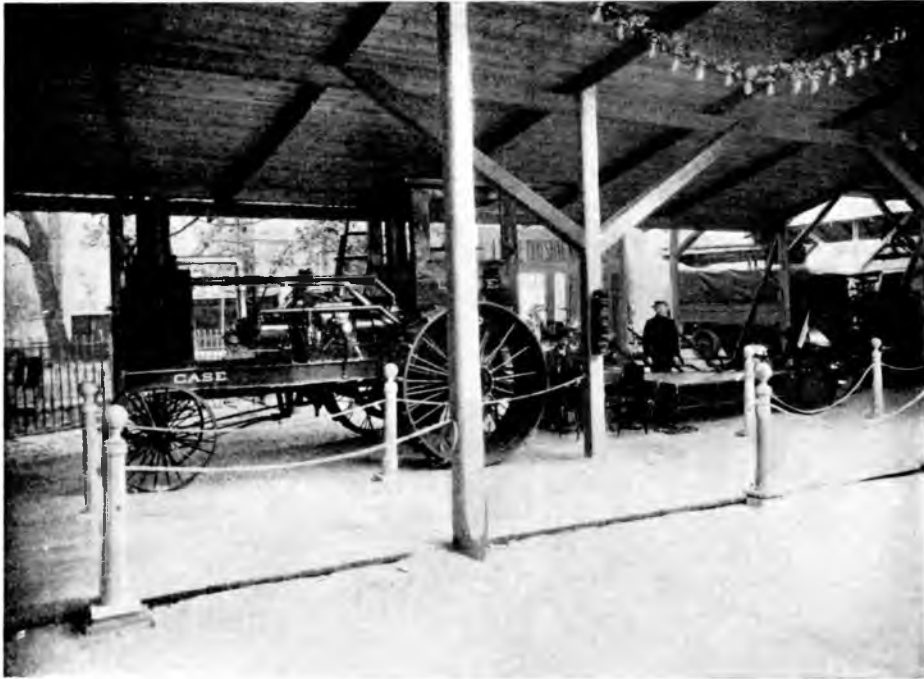
Машина „La Vuirе“, Кароссеры Моск. кар. маст. Ильина, сист. д-ра Поморцева.

списком фирм, изготовляющих автомобили, применяемые к военным нуждам, Комитет, помимо общего оповещения заграницей о плане проектируемой выставки, счел нужным непосредственно обратиться к соответствующим фирмам с предложением принять участие в IV-й автомобильной выставке, причем даже не остановился перед материальными жертвами, назначив премии за военные экспонаты.

Результаты усилий Комитета при организации военного Отдела превзошли самые смелые ожидания—объ этом свидетельствовало большое число и разнообразие экспонатов Военного Отдела и явилось заслуженной наградой и нравственным удовлетворением для Комитета за понесенные труды.

Сельско-хозяйственный Отдѣль.

Сельско-хозяйственная промышленность, сбрасывая подъ руководствомъ призваннаго Державной Волей государственнаго дѣятеля съ неисчерпаемой иниціативой и исключительной энергіей,—Статсъ-Секретаря А. В. Кривошеина, задерживающую ея развитіе рутину, послѣднее пятилѣтіе сдѣлала колоссальный успѣхъ. Начавшееся расселеніе многомилліонной массы крестьянъ на хутора, дало каждому мелкому хозяину просторъ иниціативы къ насажденію культуры въ сельскомъ хозяйствѣ; страна покрылась сѣтью Землеустроительныхъ Комис-



Сельско-хозяйственный Отдѣль.

сій, а на поля двинулась армія вполнѣ культурныхъ людей, несущихъ съ собой въ темную массу свѣтъ агрономическихъ познаній. Параллельно съ этой эволюціей въ области мелкаго землевладѣнія, круто измѣнился характеръ земледѣлія въ крупныхъ хозяйствахъ, гдѣ за недостаткомъ или дороговизной рабочихъ рукъ стали переходить къ машинной обработкѣ и появились мощныя машины для воздѣлыванія полей и уборки зерна.

На необъятныхъ безводныхъ степныхъ окраинахъ было приступлено къ грандіознымъ оросительнымъ сооруженіямъ, превращающимъ, какъ по волшебству, мертвую пустыню въ цвѣтушій садъ.

При такихъ условіяхъ организація сельско-хозяйственнаго Отдѣла на автомобильной выставкѣ 1913 года составляла, въ существѣ своемъ, задачу

первостепеннаго значенія, а ИМПЕРАТОРСКОМУ Російскому Автомобильному Обществу она давала почетную роль инициатора.

Комитетъ Общества этому дѣлу посвятилъ исключительное вниманіе и проявилъ крайнее напряженіе въ достиженіи своей цѣли, ибо демонстрація на выставкѣ двигателя внутренняго горѣнія въ приспособленіи его къ сельскому хозяйству являлась какъ нельзя болѣе своевременной.

5 августа 1912 года Комитетъ просилъ Г. Главноуправляющаго Землеустройствомъ и Земледѣліемъ оказать свое высокопросвѣщенное содѣйствіе. Статсъ-Секретарь А. В. Кривошеинъ не только выразилъ полное сочувствіе идеѣ ИМПЕРАТОРСКАГО Російскаго Автомобильнаго Общества, но и выразилъ готовность въ извѣстныхъ предѣлахъ оказать матеріальную поддержку.

Въ виду сложности и разносторонности работъ по организаціи сельско-хозяйственнаго отдѣла, для большаго единства и планомѣрности всѣхъ начинаній, касающихся этого дѣла, Комитетъ рѣшилъ организовать спеціальную сельско-хозяйственную комиссію, въ составъ которой входили бы лица вполне компетентныя, опытыя и авторитетныя. Не имѣя въ своей средѣ лица, которое по своимъ спеціальнымъ познаніямъ могло бы занять руководящій постъ предсѣдателя намѣченной комиссіи, Комитетъ съ подобнымъ предложеніемъ обратился къ Директору ИМПЕРАТОРСКАГО Сельско-Хозяйственнаго Музея Камергеру ВЫСОЧАЙШАГО Двора В. Д. Батюшкову, со стороны котораго встрѣтилъ полное сочувствіе и любезную готовность работать въ направленіи осуществленія плановъ Комитета.

Въ эту комиссію были приглашены еще представители отъ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія и нѣкоторые частныя лица, достаточно зарекомендовавшія себя своими знаніями и своей опытностью; вошли въ комиссію и нѣкоторые изъ членовъ ИМПЕРАТОРСКАГО Російскаго Автомобильнаго Общества. Въ составъ комиссіи вошли: В. В. фонъ-Нотбекъ, гр. М. А. Мордвиновъ, С. А. Ауэрбахъ, гг. Барановскій, Петровъ и другіе.

6-го ноября 1912 года было созвано первое засѣданіе комиссіи по организаціи сельско-хозяйственнаго Отдѣла. Засѣданіе было открыто В. В. Свѣчинымъ. Выражая глубокую благодарность всѣмъ членамъ комиссіи, изъявившимъ свое любезное согласіе принять участіе въ подготовительныхъ работахъ Комитета по организаціи выставки, В. В. Свѣчинъ пожелалъ комиссіи полнаго успѣха въ ея работахъ, послѣ чего передалъ предсѣдательствованіе В. Д. Батюшкову.

Предметомъ занятій комиссіи являлось обсужденіе всѣхъ вопросовъ, связанныхъ съ организаціей сельско-хозяйственнаго Отдѣла, а именно: 1) привлеченіе на выставку соотвѣствующихъ экспонатовъ; 2) организація экспертной подкомиссіи по данному Отдѣлу; 3) выработка программы экспертизы сельско-хозяйственныхъ тракторовъ; 4) испытаніе этихъ тракторовъ; 5) организація въ періодъ выставки докладовъ и сообщеній о примѣненіи тракторовъ въ сельскомъ хозяйствѣ; 6) разсмотрѣніе прошеній на станды и рѣшеніе другихъ текущихъ вопросовъ (засѣданія 8, 12 ноября, 5, 30 января, 18 марта и 30 апрѣля).

Главнымъ препятствіемъ для привлеченія экспонатовъ сельско-хозяйственнаго Отдѣла являлась дороговизна провоза тяжелыхъ машинъ; конструктора, не имѣя опредѣленныхъ данныхъ о возможныхъ сдѣлкахъ, не желали принимать участія въ выставкѣ, нести непроизводительные крупные расходы. Чтобы обезпечить успѣхъ и этому дѣлу, Комитетъ долженъ былъ принять исключительныя мѣры: понизить стоимость единицы площади станда, объявить бесплатный провозъ и установить премію въ 1.000 франковъ, если тракторъ будетъ представленъ вмѣстѣ съ извѣстнымъ комплектомъ различныхъ сельско-хозяйственныхъ орудій (въ виду дальности разстоянія и затруднительности доставки сельско-хозяйственныхъ машинъ на выставку изъ Америки, срокъ для подачи заявленія объ участіи былъ продленъ по день открытія выставки). Въ силу этого рѣшенія организація С.-Хоз. Отдѣла являлась наиболее дорогой и завѣдомо убыточной для ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества. Неизвѣстность общаго оборота выставки и отчасти политическія осложненія заставляли Комитетъ быть очень осмотрительнымъ въ расходахъ по организаціи. Комитетъ, при всемъ своемъ желаніи богато и разнообразно устроить сельско-хозяйственный Отдѣлъ, не могъ въ силу указанныхъ причинъ принять бремя всѣхъ этихъ расходовъ исключительно на свой счетъ. Въ одномъ изъ засѣданій комиссіи предсѣдатель ея В. Д. Батюшковъ заявилъ, что Главное Управление настолько сильно заинтересовано въ существованіи этого Отдѣла, что несомнѣнно окажетъ Комитету въ этомъ случаѣ матеріальную поддержку. И дѣйствительно, когда Комитетъ возбудилъ въ Департаментѣ Земледѣлія ходатайство объ открытіи кредитовъ на расходы по экспонированію и провозу тракторовъ, то послѣдній не замедлилъ отвѣтить на указанное ходатайство въ положительномъ смыслѣ.

Заручившись такой поддержкой. Комитетъ принялъ всѣ мѣры къ возможно широкой освѣдомленности объ указанныхъ льготахъ всѣхъ заинтересованныхъ фирмъ и организацій. По указаніямъ Бюро по сельско-хозяйственной механикѣ, состоящаго при Ученомъ Комитетѣ Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія, Комиссія вступила въ переговоры съ 15-ю фирмами, экспонаты которыхъ могли представить интересъ для выставки. Комиссія разослала всѣмъ имъ извѣщенія, въ которыхъ указывались цѣли, преслѣдующіяся Обществомъ при организаціи сельско-хозяйственнаго Отдѣла, указывались желательные экспонаты, условія экспонированія и испытанія машинъ и другія.

При этомъ подчеркивался живой интересъ крупныхъ русскихъ сельскихъ хозяевъ, проявленный ими къ послѣднимъ успѣхамъ техники въ примѣненіи моторовъ въ сельскомъ хозяйствѣ, и какъ слѣдствіе этого, и возможныя выгоды отъ участія въ выставкѣ. Въ частности объ организаціи Отдѣла былъ поставленъ въ извѣстность князь Р. d'Arenberg, предсѣдатель секціи *comission agricole* Автомобильнаго Клуба Франціи. Князь Р. d'Arenberg въ свою очередь, сдѣлалъ все возможное, чтобы заинтересовать въ выставкѣ своихъ соотечественниковъ, но къ сожалѣнію представители фран-

цузской сельско-хозяйственной автомобильной промышленности совершенно не отозвались на предложение ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества. Представителями же Германіи и Америки на выставкѣ выступили 8 фирмъ, которыя учли исключительныя льготы, предоставленныя экспонатамъ сельско-хозяйственнаго Отдѣла.

Принявъ вышеуказанныя мѣры къ привлеченію экспонатовъ, Комиссія занялась выработкою программы испытанія тракторовъ.



Станъ Русско-Балтійскаго вагоннаго завода.

Сельско-хозяйственные тракторы рѣшено было не только подвергнуть детальному теоретическому изученію, но и практическому испытанію. Въ виду того, что произвести полныя испытанія въ работѣ гдѣ-либо подъ Петроградомъ въ маѣ мѣсяцѣ, вслѣдствіе обычной чрезмѣрной влажности почвы, было невозможно, рѣшили вблизи Петрограда только демонстрировать работу автопługовъ и тракторовъ, для чего и намѣчался участокъ земли около Средней рогатки или въ имѣніи графа Мордвинова. Для производства же серьезныхъ практическихъ испытаній предложено желающимъ отправить свои экспонаты въ Акимовку. Для испытанія посланъ былъ тракторъ „Комникъ“; для демонстраціи же другихъ сельско-хозяй-

ственных двигателей, по некоторымъ обстоятельствамъ, *) вмѣсто Средней рогатки было избрано другое мѣсто—Коломяжскій аэродромъ.

Къ крайнему сожалѣнію, несмотря на всѣ мѣры, принятыя при организациі сельско-хозяйственного Отдѣла, онъ не былъ такъ богатъ и разнообразенъ по составу своихъ экспонатовъ, какъ Военный Отдѣлъ, но тѣмъ не менѣе, Комитетъ черпалъ чувство полного удовлетворенія въ томъ, что идея его была осуществлена и что отсутствіе въ Отдѣлѣ французскихъ экспонатовъ, въ сущности, и не причинило большого ущерба, такъ какъ промышленность Франціи въ отношеніи производства и выработанности конструкцій сельско-хозяйственныхъ автомобилей, несомнѣнно, отстала отъ Германіи и Америки, экспонаты которыхъ, хотя и въ скромномъ сравнительно числѣ, все-таки были представлены.

Организациа другихъ отдѣловъ выставки. Преслѣдуя задачу возможно исчерпывающей демонстраціи на выставкѣ практическаго примѣненія автомобилей, Комитетъ также приложилъ всѣ усилія къ тому, чтобы выставка въ прочихъ ея отдѣлахъ, какъ-то: санитарномъ, пожарномъ и моторныхъ лодокъ, представила возможно большое наличие экспонатовъ. При этомъ въ цѣляхъ привлеченія большого количества мотор-



Автомобиль на рельсахъ, работавшій при постройкѣ Амурской желѣзной дороги.

*) Подробно см. въ главѣ экспертизы.

ныхъ лодокъ Комитетъ, принявъ во вниманіе ихъ большіе размѣры и, какъ слѣдствіе этого, крупныя расходы по провозу, понизилъ стоимость стандовъ для этихъ экспонатовъ до 5 руб. за 1 кв. метръ.

Послѣднія приспособленія двигателя внутренняго горѣнія дали пожарныя автомобили; постепенно двигатель внутренняго горѣнія началъ вытѣснять собой паровой насосъ; широкое поле для примѣненія двигателей такого рода открывается и въ лодочномъ дѣлѣ не только въ отношеніи



Отдѣлъ моторныхъ лодокъ и двигателей.

