

Сумы автомобильные

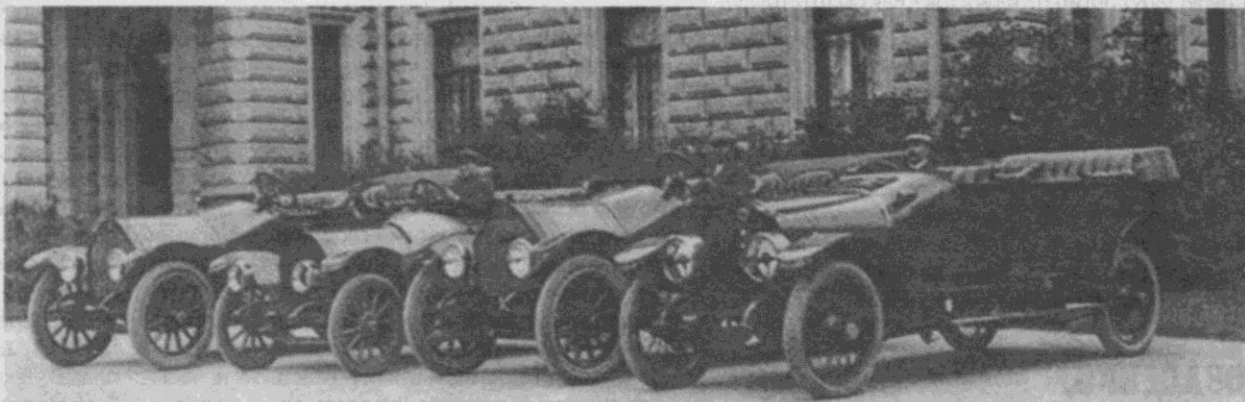
ПЕРВЫЕ АТОМОБИЛИ, ПЕРВЫЕ АВТОРАЛЛИ, ПЕРВЫЙ АВТОГОНЩИК, ПЕРВЫЙ АВТОСАЛОН В НАШЕМ ГОРОДЕ

Алексей СИКОРСКИЙ

ИСТОРИИ о появлении первого автомобиля в каждой части света, в любой стране, в самом незначительном, но конкретном населенном пункте уникальны. Они превращаются в мифы, превращая плоскую правду давно минувших дней в великий эпос. Но чем дальше, тем более нивелировано выглядит история развития автомобильного транспорта: «Я рад нарушить автомобильной сиреной патриархальную тишину... Железный конь идет на смену крестьянской лошадке!» - очень уместно экспромтировал известный ильфо-петровский персонаж. Посмотреть вокруг — и «лексусы», и «копейки» всюду одинаковы. И дороги такие же поганые, как у восточных соседей. И на дороги Европы смотрим с удивлением и завистью, хоть на километр наших колдобин дорогих автомобилей приходится в десятки раз больше, чем у них. А когда-то все только начиналось. В мире и в нашем богоспасаемом городе.

Первый сумской автомобиль — на сахаре!

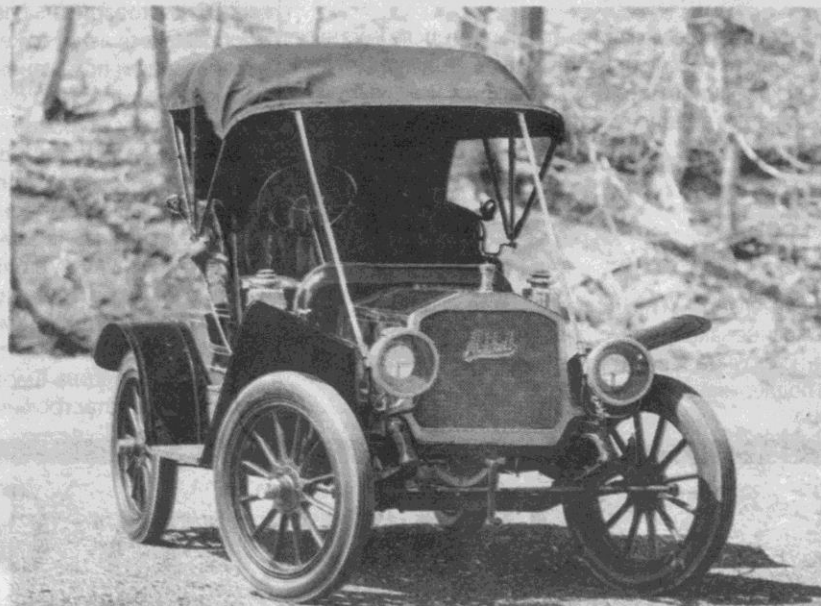
Есть версия, что на первом в городе автомобиле прокатился по сумским улицам коммерсант и автогонщик Эдвард Кайданский. Это звучит настолько красиво и поэтично, что хочется верить. Эдвард Кай-



