



# НАЧАЛО СЛАВНОГО ПУТИ

[ Л. Ильина, Л. Круглов

Фото авторов, компании «Скания-Русь», Центрального государственного исторического архива Санкт-Петербурга, Центрального архива кинофотодокументов Санкт-Петербурга ]

2020 год – юбилейный для компаний Scania и «Скания-Русь». ровно 110 лет назад на улицы Санкт-Петербурга вышел первый грузовой автомобиль легендарной марки. И чем дальше

от нас то время, тем важнее становится каждое историческое свидетельство первых шагов Scania на пути лидера российского рынка коммерческого транспорта.

**SCANIA**



**Свой путь в России компания Scania начала с поставок в 1907–1909 гг. легковых автомобилей и стационарных двигателей для компании братьев Нобель.**

# 1907–1909 гг.

И вот что интересно. Обладая исключительными правами на производство и продажу дизельных двигателей по лицензии, купленной у Р. Дизеля еще в конце XIX века, на своих нефтяных промыслах в Баку для привода буровых станков братья использовали более компактные и транспортабельные бензиновые двигатели Scania. Компания братьев Нобель стала первооткрывателем российского рынка для легковых автомобилей Scania-Vabis, купив два автомобиля FP с четырехцилиндровым двига-

**Компания братьев Нобель стала первооткрывателем российского рынка для легковых автомобилей Scania-Vabis, купив два автомобиля FP с четырехцилиндровым двигателем К мощностью 50 л. с.**

телем К мощностью 50 л. с. Покупку осуществлял главный инженер компании Эсберг через Санкт-Петербургское представительство «Урало-Каспийской нефтяной компании».



# 1910 г.

**В историю компании Scania 1910 г. вошел продажей в Россию первого грузового автомобиля. В тот год компания выпустила всего 4 грузовых автомобиля, и один из них был экспортирован в Россию – это была первая экспортная поставка грузовика Scania.**

Для Управления городских железных дорог Санкт-Петербурга была закуплена мобильная мастерская для обслуживания трамвайной контактной электрической сети на шасси грузовика Scania II с двигателем мощностью 24 л. с. грузоподъемностью 3,5 т, с подъемной вышкой и поворотной платформой, рассчитанной на трех человек. Привод подъема вышки и поворота платформы был ручным. Опыт ее эксплуатации оказался настолько удачным, что в 1911 г. трамвайщики закупили еще один автомобиль аварийной службы, теперь уже марки Scania-Vabis. Новая автома-

стерская значительно отличалась от предыдущей машины – каркас вышки, выдвигаемая часть и рабочая платформа стали стальными сварными, привод подъема – зубчатый вместо тросового. Обычно обе машины работали в паре. Одна предназначалась для текущего обслуживания, вторая – для ремонта и замены оборванных проводов и была снабжена специальным креплением для запасных проводов и поддерживающих тросов. Автомобили даже попали на страницы «Санкт-Петербургских ведомостей» – их работу по ликвидации аварии на Невском проспекте увековечил

легендарный фотограф К. Булла. В октябре 1913 г. было принято решение о закупке еще двух машин, которые отличалась от первых двух утепленными «будками» для ремонтников. Пока не установлено достоверно, попали ли они в Санкт-Петербург, но одна точно была собрана – ее описание вошло в рекламный проспект, а в фотоархиве компании Scania сохранились ее фотографии. Ремонтные мастерские на шасси автомобилей Scania и Scania-Vabis пришли на смену машинам на шасси Delage и Idelson, от применения которых Управление городских электрических дорог отказалось после года пробной эксплуатации.

В августе 1912 г. для Петербургского водопровода был закуплен автомобиль Scania-Vabis BLa, оборудованный перекачивающим насосом и заборными шлангами. Общее количество машин из Седертелье и Мальмё, работавших в российской столице, достигло трех, а за Scania-Vabis закрепился авторитет поставщика специальных автомобилей различного назначения.



## Первая реклама Scania-Vabis в России

Большую роль в развитии экспорта в Россию сыграл Эрик Хедлунд, ставший еще в 1911 г. дилером и исключительным агентом компании Scania-Vabis на территории России.

Автомобили он продавал дистанционно, офис находился в Стокгольме на улице Старефлан, д. 4, 1-й этаж. Все первые автомобили Scania и Scania-Vabis были закуплены через

Э. Хедлунда, им же, в частности, поставлен грузовой автомобиль компании Kaleva AB в столицу Великого княжества Финляндского – Хельсинки.