спорта, но и въ промысловой жизни (напр. моторныя рыбницы); не меньшія перспективы намѣчаются и для большихъ морскихъ судовъ. Извѣстно, что судно Фритіофа Нансена, послѣ того, какъ оно было снабжено двигателемъ внутренняго горѣнія (Дизеля), оказалось способнымъ вынести потомъ второе длительное путешествіе къ южному полюсу.

Для привлеченія на выставку такого рода автомобилей и моделей двигателей Комитетъ дѣйствовалъ въ томъ же направленіи, какъ и при организаціи Военнаго Отдѣла, призывая къ содѣйствію Правительство, привлекая сочувствіе со стороны промышленниковъ и приглашая для подготовительной работы въ Комитетъ свѣдушихъ въ этомъ дѣлѣ частныхъ лицъ.

По общему положенію, въ отдѣлахъ пожарномъ и лодочномъ рѣшено было произвести испытаніе выставленныхъ машинъ, для чего были организованы спеціальныя экспертныя подкомиссіи (см. ниже). За лучшіе экспо-

наты предназначались награды, которыя обычнымъ порядкомъ испрошены были отъ Министерствъ: Торговли и Промышленности, Путей Сообщенія, Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія и другихъ.

Организація Экспертной комиссіи, ея составъ и руководяція начала экспертизы.

Въ заботахъ о надлежащемъ составѣ Экспертной Комиссіи Организационный Комитетъ еще задолго до открытія выставки обратился къ начальникамъ всѣхъ заинтересованныхъ вѣдомствъ, ко всѣмъ соотвѣтствующимъ правительственнымъ и обществен-



Осмотръ военнаго отдѣла ЕГО ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЫСОЧЕСТВОМЪ Великимъ Княземъ СЕРГИЕМЪ МИХАИЛОВИЧЕМЪ, Августѣйшимъ Предсѣдателемъ Экспертной Комиссіи.

нымъ учрежденіямъ съ просьбой оказать содѣйствіе успѣшному завершенію выставки, путемъ назначенія въ Экспертную Комиссію своихъ представителей. Такъ какъ, согласно съ правилами Выставки („Положеніе о Выставкѣ“ § 4), должны были подвергнуться экспертизѣ военные, санитарные, пожарные, почтовые, сельско-хозяйственные и другіе спеціальнаго назначенія автомобили, то Комитетъ счелъ своимъ долгомъ, въ данномъ случаѣ, обратиться за содѣйствіемъ въ Главныя Управленія: Генеральнаго Штаба, Инженерное, Артиллерійское, въ Министерство Торговли и Промышленности, Главное Управленіе Землеустройства и Земледѣлія, къ Начальнику внутреннихъ вод-

ныхъ путей и шоссейныхъ дорогъ, въ Комитетъ Краснаго Креста, къ Главному Врачебному Инспектору, въ ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Пожарное Общество, къ Петроградской Городской Управѣ, въ Морское Министерство и въ Министерство Внутреннихъ Дѣлъ.

И повсюду Комитетъ встрѣтилъ полное сочувствіе, за исключеніемъ развѣ Министерствъ Внутреннихъ Дѣлъ и Морского, а также и Городской Думы.

Индифферентное отношеніе Вѣдомства Внутреннихъ Дѣлъ къ IV-й Автомобильной Выставкѣ въ извѣстной степени являлось неожиданнымъ, такъ какъ при организаціи специальныхъ отдѣловъ Комитетомъ было обращено особое вниманіе на привлеченіе возможно богатаго состава экспонатовъ—почтовыхъ, пожарныхъ, грузовыхъ и т. п. автомобилей, которые въ значительномъ количествѣ уже приобрѣтены и эксплуатируются вѣдомствомъ, а потому, казалось бы, что то или другое усовершенствованіе такихъ машинъ не могло не интересовать подлежащіе органы этого вѣдомства.

Морское Министерство на призывъ Общества совѣмъ не отозвалось, а Городская Дума прислала извѣщеніе о назначеніи членовъ въ Комиссію передъ самымъ закрытіемъ выставки, когда экспертиза наиболѣе интересныхъ для города экспонатовъ, какъ пожарные и санитарные автомобили, была закончена.

Когда составъ Комиссіи былъ намѣченъ, Комитетъ, желая придать ея трудамъ и постановленіямъ большую компетентность и авторитетъ, гарантирующій полное довѣріе ко всѣмъ сужденіямъ Комиссіи, просилъ В. В. Свѣчина повергнуть на благовоззрѣніе Почетнаго Члена Общества ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА Великаго Князя СЕРГІЯ МИХАИЛОВИЧА всепредданнѣйшее ходатайство о принятіи на себя званія Предсѣдателя Экспертной Комиссіи.

ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЫСОЧЕСТВО, принимая во вниманіе выдающееся государственное значеніе выставки и вызванный ею широкой общественный интересъ, милостиво согласился на указанное ходатайство и изволилъ два раза предсѣдательствовать на засѣданіяхъ Комиссіи.

ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество съ чувствомъ глубокой, искренней благодарности вспоминаетъ столь милостивое отношеніе ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА къ начинанію Общества. Широкія познанія ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА въ области техники вообще и автомобильной въ частности, высокое званіе Августѣйшаго Предсѣдателя явились совершеннѣйшей гарантіей безпристрастія и авторитетности оцѣнки экспонатовъ, и потому не могли, конечно, не вызвать полного довѣрія къ постановленіямъ Комиссіи со стороны всѣхъ заинтересованныхъ въ этомъ отношеніи лицъ.

Званіе товарища Экспертной Комиссіи было предложено В. В. Свѣчину и послѣ категорическаго отказа послѣдняго, съ одобренія ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА, Товаришемъ Августѣйшаго Предсѣдателя былъ выбранъ Н. К. фонъ-Меккъ.

Первое организационное заседание Экспертной Комиссии состоялось 24 апреля 1913 года. Заседание это было посвящено рассмотрению проекта „Положения для экспертизы“, доложенного председательствовавшим В. В. Свѣчинымъ. Послѣ небольшихъ измѣненій и дополненій означенный проектъ былъ принятъ Комиссией и впоследствии утвержденъ Министерствомъ Торговли и Промышленности въ нижеслѣдующемъ видѣ:



Засѣданіе Экспертной Комиссии.

Положеніе для экспертизы.

- 1) Предсѣдателемъ Экспертной Комиссии состоитъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЫСОЧЕСТВО ВЕЛИКІЙ КНЯЗЬ СЕРГІЙ МИХАИЛОВИЧЪ.
- 2) Товарищъ Предсѣдателя избирается Экспертной Комиссией.
- 3) Предсѣдатель Комиссии или его Товарищъ присутствуютъ во всѣхъ засѣданіяхъ Комиссии Экспертовъ съ рѣшающимъ голосомъ.
Засѣданія Экспертной Комиссии признаются законносостоявшимися, при наличности не менѣе 12 членовъ и въ ихъ числѣ Предсѣдателя или его Товарища.
- 4) Выставленныя на IV-й Международной Автомобильной Выставкѣ III, IV, V и VIII классовъ, а также и VI класса двигатели для промышленныхъ и сельско-хозяйственныхъ цѣлей какъ русскіе, такъ и иностранные.

подлежать оцѣнкѣ Экспертной Комиссіи и за лучшіе изъ нихъ присуждаются награды.

5) Комиссія Экспертовъ состоитъ изъ спеціально для того избранныхъ членовъ И. Р. А. О. и представителей вѣдомствъ и общественныхъ организацій. Списокъ всѣхъ экспертовъ сообщается Министерству Торговли и Промышленности.

Примѣчаніе. Экспоненты не могутъ входить въ составъ Экспертной Комиссіи, а также и лица, заинтересованныя въ дѣлахъ фирмъ, равно и издатели органовъ печати, помѣщающихъ рекламныя публикаціи о фирмахъ.

6) Экспоненты, не желающіе подвергать свои экспонаты экспертизѣ, должны заявить о томъ письменно Генеральному Комиссару Выставки до открытія дѣйствій Экспертной Комиссіи.

7) Комиссія Экспертовъ, составленная на основаніи § 3 настоящаго Положенія, раздѣляется на Подкомиссіи, соотвѣтственно классамъ экспонатовъ, указаннымъ въ томъ же § 3, а именно: Военному, Пожарному, Санитарному, Сельско-хозяйственному и Моторныхъ лодокъ.

8) Каждая Экспертная Подкомиссія избираетъ изъ своей среды Предсѣдателя и Секретаря.

9) Въ составъ Экспертной Комиссіи и Экспертныхъ Подкомиссій входятъ представители Министерства Торговли и Промышленности, а также тѣхъ вѣдомствъ, коимъ предоставлены награды для Выставки.

10) По каждому засѣданію Экспертной Комиссіи и Экспертныхъ Подкомиссій Секретарями ведутся особые журналы, которые, по надлежащемъ подписаніи, хранятся у Предсѣдателей и по окончаніи работы Комиссіи Экспертовъ представляются, вмѣстѣ съ наградными списками, въ Министерство Торговли и Промышленности.

Примѣчаніе. Въ журналахъ Подкомиссій съ окончательнымъ опредѣленіемъ экспертизы и въ наградныхъ спискахъ Комиссіи должна быть приведена краткая мотивировка означенныхъ въ нихъ опредѣленій.

11) На обязанности Экспертныхъ Подкомиссій лежитъ осмотръ и оцѣнка достоинства выставленныхъ экспонатовъ. При производствѣ таковой оцѣнки, кромѣ достоинства, должны приниматься въ соображеніе и общія требованія, указанные въ ст. ст. 237, 239, 241, 244 Уст. Пром. Самая оцѣнка производится общимъ голосованіемъ при помощи однообразной для всѣхъ Подкомиссій балльной системы.

12) На обязанности Экспертной Комиссіи лежитъ: объединеніе дѣйствій Подкомиссій, рѣшеніе всѣхъ возникающихъ въ Подкомиссіяхъ недоразумѣній, а также: 1) пересмотръ окончательныхъ опредѣленій Подкомиссій, 2) распределеніе наличныхъ наградъ между экспонентами на основаніи оцѣнокъ Подкомиссій и, наконецъ, 3) разсмотрѣніе заявляемыхъ экспонентами жалобъ.

13) Окончательный списокъ предполагаемыхъ Экспертной Комиссіей наградъ представляется Комитетомъ Выставки на утверждение Министра Торговли и Промышленности. До сего утверждения предполагаемыя награды не могутъ быть объявлены экспонентамъ.

14) Рѣшенія Комиссіи Экспертовъ и Экспертныхъ Подкомиссій (кроме балльной оцѣнки Подкомиссіями достоинства экспонатовъ) постановляются простымъ большинствомъ голосовъ присутствующихъ членовъ; въ случаѣ равнаго числа голосовъ, мнѣніе Предсѣдателя даетъ перевѣсъ.

15) Ко времени открытія своихъ дѣйствій Комиссія Экспертовъ получаетъ отъ Комиссаріата всѣ доставленныя экспонентами свѣдѣнія для экспертизы, а также указатель Выставки.

16) На основаніи заключенія Комиссіи Экспертовъ за выдающіеся экспонаты Правительствующими Учрежденіями или тѣми Обществами, уставами коихъ, утвержденными въ установленномъ порядкѣ, предусмотрѣно право предоставленія наградъ по спеціальности Общества, могутъ быть назначены награды въ видѣ дипломовъ на медали, медалей и похвальныхъ отзывовъ. Списокъ подлежащихъ присужденію наградъ какъ отъ Правительственныхъ, такъ и частныхъ Учрежденій представляется въ Министерство Торговли и Промышленности до начала экспертизы. Допускаются къ присужденію только награды, разрѣшенныя Министерствомъ Торговли и Промышленности.

17) Награды могутъ быть присуждены исключительно экспонентамъ-производителямъ.

18) Награды не присуждаются: а) за экспонаты вне конкурса, б) за экспонаты, не составляющіе продуктовъ собственнаго производства экспонентовъ.

19) Изображеніе наградъ, назначенныхъ Вѣдомствами, допускается выставлять на вывѣскахъ, издѣліяхъ, товарныхъ знакахъ и т. п.

20) Къ конкурсу допускаются только тѣ экспонаты, которые соотвѣтствуютъ утвержденной Министерствомъ Торговли и Промышленности классификаціи.

Подкомиссіи.

На этомъ же засѣданіи Комиссія, признавъ полезнымъ для большей продуктивности въ работѣ образовать нѣсколько спеціальныхъ группъ, соотвѣтственно отдѣламъ выставки, выдѣлила изъ своего состава нижеслѣдующія подкомиссіи:

1) Военную—предсѣдатель ген.-лейт. А. С. Эйхгольцъ.

2) Санитарную—предсѣдатель Р. Р. Вредень.

3) Пожарную—предсѣдатель столичный брандъ-маіоръ полк. А. В. Литвиновъ.

4) Лодочную—предсѣдатель Л. Л. Нобель.

5) По распределенію наградъ отъ М-ва Пут. Сооб.—предсѣдатель инж. А. А. Гельферъ.

6) Сельско-Хозяйственную—предсѣдатель В. Д. Батюшковъ.

Въ составъ Подкомиссій, какъ и Комиссій, входили представители Министерства Торговли и Промышленности, а также тѣхъ вѣдомствъ, коими предоставлены были награды (Полож. § 9 *).

Согласно съ рѣшеніемъ Комиссій, Подкомиссіямъ предоставлялось для пользы дѣла съ своей стороны приглашать отдѣльныхъ частныхъ лицъ, извѣстныхъ своими научными познаніями и богатымъ практическимъ опытомъ.

На обязанности Подкомиссій возложены были детальный осмотръ и оцѣнка достоинствъ выставленныхъ экспонатовъ (Полож. § 11) соответству-



Военный Отдѣлъ.

юшаго отдѣла и представленіе своихъ заключеній Экспертной Комиссій, какъ матеріала для руководства при присужденіи наградъ за лучшіе экспонаты.

Экспонаты въ Военномъ отдѣлѣ, согласно съ постановленіемъ Организационнаго Комитета и рѣшено было подвергнуть только осмотру и не примѣнять къ нимъ спеціального конкурса. Конкурсъ былъ примѣненъ только къ машинамъ Пожарнаго и Сельско-Хозяйственнаго Отдѣловъ.

*) Въ силу § 9 правилъ объ экспертизѣ представителей отъ Морского Министерства и Министерства Внутреннихъ Дѣлъ, какъ не назначавшихъ награды, рѣшено было въ Подкомиссій не приглашать и поэтому представителю Министерства Внутреннихъ Дѣлъ извѣщенія о засѣданіяхъ не посылались.



Пожарные автомобили „Бенцъ и К^о“.



Пожарные автомобили „Адлеръ“.

Что же касается предѣловъ компетенціи Подкомиссій, то помимо общихъ спеціальныхъ задачъ каждой изъ нихъ, должно отмѣтить, что задачи Военной Подкомиссіи были значительно расширены: ея экспертизѣ подлежали не только легковые автомобили, но и грузовики, какъ имѣющіе особо важное значеніе для военнаго вѣдомства; эта же Подкомиссія, вмѣстѣ съ Санитарной, осматривала и санитарные автомобили.