АВТОПАРК ЛЕЩИНСКОГО. Снимок сделан в Киянице 1914 г. Не у каждого современного олигарха столько современных автомобилей. И все - любимые

линно известно, что последний из этого рода, безвременно умерший от гриппа-испанки Иван Николаевич Лещинский, был владельцем целого автомобильного парка, коллекции автомобилей разных марок. Сохранилось фото 1914 г., сделанное в Киянице. Это так же «круто», как теперь было бы иметь коллекцию современных самолетов. Автомобили использовались для деловых нужд и для катания гостей. Такая прогулка когировалась на порядок выше, чем пикник с выездом на пролетках.

Родоначальником этого большого клана был Максим Лещинский, выходец из Польши. В Сумах он за-



ОДИН ИЗ ПЕРВЫХ. Так выглядели автомобили фирмы «Митчелл», которые энтузиаст Кайданский продвигал на местный рынок

Апехе. Везде работал на инженерных должностях. Умер в Харбине в 1936 г. Длинная, запутанная история. Но в Сумах его помнят как одного из первых автомобилистов, хозяина автосалона и первого сумчанина, принявшего участие в международном авторалли.

Собственно, с автомобилем Лещинского и Кайданского началась вся автомобильная история нашего города. Так мы и дожили до времен, когда автомобилям в Сумах стало тесно, но жить без них уже не получается. Осталось только приспособливаться к мирному сосуществованию — расширять дороги, строить многоярусные гаражи, открывать новые парковки и т.д.

Автомир нашего городка

Напомним читателям о самых уникальных представителях сумского автомира. Здесь речь не пойдет о дорогуших «лексусах» и громоздких джипах. Есть в городе машины и поэксклюзивнее.

1. Лимузин VIP-класса Mercedes Benz SEL-600. Машина появилась в городе недавно, но, кажется, ни одна приличная свадьба не обходится без этого автоаристократа. Охотно используют его и на других торжествах, например при праздновании выпускных вечеров. Замечено, что выпускники в салоне умудряются разместиться целыми классами.

му же — участник одного из первых трансъевропейских автопробегов в 1913 г. — почти космонавт по меркам того времени. Но не он первый, так сказать, нарушил автомобильной сиреной патриархальную тишину нашего города. До того как пан Эдвард ворвался в серые сумские будни на «железном коне», в нашем городе уже жила знаменитая семья Лещинских. Это были компаньоны, соратники и родственники семейства Харитоненко. Об этих

Из экзотической игрушки автомобиль превратился в друга человека и одновременно — в его конкурента. Совершенствуя технику, важно не забывать о себе

семьях можно рассказывать много, но в данном случае Лещинские нас интересуют только с точки зрения автомобилизации патриархального «гужевого» поветового городка Сумы. Начиная с мелких купеческих делишек, трудясь и копя, породнившись с сильными Харитоненко, Лещинские постепенно стали состоятельной фамилией. Допод-