## Трамвайное происшествие на Невском пр.

ОКОЛО ПУШКИНСКОЙ ОБОРВАЛИСЬ ТРАМВАЙНЫЕ ПРОВОДА.



Катастрофа на линии электрич. трамваевъ на Невскомъ пр., между Пушкинской и Никол. улицами.

Едва не произошла большая катастрофа на Невскомъ пр.; около Пушкинской ул., въ 4 часа дня, дуга вагона трамвая № 1044, зацѣпилась за кронштейнъ, кронштейнъ надломился.

Вследствие этого оборвался трамвайный проводъ.

Вагонъ трамвая мгновенно остановился. Перепуганные пассажиры стали выскакать изъ вагона.

О несчастии дали знать въ трамвайный паркъ, откуда выслали монтеровъ и техникувъ.

Упавшій на землю проводъ, по которому

проходилъ электрич. токъ, огородилъ, по распоряженію пристава 1-го уч. Московской части, А. И. Протасова, рогатками.

Около мѣста происшествія собралась громадная толпа любопытныхъ.

По распоряженію помощника пристава Т. Л. Короткевича, близко къ проводу никого не подпускали.

Только благодаря принятымъ мѣрамъ, случай не повлекъ человѣческихъ жертвъ.

Движеніе трамваевъ было возобновлено лишь черезъ полтора часа.

Длинная вереница вагоновъ, вытянувшаяся отъ Садовой ул., до Пушкинской ул.



Автолестницы даже попали на страницы «Санкт-Петербургских ведомостей» – их работу по ликвидации аварии на Невском проспекте увековечил легендарный фотограф К. Булла. В октябре 1913 г. было принято решение о закупке еще двух машин, которые отличалась от первых двух утепленными «будками» для ремонтников.



# 8 АПРЕЛЯ 1913 Г.



## В Санкт-Петербурге был зарегистрирован торговый дом «С. С. Глезмер и Т. Н. Ланделиус»

Новый этап в истории марки Scania/Scania-Vabis в России начался 8 апреля 1913 г., когда в Санкт-Петербурге был зарегистрирован торговый дом «С. С. Глезмер и Т. Н. Ланделиус» с размером капитала 20 тыс. руб., входивший в концерн «Автогруз». Регистрационная запись под № 1903 внесена в официальное издание Министерства торговли и промышленности России «Сборник сведений о действующих в России торговых

домах (Товариществах полных и на вере)» на странице 148. Сфера деятельности «полного товарищества на вере» – эксплуатация грузовых автомобилей, район операций – Санкт-Петербург, срок действия не ограничивался. При регистрации был указан адрес конторы: Александринская площадь, д. 5. Гараж и мастерская находились на Николаевской ул., д. 14. Владельцами торгового дома являлись российский дворянин Станислав

Станиславович Глезмер и шведский подданный Торстен Ник[олаевич] Ланделиус. У Т. Ланделиуса уже был опыт продажи шведских грузовых автомобилей Tidaholm. С. С. Глезмер «принес» в торговый дом большие связи в деловом мире, доставшиеся ему от отца Станислава Петровича Глезмера – крупнейшего российского промышленника, депутата Государственной думы нескольких созывов, основателя Промышленной партии.