Военная Подкомиссія.

Военная Подкомиссія подвергала осмотру всѣ Экспонаты Выставки, имѣющіе какое либо отношеніе къ потребностямъ Военнаго Вѣдомства.

Экспертиза Военной Подкомиссіи, какъ уже можно судить на основаніи разнороднаго матеріала, подлежащаго ея осмотру, представляетъ изъ себя разнообразныя, интересныя данныя. Все, что представляло тотъ или иной интересъ, съ военной точки зрѣнія, было подвергнуто самой детальной разработкѣ.

Программа испытанія пожарныхъ автомобилей 16 мая въ 2 часа дня.

1) Автомобили въ 1 час. дня отбываютъ съ Выставки съ членами экспертной Подкомиссіи на Петровскую набережную, причѣмъ опредѣляется степень удобства передвиженія, сидѣнья и проч.

2) По прибытіи на мѣсто производится опытъ одновременной для всѣхъ автомобилей посадки на нихъ служителей Петроградской пожарной команды по заранѣе назначенному росписанію для опредѣленія удобства расположенія верхнихъ частей автомобиля.

3) Послѣ установки автомобиля къ Невѣ и прокладки отъ каждаго рукавовъ длиной по 30 саж., по возможности съ развѣтвленіемъ на два ствола, подается общій сигналъ начать работу и замѣчается срокъ начала работы каждаго автомобиля.

Послѣ опредѣленія сравнительной длины струй отъ каждаго автомобиля (одинаковый діаметръ sprысковъ желателенъ въ предѣлахъ отъ $\frac{3}{4}$ " до 1") дается общій сигналъ для остановки работы, и стволы переводятся на Неву, чтобы не заливать набережной и въ такомъ состояніи должны проработать одинъ часъ, причѣмъ ведется наблюденіе за развиваемымъ каждымъ насосомъ гидравлическимъ давленіемъ работой двигателя и насоса, удобствомъ ухода за ними.

4) По общему сигналу закрываются краны у стволовъ, опредѣляется возможность сдѣлать это, не останавливая работы двигателя и насоса.

5) По окончаніи часовой работы производится осмотръ состоянія двигателя и насоса.

Предсѣдатель Пожарной Экспертной Подкомиссіи А. Литвиновъ.

Секретарь П. Яворскій.

Примѣчаніе. Отбытіе автомобилей съ выставки въ часъ дня для совершенія пробѣга по разнымъ улицамъ по указанію Предсѣдателя Пожарной Подкомиссіи.

Эта программа и была выполнена Подкомиссіей и о результатахъ испытанія составленъ надлежащій актъ, послужившій основаніемъ для присужденія наградъ.

Военный Отдѣль.



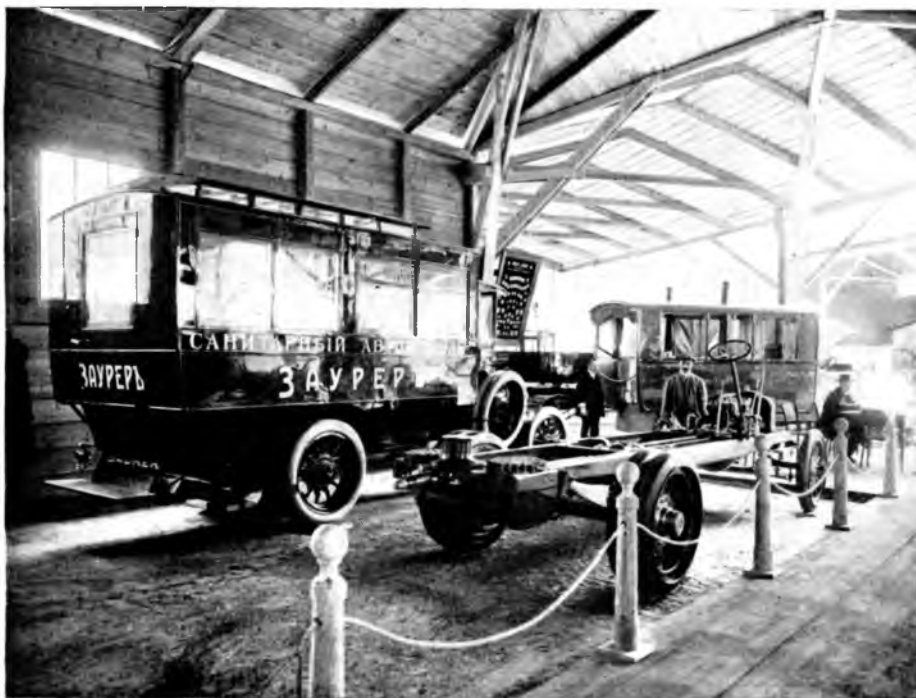
Походная кухня.



Походная мастерская.

Санитарная Подкомиссія.

Санитарной Подкомиссії предстояло подвергнуть подробному разсмотрѣнію два основныхъ типа санитарныхъ автомобилей: 1) типъ грузового автомобиля, легко и просто приспособленнаго для перевозки раненыхъ и 2) омнибусный типъ автомобиля специально сконструированнаго для постоянной перевозки раненыхъ.



Санитарный автомобиль „Зауреръ“.
Шасси премировано Французскимъ Военнымъ Министерствомъ.

Назначеніе автомобилей перваго типа—доставлять въ корпусный районъ всѣ необходимые военные и интендантскіе грузы, а на обратномъ пути изъ корпуснаго района—вывозить раненыхъ и больныхъ. Такъ какъ рессоры грузовиковъ рассчитаны на нагрузку, во много разъ превосходящую вѣсъ полнаго комплекта раненыхъ, то съ цѣлью уменьшенія тряски и толчковъ необходимо имѣть для подобныхъ грузовиковъ особая приспособленія, предотвращающія излишнюю тряску и толчки во время ѣзды.

Приспособленія эти могутъ находиться либо постоянно на грузовикахъ, или же доставляться въ корпусный районъ, гдѣ и храниться въ опредѣленномъ количествѣ для оборудованія возвращающихся отсюда въ тылъ грузовиковъ. Недостатки перваго типа заключаются въ томъ, что вѣсъ тары увеличи-

вается, а самые приспособления портятся или утериваются во время службы автомобиля въ качествѣ простого грузовика. Пользованіе же вторымъ способомъ представляется болѣе цѣлесообразнымъ, а для доставки необходимаго количества приспособленій для грузовиковъ достаточно имѣть въ каждомъ корпусѣ 2—3 специально оборудованныхъ санитарныхъ автомобиля омнибуснаго типа. Въ этихъ автомобиляхъ необходимыя для грузовиковъ приспособленія легко могутъ быть доставлены въ корпусный районъ, изъ котораго



Санитарный автомобиль.

Автомобиль для перевозки аэроплановъ.

наиболѣе тяжело раненые (раненія черепа, брюшной полости, сердца и т. п.) съ наибольшимъ комфортомъ въ тѣхъ же специально оборудованныхъ автомобиляхъ могли бы быть доставлены на перевязочный пунктъ. Такіе же специально оборудованные санитарные автомобили омнибуснаго типа безусловно необходимы для санитарной службы въ крѣпости и тыловомъ районѣ полевой арміи. Пробѣги автомобилей съ больными и ранеными при правильной организациі санитарной службы не будутъ превышать 1—1½ час., а потому въ санитарныхъ автомобиляхъ какъ постоянного типа, такъ и приспособленныхъ, вполне допустимо размѣщеніе раненыхъ и больныхъ какъ въ два, такъ даже и въ три яруса, благодаря большой устойчивости этихъ повозокъ. Необходимо только, чтобы во всѣхъ автомобиляхъ установка

носилокъ производилась такъ, чтобы избѣгалась возможность качки въ продольномъ или поперечномъ направленіи.

На IV-й Международной Автомобильной Выставкѣ были представлены 8 экспонатовъ, относящихся къ санитарнымъ автомобилямъ, изъ которыхъ 2 экспоната (Пежо и Адлеръ) ближе подходятъ къ типу приспособленныхъ грузовиковъ, а санитарные автомобили Спа, Фиатъ, Лауринъ и Клементъ, Зауреръ и Московскаго Акціонернаго Общества П. Ильинъ являются типичными представителями специально оборудованныхъ санитарныхъ автомобилей омнибуснаго типа. Одинокю стояла санитарная циклонетка фирмы „Циклонъ“, которая, по крайней неустойчивости своей, не можетъ быть принята въ расчетъ при обсужденіи этой группы экспонатовъ.

Сельско-хозяйственная Подкомиссія.

Экспертиза экспонатовъ въ сельско-хозяйственномъ Отдѣлѣ на автомобильной выставкѣ была значительно сложнѣе, чѣмъ экспертиза другихъ отдѣловъ, потому что представлялось необходимымъ и въ высшей степени интереснымъ видѣть машины въ дѣйстви, а слѣдовательно произвести испытанія на какомъ либо пригодномъ для того земельномъ участкѣ. Сельско-хозяйственная подкомиссія первоначально составила проектъ испытанія.

Однако при ближайшемъ ознакомленіи съ этимъ проектомъ Экспертная Комиссія признала его чрезвычайно сложнымъ, требующимъ большого количества длительныхъ наблюдений, и потому невозможнымъ для пракческаго его осуществленія въ короткій срокъ, имѣвшійся въ ея распоряженіи. Вслѣдствіе этого Экспертной Комиссіей было выражено пожеланіе, чтобы программа испытаній была сокращена и просила Сельско-хозяйственную Подкомиссію переработать составленный ею проектъ. Представленный Сельско-хозяйственной Подкомиссіей новый проектъ былъ Экспертной Комиссіей утверждёнъ въ ниже приводимой редакціи.

Программа экспертизы автомобилей для сельско-хозяйственныхъ цѣлей, выставленныхъ на принятой подъ ВЫСОЧАЙШЕЕ ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЕЛИЧЕСТВА покровительство IV-й Международной Автомобильной Выставкѣ въ Петроградѣ. Май 1913 года.

Автомобиль для сельско-хозяйственныхъ цѣлей состоитъ въ большинствѣ случаевъ изъ трехъ частей: двигателя, шасси съ передачей и орудія для обработки почвы.

Сообразно этому и программа испытанія разбита на три части.

- I) Испытаніе мотора.
- II) Испытаніе трактора.
- III) Испытаніе полного агрегата.

Для сего экспертная сельско-хозяйственная подкомиссія производитъ:

- 1) осмотръ агрегата,
- 2) испытаніе стаціонарное,
- 3) испытаніе полевое.

Фирмы, заявившія согласіе подвергнуть свои машины экспертизѣ, предоставляютъ въ распоряженіе Экспертной Комиссіи—каталоги, прейсъ-куранты, чертежи, фотографіи и описанія машинъ.



Испытаніе сельско-хозяйственныхъ тракторовъ.

ПРОГРАММА.

Часть I. Описание агрегата:

1) Общія данныя; 2) двигатель; 3) шасси; 4) прицѣпное приспособленіе; 5) па-
шущее орудіе.

Часть II. Стаціонарное испытаніе.

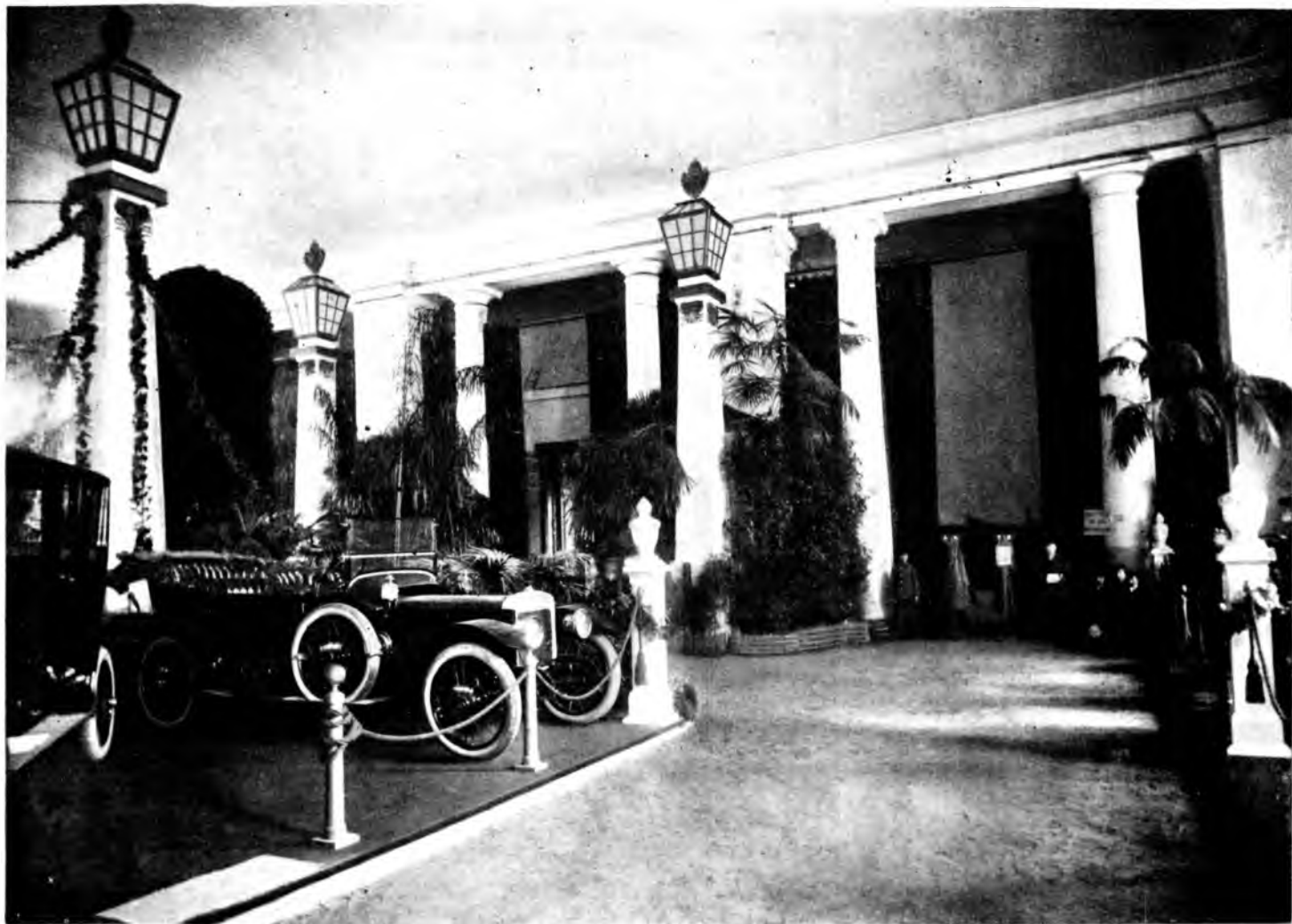
Испытаніе холостого хода мотора:

1) Пускъ въ ходъ. 2) Характеристика: а) внѣшнихъ явленій работы мотора, б) ви-
брацій рамы, в) колебаній трактора, г) упорнаго приспособленія, д) радиатора. 3) Рас-
ходъ топлива.