время войны на Кавказе 1826—1828 гг. Умер скоропостижно в 1831 г., но успел оставить детям сравнительно немалое наследство. Сын Иосиф Максимович продолжил дело отца, но ему пришлось пережить кризис и пожары, залезть в долги, пережить суды с кредиторами. Но семья выстояла, несмотря на все «форс-мажоры». Иосиф Лещинский был не купцом, а мещанином города Сумы. Младший брат Иосифа, Иван Максимович, был тестем Ивана Герасимовича Харитоненко,

работал с ним как партнер, производя оптовые операции с сахаром. Позже в семью и в дело вошел молодой сын Иосифа Максимовича Лещинского Николай. Вот при нем-то фамилия и переживала свои звездные времена. Сын, Иван Николаевич, после смерти отца стал директором Кияницкого сахарного завода и наследником имущества,

лотых рублей. Сложная и витиеватая история семейства, коую не рассказать коротко. Но нас в ней теперь интересует только один нюанс: Иван Николаевич Кайданский уже в 1900 г. был одним из первых в нашем городе — не станем утверждать, что самым первым — но точно одним из первых владельцев технического чуда — автомобиля, который, можно сказать, возник и ездил «на сахаре».

А потом возник целый автомобильный парк Лещинского на том же «энергоносителе».

Такие красивые мифы

Эдвард Кайданский оказался не первым автомобилистом города, но он не менее интересен. Более того, он яркое явление. Его сравнивали с героями модного в конце XIX—начале XX в. писателя Жюль Верна. Образован, владел несколькими языками, предприимчив и внимателен к последним техническим достижениям, увлекающийся и склонный к авантюрам — ну просто человек-легенда. Он был автором многих электротехнических проектов, построил электростанцию, обслуживающую город. Не первую в наших краях, но имен-

стоявшую на мысу у слияния Сумки и Псла, вспоминают чаще всего как начало электрификации города. В 1902 г. он купил паровой автомобиль с электрогенератором, вот почему его иногда называют первым автомобилистом, что не совсем правильно. Зато Эдвард Кайданский стал генеральным представителем крутой американской автомобильной фирмы «Митчелл», первым открыл первый в городе автосалон «Пробег», который располагался на ул. Соборной. У краеведов нет единого мнения, в каком именно здании располагался салон, но где-то здесь, это точно — рекламой полны старые газеты. «Автомобиль «Митчелл» получил «Большую Серебряную Медаль» на петербургской промышленной выставке 1910 г. В 1913 г. Кайданский то ли ради рекламы, то ли из любви к приключениям стал участником автопробега «Париж-Москва». Номером восьмым. Таким его запомнили и обожали — тридцатидвухлетним, энергичным, в шоферской куртке и шлеме.

После революции его понесло по белу свету. Он оказался в Японии, вернулся во Владивосток, откуда попал в Харбин, оттуда в город

дели переделал сумчанин Сергей Соловченко. На нем он занял первое место в третьем классе Всеукраинского чемпионата 2009 г. Вместе с друзьями Сергей сделал «суперзапорожец», который разогнался до 250 км/час, и это еще не предел. Хотя выглядит «супергорбатый» безобидно, как тот, что на фото.

3. В 1985 г. в Сумах появился памятник воинам-автомобилистам, которые на дорогах Второй мировой войны приближали дни мира. Знаменитая «полуторка», ГАЗ-АА, установлена на высоком постаменте перед зданием «Сумыоблавтотранса» (ул. Роменская, 79/1). ГАЗ-АА был первым серийным автомобилем Горьковского автомобильного завода и со временем стал самым массовым грузовиком в СССР.

Источники

1. И. Н. Скворцов «Неизвестные Лещинские. Исторические хроники» Сумы 2008

2. М. А. Манько «Суми та сумчани у документах сучасників.» Книга третья Сумы «Мрія-1» 2010

3. А. В. Ленський. Едуард Лукич Кайданський. Суми. Власне видавництво Ленського. 2011.

4. М. В. Сергиенко. «Путешествие с дилетантом, или Мой дом в интерьере Троицкой». Сумы, 2012.