3) Механическое передвижение				XII. Предприятия по благоустройству городов и населен. мѣстностей.				XII. Предприятия по благоустройству го						
№ по порядку.	Видъ товарищества (пол. или на верѣ)	Наименование товарищества.	Роль деятельности.	Время и мѣсто регистраціи.	Районъ операціи.	Размѣръ капитала въ руб.		Званіе, имя, отчество и фамилія полныхъ товарищей.	Распоряжители товарищества.	Адресъ конторы.	Срокъ дѣятельности товарищества.	№ по порядку.	Видъ товарищества (пол. или на верѣ)	Наименование товарищества.
						Полныхъ товарищей.	Вкладчик.							
1897	Пол.	„Автомобильное т. и в. Владикавказ-Тифлисъ“.	Автомобильное сообщеніе по Военно-Грузинской дор.	27 апрѣля 1911 г.	Владикавказ, Тифлисъ.	4500	—	К. Петръ Вас. Григорьевъ, мѣщ. Вас. Фед. Соловьевъ и кр. Гав. Андр. Гавровъ.	Всѣ тов.	Владикавказ.	—	1907	Пол.	Т. Д. „Гребень, Сплицъ и К“.
1898	Н.в.	Т. Д. „Безназовъ, Шолуковский и К“.	Эксплоат. автомобилей.	4 марта 1913 г.	СПБ.	41000	5000	Архит. Инженеръ Федор. Безназовъ, инж. Меиса. Вилент. Шолуковский и ж. вѣж. Александръ Бергамско.	Всѣ тов.	СПБ.	—	1908	Н.в.	Т. Д. „М. Л. Евзеровъ и К“.
1899	Пол.	Т. Д. „Бекеневъ, Епифановъ, Клязовъ и Третьяковъ“.	Гаражъ и экспл. автомобил.	2 апрѣля 1913 г.	Москва.	2800	—	Кр. Анне. Ник. Бекеневъ, Пав. Мих. Епифановъ, А. А. Клязовъ и Алекс. Вас. Третьяковъ.	Всѣ тов.	Москва, Мерзляк. пер., 5.	—	1909	Пол.	Т. Д. „Жарниковъ и Первушинскій“.
1900	Пол.	Т. Д. „Лебедь“ Васильевъ, Лобачевскій и Никифоровъ“.	Экспл. автомобил. движени.	29 марта 1911 г.	Москва.	7500	—	Дн. Ин. Андр. Васильевъ, Аполлиар. Анж. Лобачевскій и мѣщ. Вас. Пав. Ницифоровъ.	Всѣ тов.	Москва.	—	1910	Пол.	Т. Д. „Братья А., Я. и Г. Захаровы“.
1901	Н.в.	Т. Д. „Л. Верябинскій и К“.	Автом. и легков. пвзов.	7 марта 1913 г.	СПБ.	3000	2000	Оп. ун. Левъ Мош. Верябинскій, докт. мед. Ис. Моис. Гуларчикъ и пров. Зам. Вульфъ Захаровъ, Розенбаумъ.	Всѣ тов.	СПБ., Галенинск. пр., 112.	—	1911	Н.в.	Т. Д. „Ф. К. Калининскій и К“.
1902	Пол.	Т. Д. „Гелеръ, Сергѣй Ивановичъ, Муришиъ, Бобковъ и Больцовъ“.	Перевозка пасс. и грузовъ на автомобил.	10 января 1913 г.	Москва.	9000	—	Мѣщ. Александръ Фридр. Гелеръ, Серг. Ивановъ (безъ фамиліи), кр. Фед. Лавр. Муришиъ, Вас. Фед. Бобковъ, Грег. Гриф. Больцовъ и Вас. Федоровъ.	Всѣ тов.	Москва, Галиншевск. пер., 8.	—	1912	Н.в.	Т. Д. „Лукасъ моторъ А. Каммереръ и К“.
1903	Пол.	Т. Д. „С. С. Глезмеръ и Т. Н. Ланделиусъ“.	Экспл. грузов. автомобил.	8 апрѣля 1913 г.	СПБ.	20000	—	П. дв. Стан. Стан. Глезмеръ и шведск. подд. Торстенъ Ник. Ланделиусъ.	Оба тов.	СПБ., Александр. пл., 5.	—	1914	Н.в.	„Росейское таксо-мотори г-во А. Клифуръ и К“.
1904	Пол.	Т. Д. „А. Н. Габбовъ и А. Э. Спенглеръ“.	Перевозка грузовъ на автом.	3 января 1913 г.	СПБ.	20000	—	Воен. инж. капит. Андр. Ин. Габбовъ и штабсъ-капит. Арвидъ Эдуардъ баронъ Спенглеръ.	Оба тов.	СПБ.	—	1915	Пол.	Т. Д. „Клюквинъ, Руденковъ, Кутузовъ, Кузнецовъ и Выборцовъ“.
1905	Н.в.	Т. Д. „Годзиневскій, А. П. Грессеръ, С. В. Короблинъ, Н. С. Бьялевъ и К“.	Провозъ автомобил. и торг.	6 сентября 1912 г.	Москва.	35000	40000	Дн. Люцианъ Франц. Годзиневскій, корнетъ Александръ Петръ Грессеръ, кол. сов. Серг. Влад. Короблинъ и полков. Николай Семен. Бьялевъ.	Всѣ тов.	Москва, Арбатъ, д. Беславинской.	—	1916	Н.в.	Т. Д. „В. Коцаревская, Г. Захаровъ и К“.
1906	Н.в.	Т. Д. „Ник. А. А. Гранниковъ, Н. В. Васильева и Б. Ин. Свѣтъ, торг. и ф. Крымское автомобил. предприятие инж. А. А. Гранникова и К“.	Автомобильное предприятие.	7 апрѣля 1910 г.	Москва.	16000	4000	Инж. Алекс. Арх. Гранниковъ, дв. Наталія Влад. Васильева, поруч. Бор. Ин. Свѣтъ и дв. Фед. Станисл. Ковопко.	Всѣ тов.	Москва, Зацѣпск. ул., д. Бр. Крымскихъ.	—	1917	Н.в.	Т. Д. „Курьеръ“.