Часть III. Испытаніе полевое.

А. Самопередвиженіе агрегата:

1. Испытанія трактора—опредѣленіе скорости хода трактора, погружаемость ко-
лесъ, ихъ буксованіе, опредѣленіе расхода—топлива, смазки и воды — при различныхъ
скоростяхъ.



У входа на выставку.

Б. Испытание агрегата въ работѣ въ продолженіе не менѣе двухъ часовъ:

1) на глубину вспашки въ три съ половиной вершка, 2) на наибольшую глубину вспашки, доступную для данного трактора.

Въ теченіе этого испытанія опредѣляется: а) расходъ топлива, б) расходъ воды, в) расходъ смазки, г) скорость хода трактора, д) погружаемость колесъ, е) буксованіе колесъ, ж) производительность трактора.

Всѣ остальные испытанія, возможныя только для отдѣльных типовъ тракторовъ, считаются дополнительными и служатъ лишь для болѣе полной характеристики машинъ.

Для практическаго изученія машинъ въ работѣ сначала былъ намѣченъ участокъ земли, принадлежащій Бюро сельско-хозяйственной механики (около средней Рогатки М.-В.-Р. ж. дороги).

О каждой изъ выставленныхъ машинъ были получены характеристики, которыя и предстояло повѣрить опытнымъ путемъ. Свѣдѣнія эти сгруппированы въ приводимой ниже таблицѣ.

Фирма и названіе машины.	Цѣна съ	Вѣсъ съ	Мош-	Ширина	Число	Глубина	Производ.	Расходъ	Топлива.
	пругами.	пругами.							
	Руб.	Пуд.	Силь.	Арш.		Врш.	Дес.	Фун.	
1. Holt Caterpillar Company. Гусеничный тракторъ .	14,500	557	60	6	10	4 ^{1/2}	1	40	
2. Standart Motorpflugfabrik. Тракторъ	9,500	300	50	5	6	5	1 ^{1/4}	32	
3. Stock. Автомобильный плугъ .	11,000	310	50	3	6	4	3 ^{1/4}	30	
4. Komnick, Автомобильный плугъ .	11,000	315	100	3	6	6	1 ^{1/4}	50	
5. Süddeutsche Industrie ge- sellschaft. Автомобильный плугъ .	12,000	350	80	3	6	4 ^{1/2}	1	28	
6. Caise. Тракторъ	8,190	365	40	2	4	4 ^{1/2}	0,5	30	
7. International Harvester Co. Тракторъ	14,000	559	60	6	8	4	1 ^{1/4}	60	
8. Hart Parr. Тракторъ	11,000	400	50	3	6	4	1	40	

Изъ числа поименованныхъ машинъ отъ участія въ полевыхъ испытаніяхъ отказались Hart Parr, Case, Ynternational Harvester Co. Впослѣдствіи къ нимъ присоединилась и фирма Suddeutsche Yndustrie Gesellschaft, автоплугъ которой во время доставки на мѣсто испытанія получилъ поврежденіе (погнулся шпиндель, поднимающій раму съ плугомъ), вслѣдствіе котораго онъ не могъ производить вспашку.

При осмотрѣ выбраннаго для испытаній Средне-Рогатскаго участка оказалось, что почва, вслѣдствіе дружнаго таянія снѣговъ и выпавшихъ затѣмъ дождей, была слишкомъ вязка и непригодна для работы такихъ тяжелыхъ машинъ, какъ автоплуги. Членъ Общества графъ А. А. Мордвиновъ предложилъ произвести испытаніе въ его имѣніи близъ Ораніенбаума; предложеніемъ этимъ не оказалось возможнымъ воспользоваться, въ виду отдаленности этого имѣнія отъ Петрограда. Предсѣдатель Сельско-хозяйственной Комиссіи В. Д. Батюшковъ, съ предварительнаго согласія Аэро-Клуба, указалъ на Коломяжскій аэродромъ. Затѣмъ при дальнѣйшемъ обсужденіи вопроса о мѣстѣ испытаній Сельско-хозяйственная Подкомиссія пришла къ принципіальному выводу, что производство этихъ испытаній въ масштабѣ программы вблизи столицы весною, когда почва еще недостаточно просохла, вообще не осуществимо. И потому рѣшила ограничиться лишь демонстраціей машинъ въ работѣ. При этомъ постановлено было, что данныя этой демонстраціи будутъ приняты также во вниманіе при присужденіи наградъ, какъ дополнительный критеріумъ къ оцѣнкѣ этихъ машинъ путемъ наружнаго осмотра.

Слѣдуетъ упомянуть, что съ отказомъ отъ программы отмѣнена была и предполагавшаяся балльная оцѣнка. Эту демонстрацію и рѣшено было устроить на Коломяжскомъ аэродромѣ.

Во время демонстраціи машинъ Подкомиссія стремилась опредѣлить „среднюю и наибольшую глубину вспашки, ея равномерность по всей площади пройденнаго пути, быстроту загрузженія и выгрузженія плуговъ, отмѣчала удобство или неудобство управленія, слѣдила за работой мотора и проч.“

О качествахъ конструкцій машинъ, а равно и о характерѣ и достоинствахъ ихъ полевой работы имѣются сужденія Сельско-хозяйственной Подкомиссіи, въ видѣ протокола осмотра и демонстраціи, и затѣмъ особое мнѣніе представителя ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества В. В. фонъ-Нотбекъ, доложенное Экспертной Комиссіи Генеральнымъ Комиссаромъ Выставки С. А. Ауэрбахъ.

Этотъ матеріалъ и послужилъ основаніемъ къ присужденію наградъ Экспертной Комиссіею.

Изъ всѣхъ данныхъ экспертизы выяснилось, что испытанныя машины рѣзко дѣлятся на двѣ отличающіяся другъ отъ друга группы: „первая группа машинъ—это машины годныя для всѣхъ работъ сельскаго хозяйства, какъ-то—всевозможной обработки полей, передвиженія тяжестей и грузовъ и примѣненія ихъ, какъ двигателей, для другихъ сельско-хозяйственныхъ цѣлей“. Къ этой группѣ относятся тракторы Holt и Arator; вторая группа ма-

шійнь, „приспособленнѣхъ только для распашки полей“;—таковы автоплуги Komnick и Stock.

Тракторы, въ свою очередь, можно разграничить на машины „обыкновенныя“, которыя не могутъ работать на торфянистыхъ и болотистыхъ почвахъ, какъ Hart Parr, Case, Ynternational Harvester C^o, и гусеничные тракторы, которыя работаютъ въ самыхъ разнообразныхъ почвенныхъ условіяхъ и различныхъ профиляхъ и мѣстности, представителемъ коихъ явился на выставкѣ Хольтъ.

Подкомиссія моторныхъ лодокъ.

Въ докладѣ этой Подкомиссіи встрѣчаются слѣдующіе положительные отзывы:

1. Лодка, принадлежащая машиностроительному заводу „Альфа“, весьма недурно выстроена, однако деревянный корпусъ ея очень жидокъ. Линіи этого судна не вполнѣ удачны, чѣмъ наврядъ ли будетъ достигнута обѣщанная скорость; въ общемъ же работа сама по себѣ изящна и элегантна, но не первоклассная. Двигатель бензино-керосиновый, довольно солидный въ отношеніи крѣпости (хорошая отдѣлка) и вполнѣ соотвѣтствуетъ своему назначенію. Тутъ же находится моторъ съ воздушнымъ винтомъ, про который должно сказать, что таковая идея хороша и достойна подражанія, особенно, въ раіонахъ мелководныхъ рѣкъ и каналовъ съ мягкими, рыхлыми берегами.

2. Лодка, выставленная фирмой „Андре и Розенквистъ“, весьма пригодна для спорта, и, что самое главное, у нея налицо всѣ данныя къ тому, чтобы выполнить обѣщанную скорость; она не мореходная, но очень хороша для прогулки въ тихую, ясную погоду, безусловно выдержитъ маленькую морскую волну, но наврядъ ли справится съ большой. Сама работа, быть можетъ, соотвѣтствуетъ цѣнѣ, но не первоклассная.

Машина, бензино-керосиновая, теплоходнаго типа и, по всей вѣроятности, очень солидная. Конструкція ея сильно напоминаетъ конструкцію американскаго мотора „Штандартъ“, извѣстнаго своими качествами. На лошадиную силу она довольно тяжела.

3. Машина, принадлежащая Ижорскому заводу, отвѣчаетъ всѣмъ требованіямъ для нефтемотора. Замѣтны изящное, элегантно выполненіе работы и высокая доброкачественность матерьяла—вся рама изъ литой стали, но на лошадиную силу она еще тяжелѣе, чѣмъ моторъ фирмы „Андре и Розенквистъ“.

4. Относительно машины, выставленной фирмой „Архимедесъ“, сказано, что она хороша, практична и весьма примѣнима для маленькихъ лодокъ и, кромѣ того, баснословно дешева.



Стандъ Ив. Брейтигамъ.



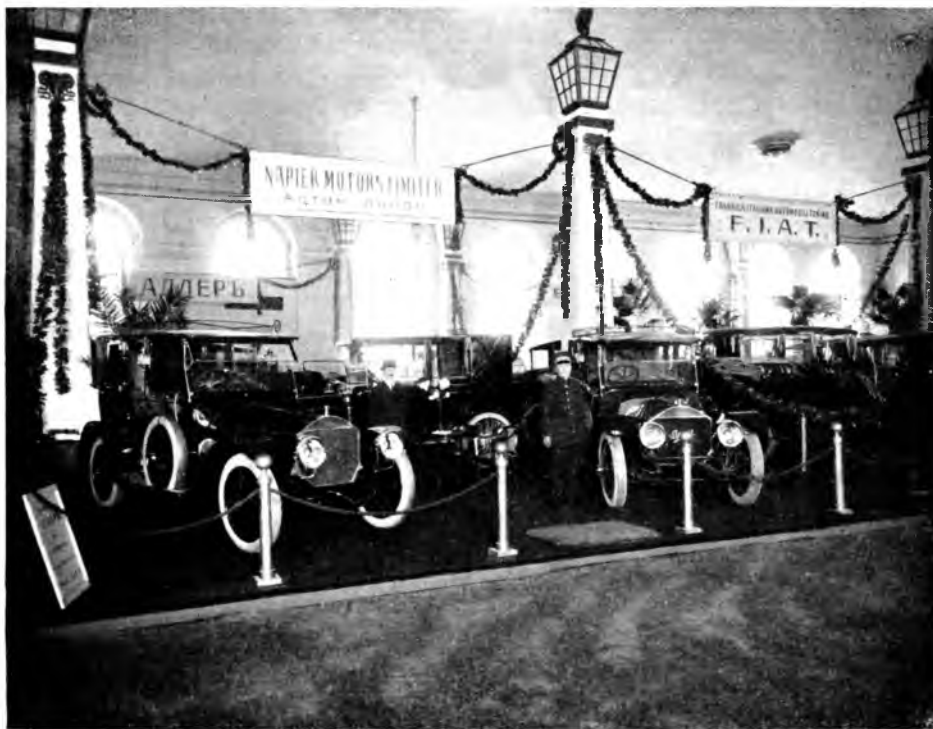
Жизнь выставки.

Открытие выставки. Когда работы по устройству и украшенію помѣшенія для выставки были закончены, станды были заполнены соотвѣтствующими экспонатами. Когда все было подготовлено къ тому, чтобы жизнь выставки протекала по тщательно обдуманному плану безъ всякихъ нежелательныхъ уклоненій, Комитетъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества, съ чувствомъ глубокаго удовлетворенія и полной радости отъ сознанія побѣдоносно пройденнаго пути къ достиженію намѣченной цѣли, поднялъ флагъ надъ IV-й международной автомобильной выставкой. Торжество открытія выставки состоялось 5-го Мая 1913 года. Въѣстившая въ себѣ богатѣйшую изъ бывшихъ до того времени коллекцію автомобилей всѣхъ существующихъ типовъ, выставка, богато украшенная флагами, гирляндами цвѣтовъ, залитая электрическимъ свѣтомъ, какъ бы ждала и звала гостей въ свой своеобразный міръ соединенія сухой мысли техника и искусства художника.

На открытіе выставки удостоили прибыть Особы ИМПЕРАТОРСКОЙ Фамиліи: ИХЪ ИМПЕРАТОРСКІЯ ВЫСОЧЕСТВА, Великія Княгини МАРІЯ ПАВЛОВНА и ВИКТОРІЯ ѲЕОДОРОВНА и Великій Князь ДИМИТРІЙ ПАВЛОВИЧЪ; присутствовали Предсѣдатель Совѣта Министровъ, статсъ-секретарь нынѣ графъ В. Н. Коковцовъ, Министры: Военный—генераль-адъютантъ В. А. Сухомлиновъ и Торговли и Промышленности—тайн. сов. С. И. Тимашевъ, иностранные послы, извѣстные любители автомобильнаго спорта изъ свѣтскаго общества. Послѣ того, какъ былъ отслуженъ молебенъ, Статсъ-Секретарь В. Н. Коковцовъ объявилъ выставку открытой. Были произнесены краткія рѣчи: В. Н. Коковцовымъ о значеніи автомобилизма, княземъ А. Д. Оболенскимъ о значеніи выставки. В. В. Свѣчинъ привѣтствовалъ иностранцевъ, почтившихъ выставку своимъ вниманіемъ и участіемъ въ ней, выразилъ чувство глубокаго удовлетворенія и удовольствія при видѣ такого культурнаго единенія народовъ, общаго согласнаго сотрудничества на почвѣ мирнаго созданія цѣнностей, обогащающихъ и украшающихъ жизнь каждаго народа. Въ заключеніе благодарилъ всѣхъ энергично потрудившихся надъ созданіемъ выставки и, такъ или иначе, содѣйствовавшихъ ей успѣху.

Началась жизнь выставки. Посѣтители широкой волной, по нѣскольку тысячъ въ день, наполняли ея помѣшеніе. Ихъ взору представлялась картина, дѣйствительно рѣдкая по богатству экспонатовъ, необычайно величественная по общей открывающейся перспективѣ (особенно въ манежѣ и желѣзномъ зданіи), поразительно эффектная по изяществу, стильности

Виды стан­довъ.



украшеній, легкости, стройности построекъ. Здѣсь могли найти многое, чѣмъ заинтересоваться, представители разныхъ специальностей: знатоки военного дѣла, заботливые любители сельской культуры—земледѣльцы, представители городовъ, озабоченные улучшеніемъ и оборудованіемъ общей борьбы съ постоянно угрожающими пожарами, лица, стоящія во главѣ гуманнаго братскаго служенія раненымъ на войнѣ героямъ, страстные люби-



Стандъ Т-ва «Треугольникъ».