**На тот момент производственная программа компании Scania-Vabis включала 8 моделей грузовых автомобилей и шасси. Чаще всего торговый дом предлагал российским заказчикам две модели Cla и Fla.**

Торговый дом «С. С. Глезмер и Т. Н. Ланделиус» вошел в «Автомобильный справочник Санкт-Петербурга» за 1913–1914 гг. (выпуск 4), изданный А. М. Пашкевичем. В нем же впервые была опубликована реклама торгового дома «С. С. Глезмер и Т. Н. Ланделиус». В мае 1913 г. на IV Международной автомобильной выставке в Санкт-Петербурге торговый дом «С. С. Глезмер и Т. Н. Ланделиус»

представил на стенде № 159-в самосвал Scania-Vabis FLa грузоподъемностью 5 т при полной массе 9 т, оснащенный четырехцилиндровым двигателем 45/50 HP. Примечательно, что страница, посвященная этому автомобилю, открывается словами: «Грузовики Скания-Ваби-сь мало известны у нас в России...» На тот момент производственная программа компании Scania-Vabis включала 8 моделей грузовых ав-

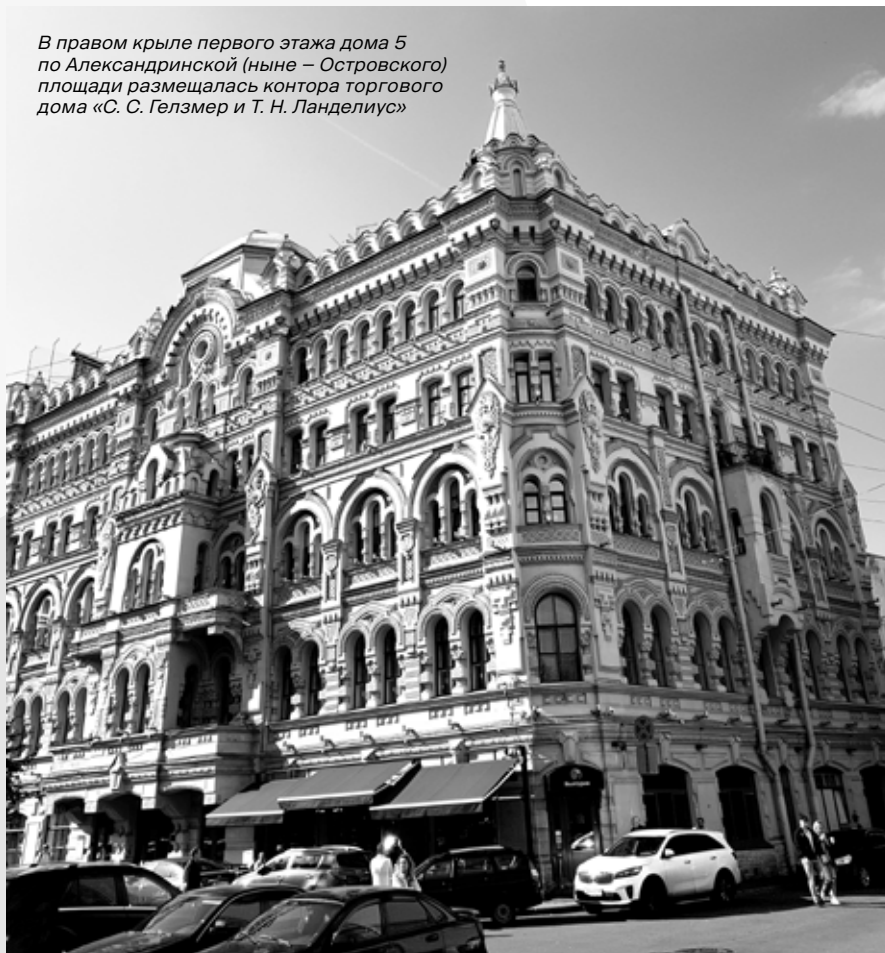
томобилей и шасси. Чаще всего торговый дом предлагал российским заказчикам две модели Cla и Fla.