тели спорта, люди промышленнаго міра и широкая публика, побывавъ на выставкѣ, уходила съ нея съ опредѣленнымъ настроеніемъ удовлетвореннаго чувства любознательности и испытаннаго эстетическаго удовольствія. За короткій сравнительно срокъ Выставку посѣтило около 45 тысячъ человекъ.

ВЫСОЧАЙШЕЕ по-
сѣщеніе Выставки
ГОСУДАРЕМЪ ИМ-
ПЕРАТОРОМЪ *).

Черезъ 10 дней послѣ открытія выставки— 15 Мая Общество праздновало десятую годовщину своего существованія. Совпавшая съ этимъ торжествомъ Выставка, переполненная оживленной заинтересованной публикою, среди которой легко можно было увидѣть и туристовъ-иностранцевъ, уже сама по себѣ являлась какъ бы юбилейнымъ триумфомъ. Но это торжество Всемилостивѣйше запеча-

*) Подробное описаніе ВЫСОЧАЙШАГО посѣщенія Выставки изложено на 58—68 стр. «Ежегодника И. Р. А. О-ва» за 1913 годъ.



Центральная аллея нового здания.

тлѣно было незабвеннымъ ВЫСОЧАЙШИМЪ къ нему вниманіемъ ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА, соизволившимъ осчастливить дѣятелей Общества Своимъ Личнымъ присутствіемъ на отслуженномъ въ помѣщеніи выставки по случаю юбилея Общества молебствіи и послѣдующимъ осмотромъ выставки.

Настроеніе радости и очарованія неизгладимо осталось въ сердцахъ всѣхъ удостоившихся присутствовать при ВЫСОЧАЙШЕМЪ посѣщеніи...



Витрина Товарищества Братьевъ Нобель.

Присужденіе наградъ. Общее положеніе, принятое Комитетомъ относительно премірованія экспонатовъ, было таково:

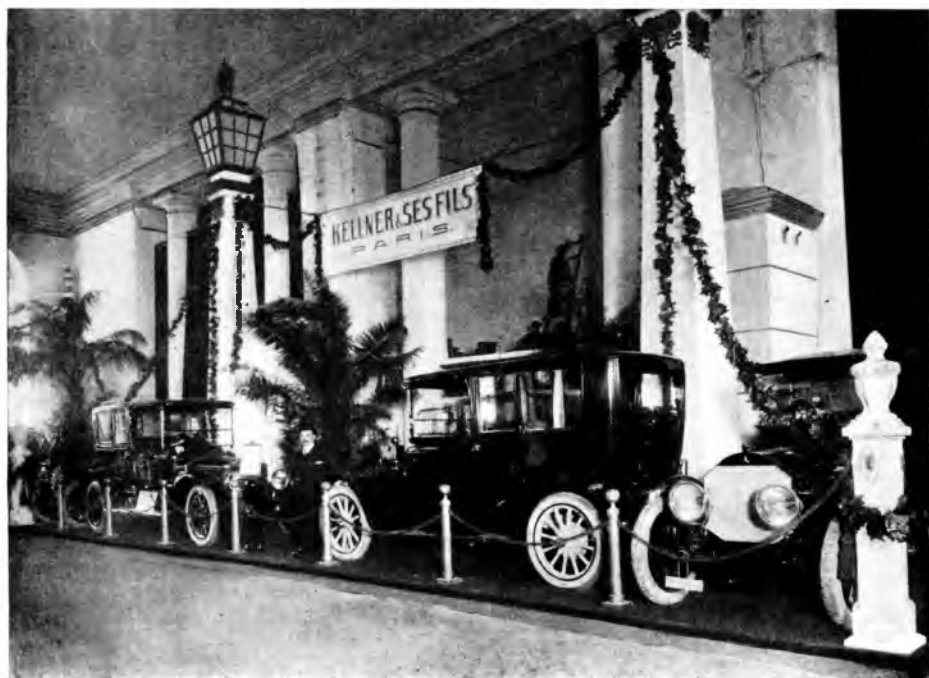
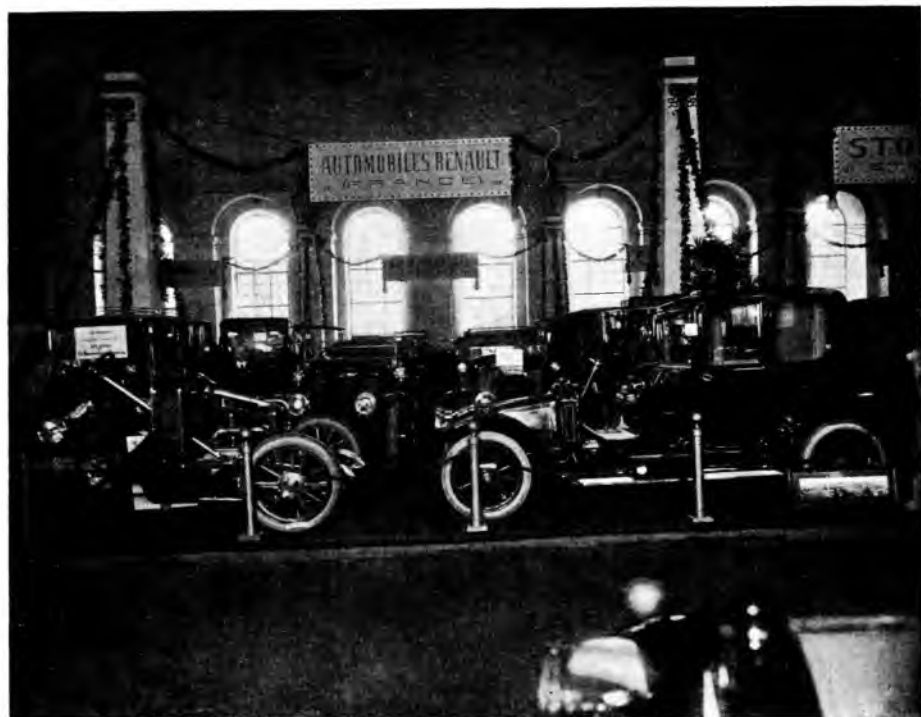
„ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество выдаетъ всѣмъ экспонентамъ памятную медаль и дипломъ объ участіи на Выставкѣ. Лучшимъ экспонатамъ 3, 4, 5 и 8 классовъ будутъ выданы спеціальныя награды. Особыя награды будутъ также выданы за изящество, удобство и элегантность выставленныхъ кароссери; кромѣ того, будетъ выдана отдѣльная награда за наиболѣе удобное и изящное кароссери русскаго производства“.

Примѣчаніе. Общество „Прометь“ ходатайствовало, черезъ Генеральнаго Комиссара, подвергнуть осмотру, съ цѣлью оцѣнки и выдачи награды, выставленные Обществомъ сосуды для безопаснаго храненія бензина и другихъ легко воспламеняющихся веществъ. Ходатайство



Боковая аллея нового здания.

Виды стандовъ.





Общій видъ стандовъ въ глубинѣ Михайловскаго манежа.

собраниемъ Комитета было отклонено, на основаніи §§ 5 и 6 правилъ о Выставкѣ. Экспертизѣ совершенно не подвергались экспонаты фирмъ: Опель, Левассоръ, Вокхолль, Ролльсъ-Ройсъ, Утермюле, Шнейдеръ и К^о, въ виду письменнаго заявленія этихъ фирмъ объ отказѣ отъ экспертизы (проток. Подком. отъ 15 мая 1913 г.). Свою работу Подкомиссія закончила въ теченіе 11—13, 15 мая.

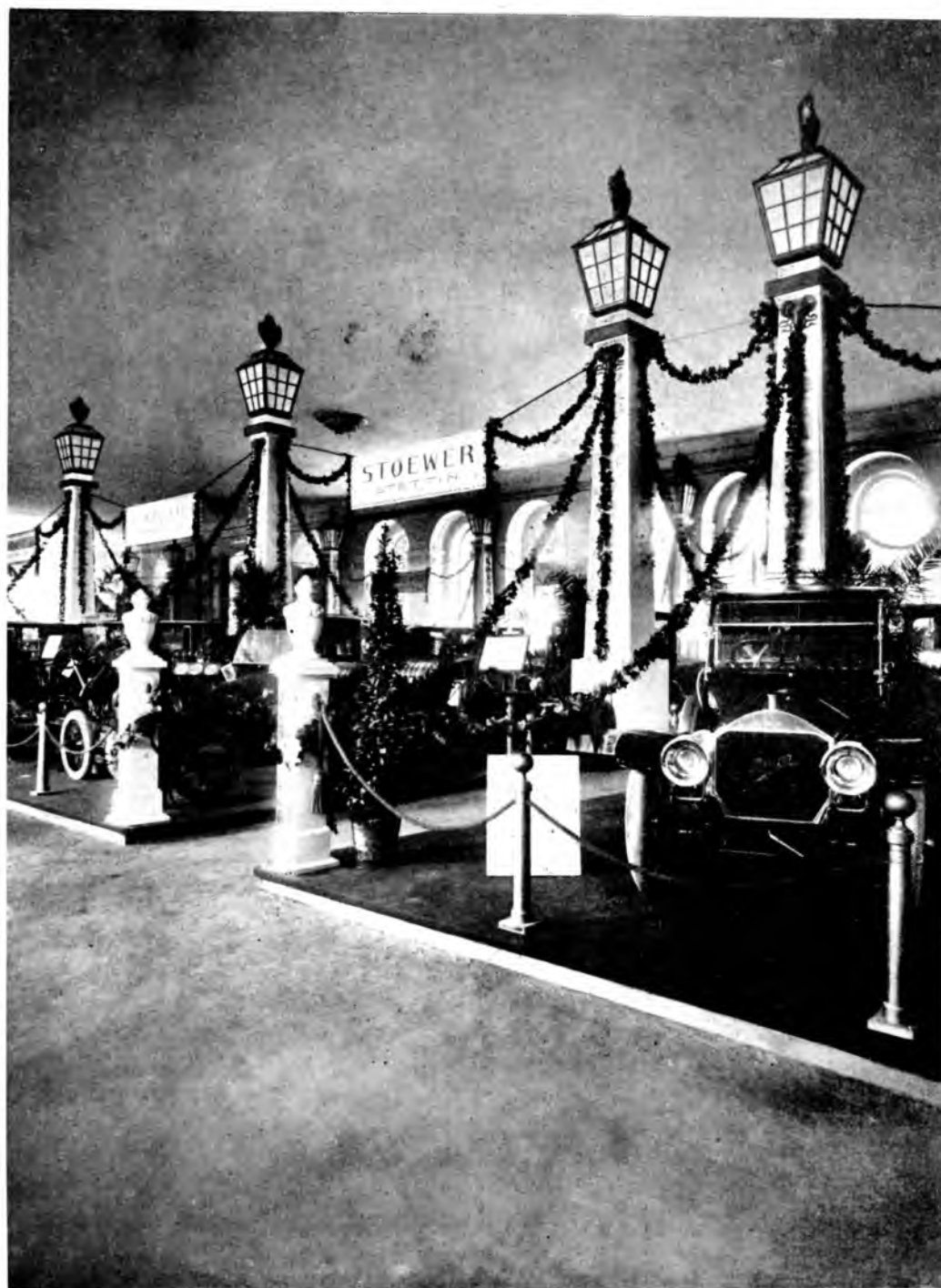
„Шасси не премировать, а выдать награды за удобство и изящество и за машины спеціальнаго назначенія“. Приглашая членовъ, какъ въ Орга-



Стандъ автомобилей „Fiat“.

низационный Комитетъ, такъ и въ Экспертную Комиссію, Комитетъ Общества ходатайствовалъ вмѣстѣ съ тѣмъ передъ Министерствами и заинтересованными обществами о назначеніи и соответствующихъ наградъ.

Въ засѣданіи Экспертной Комиссіи Флигель-Адъютантъ В. В. Свѣчинъ доложилъ, что ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЕЛИЧЕСТВО ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ Всемилостивѣйше пожаловалъ четыре золотыхъ медали за лучшіе экспонаты каждаго изъ четырехъ Отдѣловъ—Военнаго, Санитарнаго, Сельскохозяйственнаго и Пожарнаго. Впослѣдствіи, при присужденіи наградъ, по предложенію В. В. Свѣчина, медаль Имени ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА, какъ имѣющая особое значеніе, давалась не только за лучшій изъ выставленныхъ экспонатовъ, а дѣйствительно за совершенный экспонатъ даннаго отдѣла.

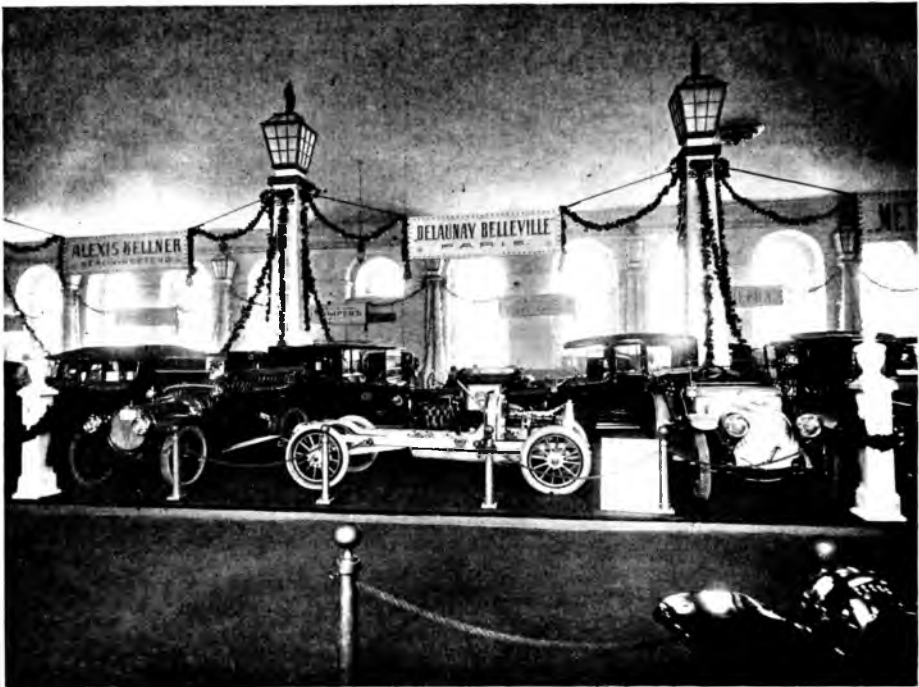


Стандъ въ центрѣ Михайловскаго манежа.

Военное Министерство назначило „три золотыхъ, восемь серебряныхъ медалей и три почетныхъ диплома за лучшіе экспонаты“.

Министерство Торговли и Промышленности изъявило согласіе выдать столько медалей, сколько по мнѣнію Экспертной Коммиссіи окажется необходимымъ.

Министерство Путей Сообщенія назначило двѣ награды—два почетныхъ диплома—за лучшій грузовикъ и лучшій лодочный моторъ.