# 9 ЯНВАРЯ 1914 Г.

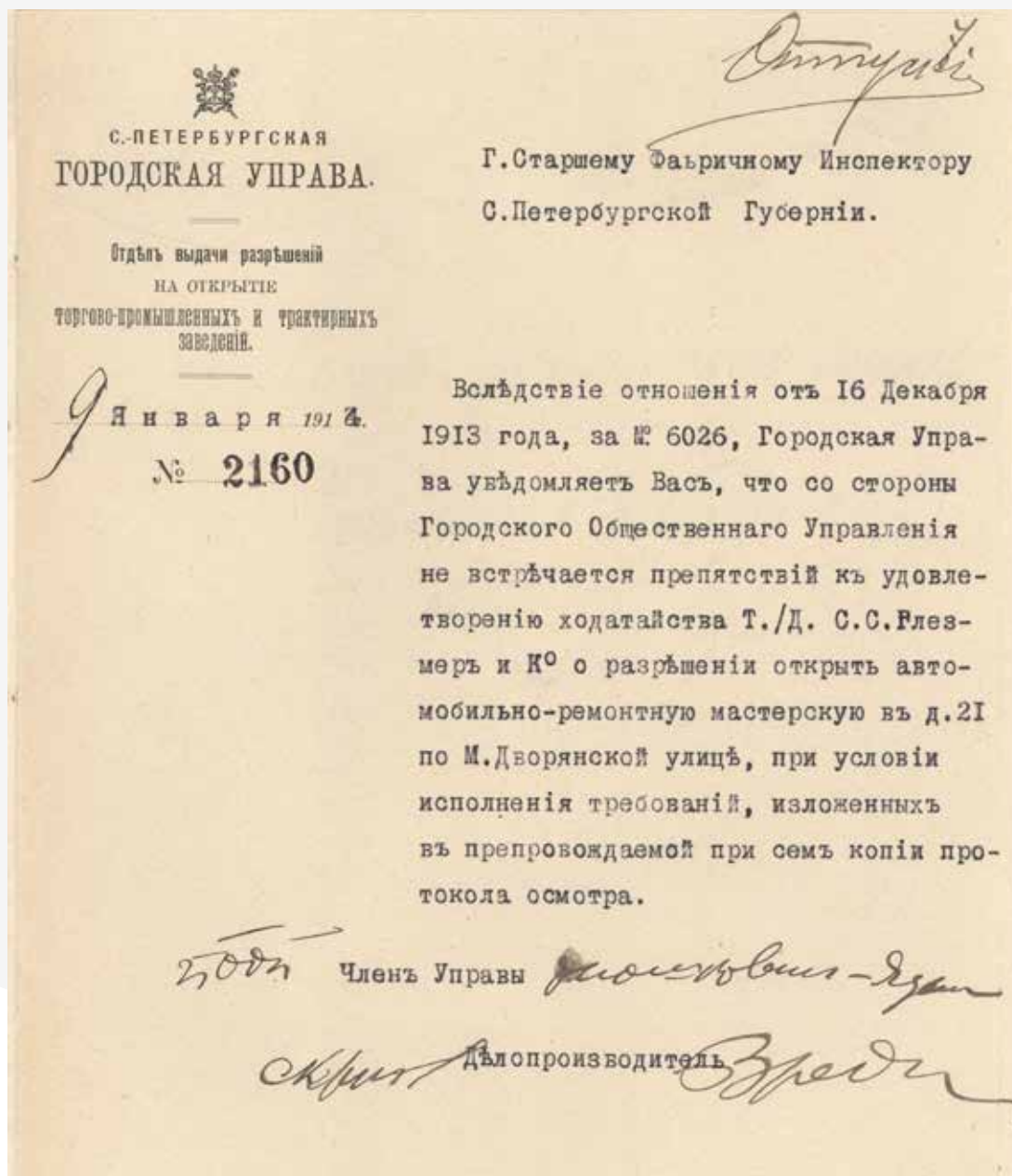
Эту дату можно считать началом работы сборочного комплекса Scania-Vabis в России.

В 1914 г. на Петроградской стороне, во дворе дома 21 на углу Малой Дворянской и Малой Посадской улиц были открыты автомобильные ремонтные мастерские «С. С. Глезмер и К<sup>о</sup>», для которых использовали здание гаража и автомастерских известного фабриканта Гофмана. В конце того же года торговый дом «С. С. Глезмер и К<sup>о</sup>» обратился с ходатайством в Отдел выдачи разрешений на открытие торгово-промышленных заведений Санкт-Петербургской городской управы о производстве осмотра оборудованных производственных помещений. 3 января 1914 г. в течение двух с половиной часов особая комиссия под председательством фабричного инспектора И. И. Тимофеева занималась осмотром «автомобильно-ремонтной мастерской и гаража, устроенного ТД «С. С. Глезмер и К<sup>о</sup>», на основании которого 9 января 1914 г. было выдано разрешение на работу мастерской. Эту дату можно считать началом работы сборочного комплекса Scania-Vabis в России.

*В правом крыле первого этажа дома 5 по Александринской (ныне – Островского) площади размещалась контора торгового дома «С. С. Гелзмер и Т. Н. Ланделиус»*



*Здание мастерских Scania-Vabis сохранилось до наших дней*



**3 января 1914 г. в течение двух с половиной часов особая комиссия под председательством фабричного инспектора И. И. Тимофеева занималась осмотром «автомобильно-ремонтной мастерской и гаража, устроенного ТД «С. С. Глезмер и К°», на основании которого 9 января 1914 г было выдано разрешение на работу мастерской.**

Работа торгового дома «Глезмер и К°» и мастерской была тесно связана с судьбой самого владельца, который вскоре стал несостоятельным должником и скрывался от кредиторов. 3 апреля 1914 г., С. С. Глезмер занял у инженера Путей сообщения С. М. Ждан-Пуш-

кина три тыс. руб. сроком на 1 год до 3 апреля 1915 г. «в залог собственнo мне принадлежащего движимого имущества, находящегося в С.-Петербурге, Спасской части, по Александринской площади, № 5», заключавшегося в четырех автомобилях за № 13127, 13157, 13178 и 455,

которым был грузовой автомобиль Scania-Vabis. В срок деньги уплачены не были, кредитор подал в суд. Дело подлежало рассмотрению в Петроградском окружном суде, но должник не явился: в мае 1915 г. он уехал в Ригу и больше в Россию не возвращался.



К этому времени автомобили Scania-Vabis были достаточно известны в России. Недаром российский автомобильный писатель Н. Г. Кузнецов включил их описание в «Автомобильный календарь-справочник» за 1915 г. в разделе «Спецификация автомобилей наиболее известных марок».

Переход мастерских 31 декабря 1914 г. торгового дома «Глезмер и К°» в собственность компании Scania-Vabis в статусе дочерней компании был результатом возмещения С. М. Ждан-Пушкину потерь по долгам С. С. Глезмера. Управляющим директором стал Э. Хедлунд. В адресных книгах «Весь Санкт-Петербург» за 1916 и 1917 гг. Т. Н. Ланделиус значится как доверенный акционерного общества завода «Скания-Вабисъ», а затем директор отделения.

Первая мировая война заставила перейти мастерские от сборки автомобилей Scania-Vabis к выполнению заказов Военного министерства. 19 сентября 1915 г. в Военно-походную канцелярию его императорского величества Николая II от Петроградского градоначальника поступил «Список промышленных заведений гор. Петрограда, изготовляющих предметы государственной обороны для нужд армии и фронта», в котором значатся автомобильные мастерские Акционерного общества «Скания-Вабисъ».

По соглашению с Управлением авторемонтных заводов в ней была организована сборка и ремонт грузовых автомобилей различных марок для Первой автомобильной роты.

Автомобили Scania и Scania-Vabis продавались в России не только торговым домом «С. С. Глезмер и К°»: они поступали в Финляндию, минуя Санкт-Петербург. В российских архивах сведений об этих операциях нет, предоставили их финские коллеги: главный редактор журнала Mobilisti Ян Эквист и ведущий историк коммерческого транспорта Финляндии Оле Бломберг.