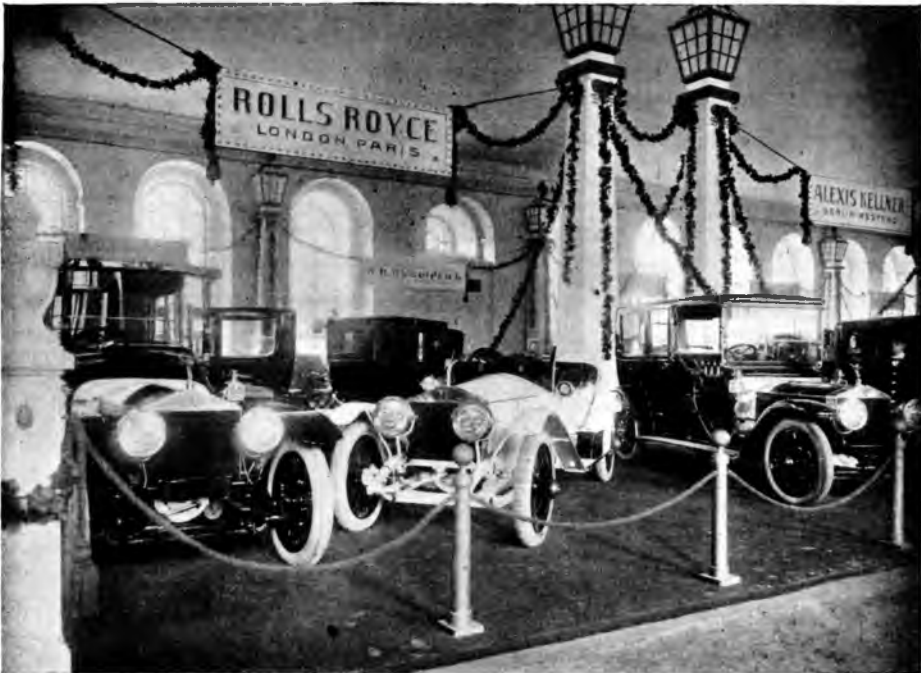
Стандъ автомобилей Делоннэ Бельвиль.

Здѣсь необходимо отмѣтить, что впослѣдствіи, когда на выставкѣ въ числѣ экспонатовъ оказались два грузовика фирмъ Рено и Бенцъ Геггенау и два лодочныхъ мотора фирмъ Андрэ и Розенквистъ и завода „Альфа“ въ совершенно одинаковыхъ условіяхъ, представитель Министерства Путей Сообщенія предложилъ возбудить ходатайство предъ Министерствомъ о выдачѣ всѣмъ вышеуказаннымъ фирмамъ почетныхъ дипломовъ, но Министерство Путей Сообщенія не признало возможнымъ удовлетворить это ходатайство.

Отъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Пожарнаго Общества назначено было выдать 9 наградъ трехъ степеней.

Полтавскій Земельный Банкъ отъ себя назначилъ награды для премированія лучшихъ сельско-хозяйственныхъ экспонатовъ выставки, но эти награды не были использованы.

Виды стандовъ.



Главное Управление Землеустройства и Земледѣлія предоставило тоже нѣсколько наградъ, изъ коихъ Экспертная Комиссія воспользовалась одною большою серебряною медалью.

Во время присужденія наградъ было нѣсколько случаевъ одновременнаго присужденія нѣсколькихъ наградъ за одинъ и тотъ же экспонатъ отдѣльными подкомиссіями. Экспертной Комиссіей было вынесено принципиальное рѣшеніе считать награды вѣдомствъ: Военнаго, Землеустройства и Земледѣлія и Путей Сообщенія,—наградами спеціальными, и признать допустимымъ порядокъ присужденія нѣсколькихъ наградъ за одинъ и тотъ же экспонатъ.

Между прочимъ, при обсужденіи журнала Военной Подкомиссіи о наградахъ, въ Комиссіи возникли пренія по поводу награжденія трактора Панаръ и Левассоръ, фирмы „Перунъ“ и изобрѣтателя карбюратора Виллера. Большинствомъ голосовъ была отвергнута награда фирмъ Панаръ и Левассоръ, такъ какъ тракторъ этой фирмы въ числѣ экспонатовъ на выставкѣ не былъ; относительно же фирмы „Перунъ“ и изобрѣтателя Виллера постановлено, что по правиламъ выставки экспонаты „Перуна“ и г. Виллера, какъ состоящіе въ 11 и 12 классахъ, экспертизѣ и награжденію не подлежатъ, но, принимая во вниманіе важность установленія производства карбида въ Россіи, было выражено пожеланіе, чтобы ИМПЕРАТОРСКОЕ Россійское Автомобильное Общество, имѣющее своими задачами развитіе автомобилизма и связанныхъ съ нимъ отраслей промышленности въ Россіи, поощрило фирму „Перунъ“ выдачей ей медали и диплома отъ Общества за установленіе производства карбида въ Россіи. Пожеланіе это въ отношеніи фирмы „Перунъ“ было вполнѣ удовлетворено.

Въ конечномъ итогѣ мотивированный наградной списокъ былъ принять Экспертной Комиссіей въ такомъ видѣ:

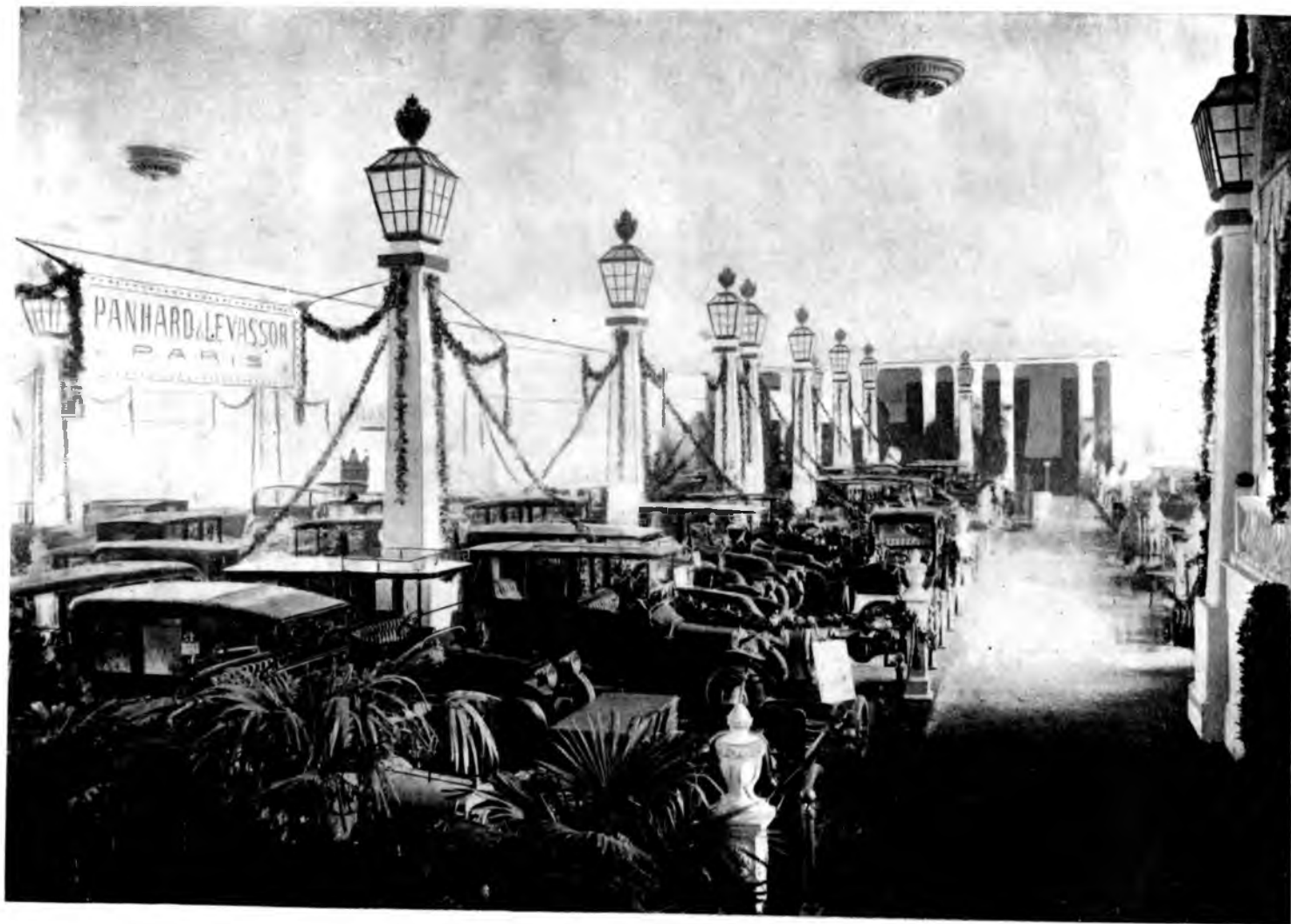
Списокъ наградъ, присужденныхъ экспертной комиссіей, состоявшей подъ Высочайшимъ Его Императорскаго Величества покровительствомъ IV-й Международной Автомобильной Выставки.

1) ПО ВОЕННОМУ ОТДѢЛУ.

Медаль имени Государя Императора.

Фирмъ „Балаховскій и Кэръ“ — за цѣлесообразное рѣшеніе вопроса объ автономности движущихъ колесъ путемъ примѣненія бензино-электрическаго двигателя и за весьма практичное улучшение въ конструкціи динамо, выразившееся въ выносъ якоря наружу, что доказано опытами во Франціи въ присутствіи ген.-м. Коллонтая и полк. Секретева.

Ми́хайловскій Манежъ.



Общій видъ.



Почетные дипломы Военного Министерства.

Фирмъ „Фиатъ“, прожекторная станція (1,5 тонны)—за искусно и рационально соображенную установку прожекторной станціи на испытанномъ длительными пробѣгами отличномъ шасси.

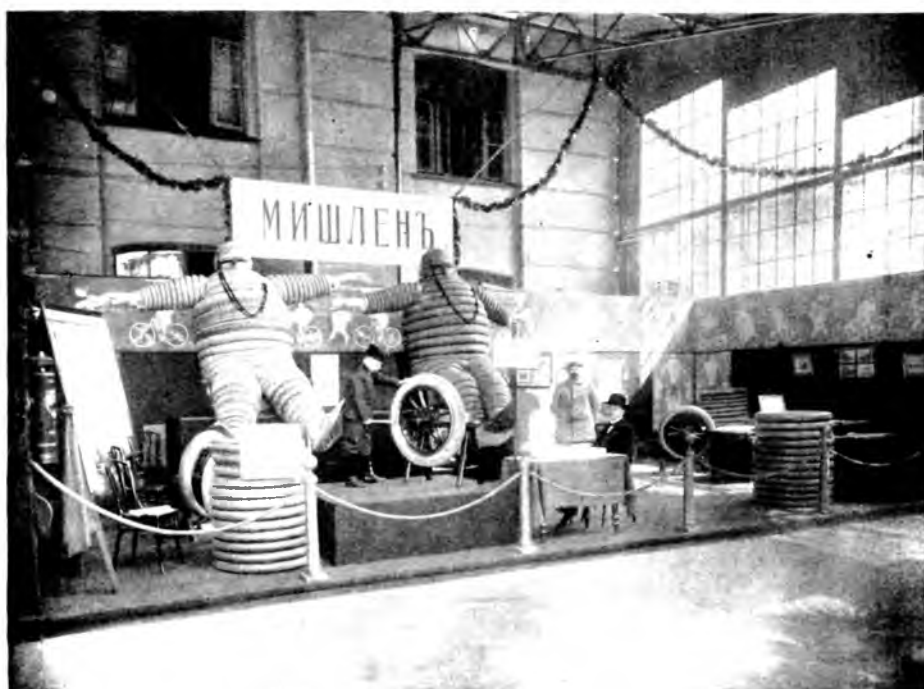
Фирмъ „Рено“, грузовозъ (3 тонны)—за простоту, прочность и рациональность конструкции, экономичность и тщательныя продуманность и работу.

Большая золотая медаль Министерства Торговли и Промышленности.

Фирмъ „Даймлеръ“ (Германія), грузовозъ (3 тонны)—за отличную, прочную конструкцию, экономичность и надежность въ работѣ.



Отдѣль грузовиковъ.



Стандъ автомобильныхъ шинъ.

Золотыя медали Военнаго Министерства.

Фирмъ „Делагэ“, радіо-станція — за искусную рациональную установку приёмнаго, передаточнаго и вспомогательнаго механизмовъ полевой армейской радіо-телеграфной станціи, установленной на шасси достаточной прочности.

Фирмъ „Бюссингъ“, грузовозъ (5 тоннъ) — за большую прочность, хорошую конструкцію, отличный матеріалъ и большую экономичность при эксплуатаціи.

Фирмъ „Бенцъ“, грузовозъ (3 тонны)—за рациональную конструкцію, простоту, большую надежность машины.

Малыя золотыя медали Министерства Торговли и Промышленности.

Акціонерному Обществу моторовъ и грузовиковъ „Мулагъ“, грузовозъ (5 тоннъ) — за испытанно-надежную конструкцію и сравнительную дешевизну фабриката.

Фирмъ „Даймлеръ“ (Англія), грузовикъ (4 тонны)—за цѣпную передачу въ коробкѣ скоростей и червячную съ кардана.

Фирмъ „Адольфъ Зауреръ“, шасси (3 тонны) — за безупречный матеріалъ, тщательную работу и удачное примѣненіе лебедки.

Фирмъ „Альбіонъ“, грузовикъ (3 тонны) — за практическое расположение механизмовъ, высокой ходъ съ сохраненіемъ устойчивости въ видѣ дополнительныхъ рессоръ.

Фирмъ „Де-Діонъ Бутонъ“, грузовикъ (3 тонны) — за издавна извѣстную тщательность пригонки и добросовѣстный матеріалъ.

Анонимному Обществу автомобилей „Пежо“, грузовикъ, приспособленный для нуждъ эвакуаціи, — за разнообразность оборудованія автомобильнаго шасси для военныхъ цѣлей, доброкачественный матеріалъ и скромныя цѣны.

Серебряныя медали Военнаго Министерства.

Фирмъ „Спа“, ангаръ-мастерская—за удачную идею соединенія ангара съ небольшою мастерской для исправленій полевого характера. Шасси надежное, мощное, быстроходное.

Фирмъ „Адольфъ Зауреръ“, походная кухня — за тщательное изготовленіе большой походной кухни, весьма полно оборудованной и установленной на отличномъ, извѣстномъ своими отличными качествами шасси.