**31 ДЕКАБРЯ**

**1914 г.**



**Переход мастерских 31 декабря 1914 г. торгового дома «Глезмер и К°» в собственность компании Scania-Vabis в статусе дочерней компании был результатом возмещения С. М. Ждан-Пушкину потерь по долгам С. С. Глезмера.**



# 1916 Г.

**В 1916 г. через эту же компанию в Хельсинки в качестве дара Управления пожарной охраны Стокгольма поступила машина на шасси Scania-Vabis, оснащенная лестницей и насосом.**

В Финляндии успешно работала компания А. В. Walfrid Alftan О. У. Именно через нее в 1913 г. был впервые напрямую закуплен грузовой автомобиль Scania-Vabis ELa грузоподъемностью 4 т выпуска 1912 г. для транспортной компании г. Юхансона, в 1914 г. он был реквизирован для нужд российской армии. В 1916 г. через эту же компанию в Хельсинки в качестве дара Управления пожарной охраны Стокгольма поступила машина на шасси Scania-Vabis, оснащенная лестницей и насосом.

История автомобиля настолько интересна, что на ней стоит остановиться отдельно. В соответствии со шведскими законами автомобили поставлялись на экспорт без ко-

лес в связи с высокой стоимостью резины в Швеции. Колеса на сплошной цельнолитой резине автомобилю подобрали в Финляндии только через год. Водителем машины назначили Эйно Яале, который проработал на ней всю жизнь вплоть до передачи машины в музей! Это был один из лучших пожарных автомобилей того времени. Мощность четырехцилиндрового бензинового двигателя 60 л. с., максимальная скорость 45 км/час, расчет – до 15 человек, ротационно-поршневой насос немецкого производства мощностью 1 500 л/мин. В двадцатых годах сплошные шины заменили пневматическими. В 1933 г. (а последний раз ветеран участвовал в тушении пожара в конце сороковых годов!) на машине поменяли

двигатель, установив 100-сильный шестицилиндровый мотор 1561.

Сегодня этот автомобиль, находящийся на попечении Союза пенсионеров-ветеранов финских пожарных, является старейшим и, соответственно, единственным автомобилем Scania/Scania-Vabis, поставленным в Россию в начале XX века! В 1969 г. машина была полностью отреставрирована силами ветеранов пожарной службы Финляндии, у которых ушло на работу **1 200** час. Она регулярно принимает участие в парадах пожарной техники, выезжая на «родных» колесах со сплошными шинами.



В начале 1918 г. буквально накануне предоставления Финляндии независимости, ей был передан еще один дар, на этот раз от Королевской армии Швеции – один грузовик DLa грузоподъемностью 3 т и шесть двухтонных автомобилей CLc, все выпуска 1912 г. Таким образом, напрямую в Финляндию было поставлено 9 автомобилей Scania и Scania-Vabis как минимум четырех моделей, а вместе с автомобилем, проданным Э. Хедлундом, – 10 машин.

В 1910–1913 гг. в Санкт-Петербург поступило 2 автомобиля для Управления городских железных дорог, один – для Центральной водопро-

водной станции, предположительно два (один – подтвержденный) – для концерна «Автогруз» и два (также предположительно) – для завода компании братьев Нобель. С большой долей вероятности можно считать, что показанный на IV Международной автомобильной выставке в Санкт-Петербурге самосвал Scania-Vabis FLa также был продан в России. Вместе с двумя легковыми автомобилями Scania-Vabis FP, закупленными братьями Нобель, парк машин достиг 11 штук.

А сколько из них было собрано в мастерских торгового дома «С. С. Глезмер и Т. Н. Ланделиус»? Известный советский и российский

автомобильный историк Л. М. Шугров называл цифру «два, максимум три грузовых автомобиля».

Если сложить количество указанных в отчете грузовых автомобилей, то данные о поставках в Россию 22-х грузовых автомобилей, опубликованные в шведских источниках, полностью подтверждаются. Если говорить о легковых автомобилях, кроме двух автомобилей, купленных братьями Нобель, один автомобиль Scania-Vabis 2S, реализованная торговым домом «С. С. Глезмер и Т. Н. Ланделиус» в 1913 г.