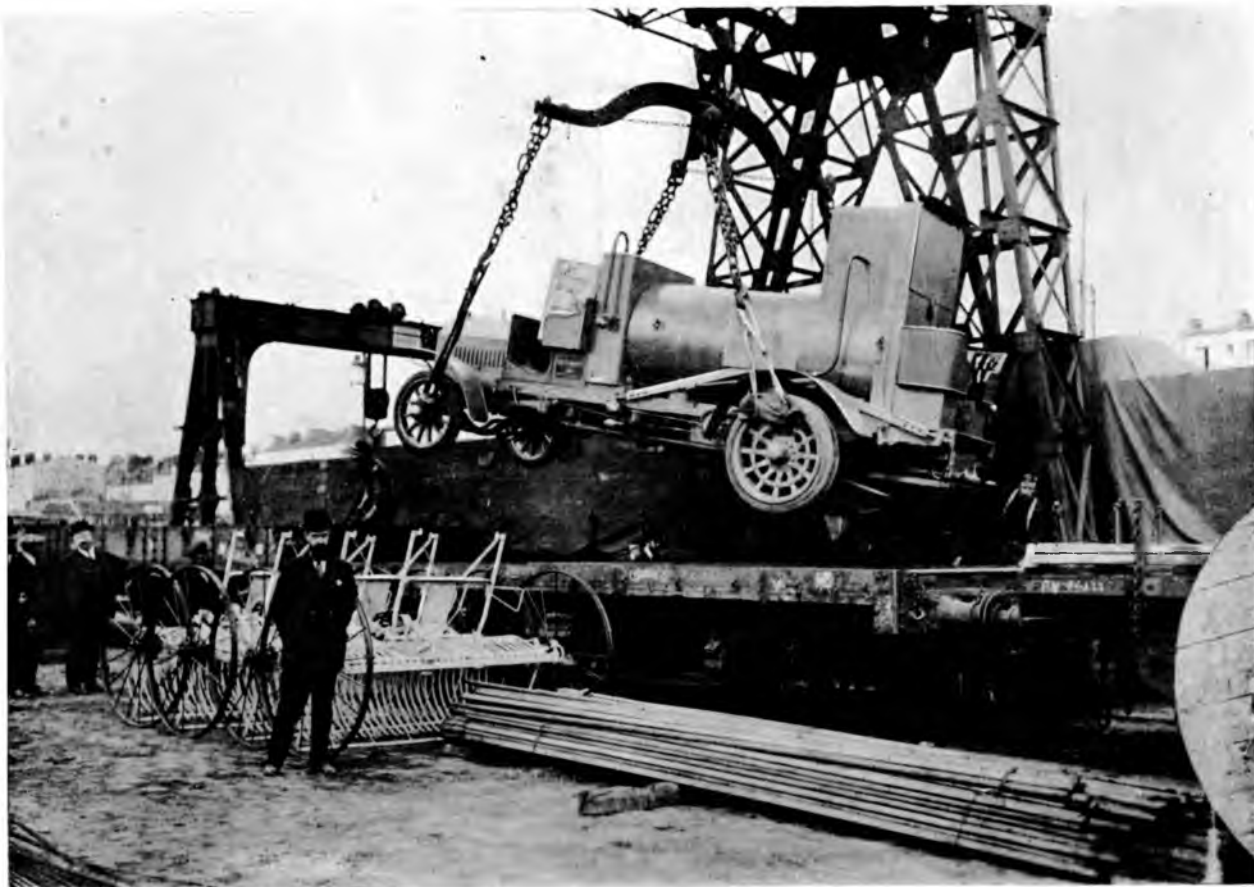
Фирмъ „La Vuige“, походная кухня — за тщательное оборудованіе полной походной кухни на 250 человекъ, поставленной на соотвѣтствующемъ шасси.

Фирмъ „Адлеръ“, провіантскій фургонъ съ кухней—комбинированіе въ одну систему походной кухни съ раздаточнымъ магазиномъ, пригоднымъ

Виды стандовъ.

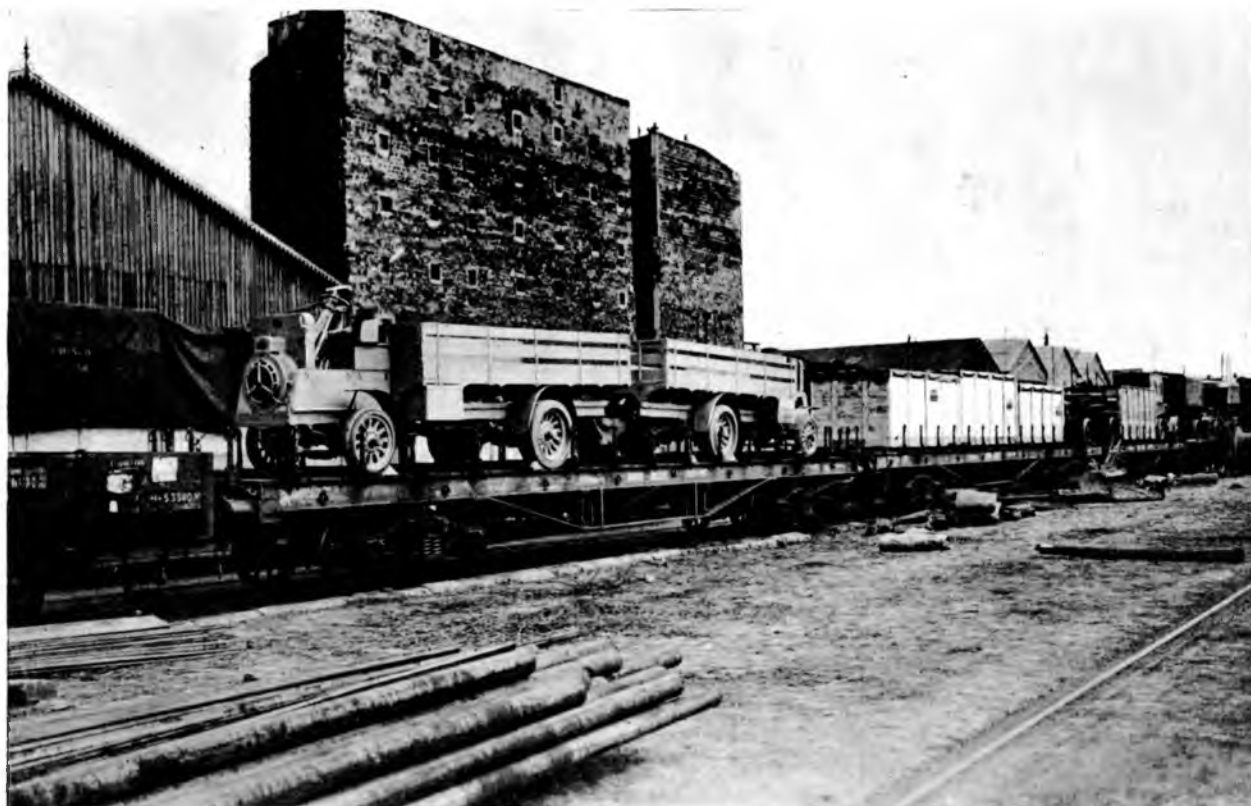


Къ выставкѣ.



Погрузка автомобилей въ Парижъ на специальный поѣздъ для отправленія на IV-ю Международную Автомобильную Выставку.

Къ выставкѣ.



Спеціальний поїздъ, нагуженный автомобилями для IV-й Международной Автомобильной Выставки.

для службы на некоторых этапах. Система установления на специальной прицепной повозке, которая легко может быть придана к каждому 3-х тонному грузовику.

Фирма „Holt Caterpillar Co“ (гусеничный)—за удачное применение идеи гусеничного трактора к передвижению по цѣлинѣ тяжелыхъ грузовъ, причемъ явилась возможность избѣгнуть часто ломавшихся эксцентриковъ.

Фирма „Делагэ“, подвижной ангаръ — за удачное оборудование и правильный выборъ инструментовъ и моторныхъ станковъ, установленныхъ на вполне соответствующемъ шасси.

Фирма „Лорренъ-Дитрихъ и Ко“, прожекторная установка — за идею перенесения части приспособлений на прицепную повозку и включение въ оборудование 11-ти метровой мачты.

Фирма „Адлеръ“, грузовикъ (4 тонны)—за хорошее шасси и добросовѣстный материалъ при сравнительно меньшей продажной цѣнѣ.

2) ПО САНИТАРНОМУ ОТДѢЛУ.

Медаль имени Государя Императора.

Фирма „La Vuire“—за приспособление автомобиля, по проекту д-ра Поморцева, для подачи помощи при несчастныхъ случаяхъ до производства въ случаѣ необходимости сложныхъ хирургическихъ операций на мѣстѣ происшествія включительно.

Почетный дипломъ Военнаго Министерства.

Фирма „Фиатъ“, санитарный автомобиль — за удачную и несложную конструкцию, обеспечивающую въ достаточной степени спокойную перевозку раненыхъ.

Малыя золотыя медали Министерства Торговли и Промышленности.

Фирма „Спа“—за хорошій санитарный автомобиль.

Фирма „Адольфъ Зауреръ“—за хорошій санитарный автомобиль.

3) ПО СЕЛЬСКО-ХОЗЯЙСТВЕННОМУ ОТДѢЛУ.

Медаль имени Государя Императора.

Фирма „Holt Caterpillar Co“ — за гусеничный тракторъ съ оригинальной и цѣлесообразной замѣной ходовыхъ колесъ безконечными цѣпными рельсами, допускающими передвижение по дорогамъ, канавамъ и позволяющими работать при самыхъ разнообразныхъ почвенныхъ условияхъ.

Малая золотая медаль Министерства Торговли и Промышленности.

Фирмъ „Комникъ“ — за автоплугъ съ жесткой постоянной рамой, пригодной, главнымъ образомъ, для обработки культурныхъ почвъ, и за приспособленіе для задняго хода машины.



Большая серебряная медаль Главнаго Управленія Землеустройства и Земледѣлія.

Фирмъ „Штокъ“ — за автоплугъ съ жесткой постоянной рамой безъ задняго хода, пригодный, главнымъ образомъ, для обработки культурныхъ почвъ.

4) ПО ПОЖАРНОМУ ОТДѢЛУ.

Большая золотая медаль Министерства Торговли и Промышленности.

Фирмѣ „Коммеръ-Каръ“—за пожарный автомобиль.

Дипломы первой степени Императорскаго Россійскаго Пожарнаго Общества.

Фабрикѣ автомобилей „Изотта Фраскини“ — за пожарный автомобиль.

Фирмѣ „Адлеръ“—за пожарный автомобиль.



Малая золотая медаль Министерства Торговли и Промышленности.

Фирмѣ „Бенцъ-Гаггенау“—за пожарный автомобиль.

Большая серебряная медаль Министерства Торговли и Промышленности.

Фирмѣ „Деллагэ“—за пожарный автомобиль.

Малая серебряная медаль Министерства Торговли и Промышленности.

Фирмъ „Опель“—за пожарный автомобиль.

5) ПО ОТДѢЛУ МОТОРНЫХЪ ЛОДОКЪ.

Малыя золотыя медали Министерства Торговли и Промышленности.

Машиностроительному заводу „Альфа“—за двигатель для моторной лодки.

Акціонерному Обществу „Андрэ и Розенквистъ“—за двигатель для моторной лодки.

6) ПО ПОДКОМИССИИ ПО РАСПРЕДѢЛЕНІЮ НАГРАДЪ ОТЪ МИНИСТЕРСТВА ПУТЕЙ СООБЩЕНІЯ.

Почетные дипломы Министерства Путей Сообщенія.

Фирмъ „Рено“—за выставленный ею грузовикъ.

Абосскому заводу „Андрэ и Розенквистъ“—за двигатель для моторной лодки.



Закрытіе выставки.

19-го Мая Выставка закрылась.

Въ 12 часовъ ночи флигель-адъютантъ В. В. Свѣчинъ, въ сопровожденіи членовъ Комитета, среди многочисленнаго общества экспонентовъ и публики, собравшихся въ центральной части зданія Манежа, произнесъ рѣчь, въ которой въ немногихъ словахъ выразилъ чувства глубокой благодарности всѣмъ представителямъ иностранныхъ фирмъ и всѣмъ лицамъ, принимавшимъ участіе въ работахъ по Выставкѣ и способствовавшимъ ея успѣху. Въ заключеніе было провозглашено ура за ВЫСОЧАЙШАГО Покровителя выставки, ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА. Михайловскій Манежъ огласился долгимъ несмолкаемымъ ура! vive! hoch! Апоеозомъ этого официальнаго торжества была овація, устроенная присутствовавшими при закрытіи инициатору выставки и главному руководителю по ея организаціи фл.-ад. В. В. Свѣчину. Выставка закрылась, оставивъ у всѣхъ чувства глубокаго удовлетворенія.

Трудно учесть всю пользу, которую принесла IV-я выставка. Ближайшимъ показателемъ успѣха ея было то оживленіе автомобильной промышленности, которое наблюдалось еще до закрытія выставки. Большое число проданныхъ экспонатовъ, масса заказовъ по новѣйшимъ моделямъ автомобилей, вызвали полное удовлетвореніе экспонентовъ. Самымъ важнымъ въ этомъ начинаніи ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества было то, что удалось дѣйствительно продемонстрировать предъ русской публикой автомобиль во всемъ разнообразіи его примѣненія, показать ей все лучшее, чего могла достигнуть въ послѣдніе годы автомобильная техника.

Ликвидация.

Производя крупныя затраты по организаціи выставки, Комитетъ въ то же время стоялъ на стражѣ финансовыхъ интересовъ Общества и принималъ всѣ возможныя мѣры къ сокращенію этихъ расходовъ. Къ числу такихъ мѣръ относятся заботы Комитета о наиболѣе выгодной ликвидациіи выставки. Въ этихъ цѣляхъ Комитетъ при заключеніи контрактовъ со своими подрядчиками однимъ изъ условій ставилъ имъ обратный пріемъ матеріаловъ по окончаніи выставки. Условіе это было принято фирмой „П. Н. Бѣляевъ, Наслѣдники“ относительно лѣснаго матеріала, изъ котораго были сдѣланы станды; подрядчикомъ А. Я. Яковлевымъ, соорудившимъ входъ на выставку и грузовой и сельско-хозяйственный павильоны; Арматурно-Электрическимъ Обществомъ, принявшимъ электрическую сѣть и всю арматуру,

и, наконецъ. Г. Цинзеромъ, поставщикомъ толя для крыши зданій. Благодаря этому по закрытіи выставки изъ всего выставочнаго имущества въ распоряженіи Комитета оставалось металлическое зданіе, всѣ декоративныя принадлежности, сукно, которымъ были обиты станы, и разная мелочь, какъ напимѣръ, садовая мебель, пожарные рукава, немного брезентовъ и т. п. Наиболѣе цѣннымъ имуществомъ, такимъ образомъ, являлось металлическое зданіе, и поэтому главной заботой при ликвидаціи было возможно выгоднѣй продать это зданіе. Комитетъ еще задолго до открытія выставки, отпечатавъ въ десяткахъ экземпляровъ чертежи зданія, разослалъ ихъ вмѣстѣ съ пояснительными къ нимъ данными по различнымъ отдѣламъ разныхъ министерствъ, конторамъ крупныхъ заводовъ и фабрикъ г. Петрограда, городскимъ самоуправленіямъ г. Петрограда и Москвы—словомъ всѣмъ учрежденіямъ какъ казеннымъ, такъ и частнымъ, гдѣ, по мнѣнію Комитета, могла встрѣтиться нужда въ приобрѣтеніи этого зданія для утилизаціи его подъ устройство склада, рынка, мастерской и т. п. Какъ результатъ этихъ писемъ, въ распоряженіи Комитета къ концу выставки оказалось нѣсколько заявленій отъ частныхъ лицъ о желаніи приобрѣсти конструкцію. Обозрѣвая выставку, Военный Министръ обратилъ вниманіе на это зданіе и выразилъ желаніе приобрѣсти его для нуждъ Военнаго Вѣдомства. Поэтому Комитетъ, не давая рѣшительнаго отвѣта по поступившимъ предложеніямъ отъ частныхъ лицъ, постановилъ преимущественное право покупки предоставить Военному Вѣдомству. Послѣднее, для оцѣнки конструкціи какъ съ точки зрѣнія пригодности его для своихъ нуждъ, такъ и со стороны стоимости, назначило особую Комиссію подъ предсѣдательствомъ начальника I й Инженерной Дистанціи полковника Рудницкаго.

Комиссія, осмотрѣвъ зданіе, нашла его пригоднымъ для Военнаго Вѣдомства, но, указывая на необходимость передѣлокъ, оцѣнила конструкцію только въ 18.000 рублей, въ то время какъ было заявленіе одного частнаго лица, предлагавшаго Комитету за то же имущество 25.000 р. Комитетъ, всегда стоявшій на стражѣ интересовъ ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества, не могъ, конечно, не указать Военной Комиссіи на болѣе выгодное предложеніе, но послѣдняя, боясь возможныхъ нареканій за дорогую оцѣнку, осталась при прежнемъ мнѣніи. Военный Министръ находился въ это время на юбилейныхъ торжествахъ празднованія 300-лѣтняго царствованія Дома Романовыхъ, и рѣшеніе вопроса о покупкѣ зданія безъ санкціи Его Высокопревосходительства могло затянуться. Опасаясь, что частное лицо, настаивавшее на спѣшности заключенія сдѣлки, можетъ отказаться отъ своего предложенія, В. В. Свѣчинъ, памятуя вполне опредѣленно выраженное ему лично генераль-адъютантомъ Сухомлиновымъ желаніе приобрѣсти зданіе, послалъ Военному Министру телеграмму, прося дать, въ виду имѣющихся въ распоряженіи Комитета частныхъ предложеній, категорическій отвѣтъ о цѣнѣ за металлическое зданіе. Отвѣтная телеграмма гласила: „Прошу оставить за Военнымъ Вѣдомствомъ. Генераль-Адъютантъ Сухомлиновъ“. Такимъ образомъ кон-

струкція осталась за Военнымъ Вѣдомствомъ, а вскорѣ была назначена новая Комиссія подѣ председательствомъ генерала Донченко для приѣмки этого зданія. Комиссія эта, осмотрѣвъ зданіе, принявъ во вниманіе его готовность и учтя время, необходимое для его изготовленія, разошлась въ опредѣленіи стоимости зданія съ первой комиссіей, признавъ сумму въ 25.000 рублей даже ниже нормальной средней стоимости.

Удачной распродажѣ остального имущества выставки, особенно ея декоративныхъ украшеній, способствовало совпаденіе съ окончаніемъ автомобильной выставки открытія Всероссийской Гигіенической выставки. Многіе экспоненты гигиенической выставки, для декорированія своихъ стандовъ и павильоновъ, покупали украшенія, конечно, съ громадной скидкой, у Комитета только-что закрывшейся Автомобильной Выставки; изъ числа такихъ покупателей крупнѣйшимъ явился Красный Крестъ.

Кромѣ того значительную часть матеріаловъ приобрѣли по соглашенію между собою устроители предстоявшихъ вскорѣ Конской и Юбилейной выставки Общества плодоводства виноградоводства и огородничества. Ими было приобрѣтено: ресторанъ, почти вся искусственная зелень, стекло въ деревянномъ павильонѣ, много колонокъ, вазъ и т. п.

Наконецъ Комитетъ распродалъ сукно, сначала мелкими партіями разнымъ частнымъ лицамъ, а весь остатокъ уступилъ въ однѣ руки по цѣнѣ 40 коп. за аршинъ.

Часть изъ приобрѣтеннаго для выставки имущества по ея закрытіи была обращена въ собственность ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества, въ цѣляхъ возможнаго использованія этого имущества при устройствѣ въ будущемъ V-й автомобильной выставки.



Заключеніе.

Предложенный обзоръ кипучей дѣятельности сравнительно небольшой группы истыхъ поборниковъ автомобилизма, поставившихъ на первыхъ порахъ себѣ задачу, которая и имъ самимъ, быть можетъ, не представлялась близкою къ дѣйствительному ея объему, рисуетъ поражающую картину стремительнаго развитія исключительныхъ инициативы и энергіи, включившихъ на пути своемъ не поддающуюся точному учету сумму энергіи, образовавшихъ въ итогъ мощный потокъ, увлекшій десятки тысячъ зрителей подъ сѣнь двуглаваго орла съ приспущенными крыльями, привѣтливо встрѣчавшаго съ верхней площадки главнаго портала IV-й международной автомобильной выставки гостей поставившаго его на стражу хозяина—ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества, устроившаго этотъ историческій праздникъ автомобилизма.

Завершая отчетъ о юбилейномъ своемъ начинаніи, отмежевавшемъ свѣтлою гранью первое десятилѣтіе, Члены Общества, въ полномъ составѣ своемъ, преисполненные чувства беззавѣтной преданности, благоговѣйно склоняютъ главы предъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЕЛИЧЕСТВОМЪ, благодарственно вспоминая неоцѣненные ВЫСОЧАЙШІЯ Милости Державнаго Покровителя къ Обществу, Всемилостивѣйше изъявленныя принятіемъ IV-й Международной Автомобильной Выставки подъ Августѣйшее ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА Покровительство и ВЫСОЧАЙШИМЪ посѣщеніемъ этой выставки ГОСУДАРЕМЪ ИМПЕРАТОРОМЪ въ незабвенный отнынѣ день 15 мая 1913 года.

Въ свѣтлыхъ воспоминаніяхъ о неоднократныхъ прежнихъ актахъ Августѣйшаго вниманія Почетнаго Члена Общества ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА Великаго Князя СЕРГІЯ МИХАИЛОВИЧА, Общество счастливо запечатлѣтъ въ лѣтописи съ чувствомъ горячей преданности и благодарности новую высокую милость ЕГО ИМПЕРАТОРСКАГО ВЫСОЧЕСТВА, проявленную къ Обществу благосклоннымъ принятіемъ Великимъ Княземъ Предсѣдательствованія въ Экспертной Комиссіи выставки, причемъ ЕГО ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЫСОЧЕСТВО изволилъ Самолично руководить двумя наиболѣе важными засѣданіями этой Комиссіи.

Торжественный день открытія Выставки не изгладится изъ памяти всѣхъ присутствовавшихъ: начиная молитвою съ такимъ трудомъ подготовленное дѣло, Общество было счастливо видѣть во главѣ своихъ Почетныхъ Членовъ ЕЯ ИМПЕРАТОРСКОЕ ВЫСОЧЕСТВО Великую Княгиню МАРІЮ ПАВЛОВНУ, которая, какъ и въ 1910 году, удостоивая торжество Своимъ высокимъ посѣщеніемъ, какъ бы подчеркнула то исключительное значеніе, каковое должно было имѣть это начинаніе.

Хвала и честь всѣмъ посвятившимъ свою энергію, и мысль, и трудъ столь славному дѣлу, привлекему къ себѣ вниманіе всего цивилизованнаго міра и занесенному особою страницей въ лѣтописи международнаго автомобилизма. Давая нынѣ отчетъ о пройденномъ трудовомъ пути, дѣятели ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Автомобильнаго Общества считаютъ первѣйшимъ нравственнымъ долгомъ засвидѣтельствовать о своемъ благодарномъ сознаніи, что достиженіе столь неожиданныхъ блестящихъ результатовъ оказалось возможнымъ только благодаря неоцѣнимой поддержкѣ, встрѣченной Обществомъ со стороны Правительства. Съ особою признательностью вспоминаетъ Общество неизмѣнно сочувственное отношеніе къ своей дѣятельности Статсъ-Секретаря графа В. Н. Коковцова, приняшаго званіе Почетнаго Президента выставки, предоставившаго для вѣщаго ея успѣха обычныя льготы по провозу экспонатовъ и лично открывшаго выставку напоминаніемъ собравшемуся Высокому Обществу о государственномъ значеніи автомобилизма и о высоко милостивомъ одобреніи дѣятельности Общества ЕГО ИМПЕРАТОРСКИМЪ ВЕЛИЧЕСТВОМЪ.

Чрезвычайно цѣнною явилась для организаторовъ выставки авторитетная поддержка идеи о ней, по распоряженію Министра Торговли и Промышленности Тайнаго Сов. С. И. Тимашева, нашими агентами въ подлежащихъ заграничныхъ сферахъ.

Полезное содѣйствіе въ томъ же направленіи было оказано и нынѣшнимъ Министромъ Финансовъ, б. Товарищемъ Министра Торговли и Промышленности П. Л. Баркомъ.

Въ главѣ объ организациіи сельско-хозяйственнаго Отдѣла выставки уже упоминалось объ исключительномъ по своему значенію участіи, встрѣченномъ Обществомъ на пути къ осуществленію этого Отдѣла, со стороны Статсъ-Секретаря А. В. Кривошеина и Директора Департамента Земледѣлія Д. Я. Слободчикова. Общество вмѣняетъ себѣ въ обязанность съ чувствомъ горячей благодарности вновь отмѣтить чрезвычайно широкое содѣйствіе выставкѣ, оказанное Военнымъ Министромъ, Генераль-Адъютантомъ Генераль-отъ-Кавалеріи Сухомлиновымъ, командировавшимъ въ Организационный Комитетъ авторитетныхъ представителей Вѣдомства въ лицѣ Генераль-Лейтенантовъ: Ф. Н. Добрышина и А. Р. Эйхгольца и Полковника Секретева, принесшихъ своимъ компетентнымъ участіемъ въ организационной работѣ Военнаго Отдѣла выставки неоцѣнимую пользу.

Сочувственное отношеніе къ IV-й Международной Автомобильной Выставкѣ со стороны Министра Путей Сообщенія С. В. Рухлова, оказавшаго

дѣятельное содѣйствіе ея устроителямъ, было ознаменовано непосредственнымъ участіемъ Министерства Путей Сообщенія въ Выставкѣ, экспонировавшаго чрезвычайно интересный рельсовый автомобиль Средне-Амурской жел. дороги.

Считая необходимымъ въ заключительныхъ строкахъ подчеркнуть съ признательностью чрезвычайную помощь, внесенную въ дѣло командированными вѣдомствами представителями центральныхъ учреждений, принявшими участіе въ общей работѣ Организационнаго Комитета и специальныхъ комиссій—Военной, Сельско-хозяйственной и Экспертной. Общество благодарно вспоминаетъ, что содѣйствіе Вѣдомствъ не ограничилось этимъ, но выразилось также и назначеніемъ специальныхъ наградъ за экспонаты на выставкѣ. Засимъ Общество не можетъ обойти молчаніемъ полезное участіе въ работѣ представителей нѣкоторыхъ общественныхъ учреждений, какъ, напр., ИМПЕРАТОРСКАГО Россійскаго Пожарнаго Общества.

Съ признательностью Общество отмѣчаетъ отзывчивое отношеніе, встрѣченное Комитетомъ въ вопросѣ о льготной непрерывной перевозкѣ экспонатовъ по городу со стороны бывш. Петроградскаго Градонач., Свиты ЕГО ВЕЛИЧЕСТВА Ген. Маіора Д. В. Драчевскаго, а также со стороны Директора Департамента Таможенныхъ Сборовъ, Тайн. Сов. Ганъ и Начальника Сѣверо-Западныхъ жел. дорогъ, Камергера Валуева, не встрѣтившихъ препятствій къ разгрузкѣ прибывшихъ изъ-за границы автомобилей на товарной станціи Варшавскаго вокзала, вмѣсто отдаленнаго Гутуевскаго острова, куда обычно направляются заграничные желѣзно-дорожные грузы.

Едва ли нужно упоминать объ исключительной признательности Общества Члену его Комитета нынѣ покойному С. А. Ауэрбаху, проявившему въ качествѣ Генеральнаго Комиссара выставки исключительныя организаторскія и административныя дарованія, вызывавшія во многихъ вполнѣ заслуженное чувство удивленія.

Выдающаяся энергія и трудоспособность обнаружены были ближайшимъ помощникомъ Генеральнаго Комиссара, Горнымъ инженеромъ Е. А. Макаровымъ. А вмѣстѣ съ тѣмъ не можетъ быть оставлено безъ упоминанія то безпримѣрное рвеніе, какое было проявлено всѣмъ штатомъ служащихъ канцеляріи выставки, съ честью выдержавшихъ поистинѣ страдную пору какъ организационнаго періода, такъ и самой выставки.

Заслуживаетъ также быть отмѣченною образцовая служба 5-й артели посыльныхъ, обслуживавшей и охранявшей выставку.

Прекрасно сознавая, что въ организациіи международной автомобильной выставки въ Россіи, гдѣ еще собственное производство въ этой отрасли техники едва лишь нарождается, рѣшительнымъ и наиболѣе существеннымъ является содѣйствіе мѣстныхъ иностранныхъ организациій и фирмъ, Общество особо высоко цѣнитъ встрѣченную имъ помощь въ лицѣ многихъ членовъ *Chambre syndicale de constructeurs de l'automobiles* во главѣ съ

нынѣ покойнымъ Предсѣдателемъ ея г-мъ Пежо и Секретаремъ г. Сѣзанпомъ, гг. президентовъ Chambres syndicales des carrosseries, des accessoires во Франціи и г. Вудфайна, секретаря сильнѣйшей англійской организаціи автомобильныхъ промышленниковъ the Society of Motor Manufactures and Traders, Ltd, графа Liedekerke, предсѣдателя Chambre syndicale de l'automobile et du Cycle de Belgique въ Бельгіи, Verein Deutscher Motorfahrzeug Industrieller и г. De la Croix, дѣйствовавшихъ въ Германіи, вспоминая о ихъ содѣйствіи съ горячею признательностью.

Принося дань удивленія блестящей дѣятельности и благодарность Организационному Комитету выставки въ полномъ его составѣ, Общество считаетъ долгомъ отмѣтить свою горячую признательность Предсѣдателю этого Комитета, Почетному своему Члену Флигель-Адъютанту В. В. Свѣчину, въ буквальномъ смыслѣ слова не отрывавшему ни на минуту своего сердца отъ любимаго имъ дѣла какъ за весь организационный періодъ, такъ и въ теченіе самой выставки, и своимъ вдохновеннымъ руководствомъ и непосредственною неустанною личною работою приведшему дѣло къ достойнымъ восторженнаго удивленія результатамъ.



