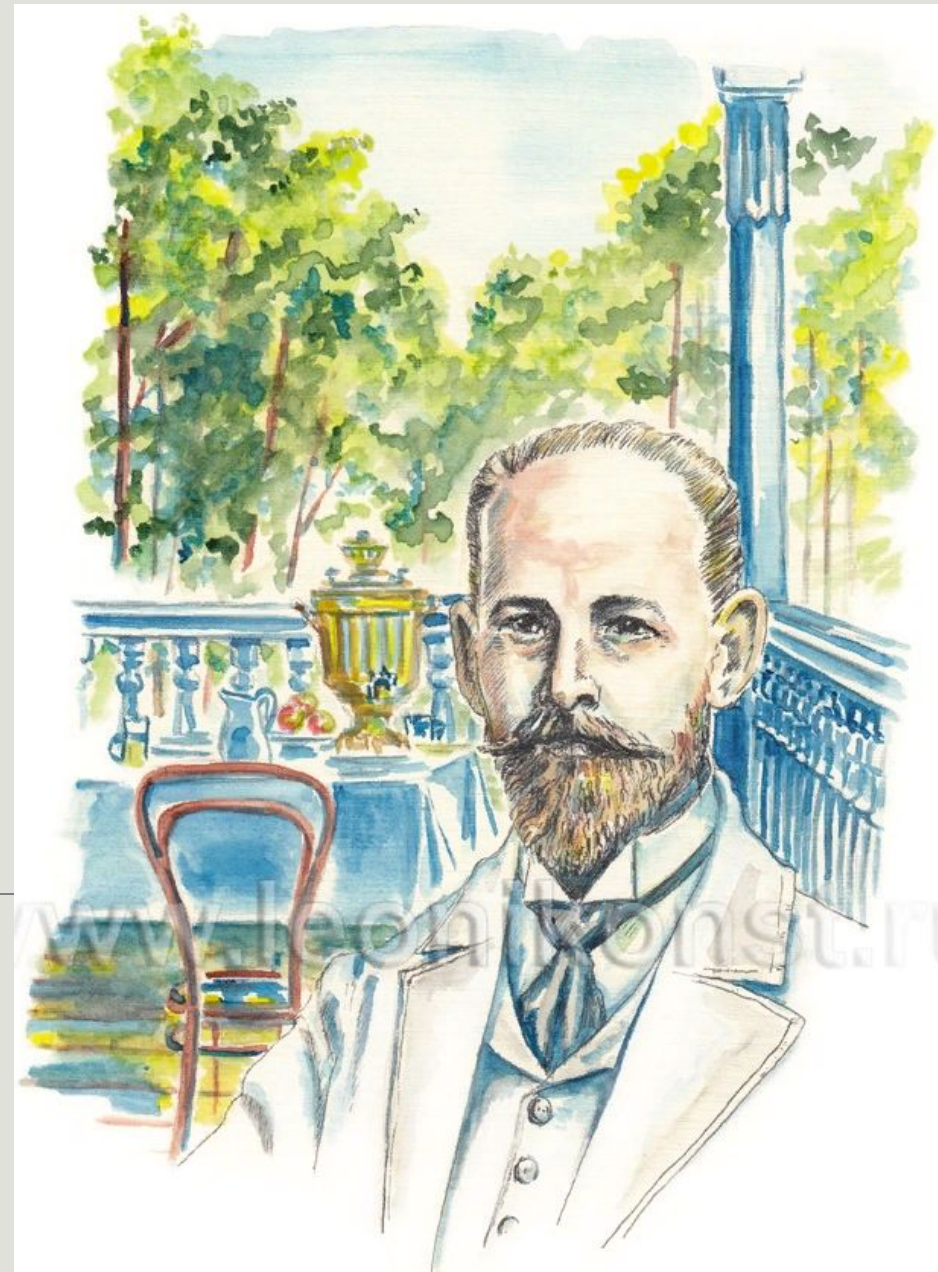


Петр Александрович Фрезе

РОССИЙСКИЙ ИЗОБРЕТАТЕЛЬ, ОДИН ИЗ
КОНСТРУКТОРОВ ПЕРВОГО РОССИЙСКОГО
АВТОМОБИЛЯ. СВОЙСТВЕННИК И. П. КУЛИБИНА.

Выполнил: Тажеров Данияр

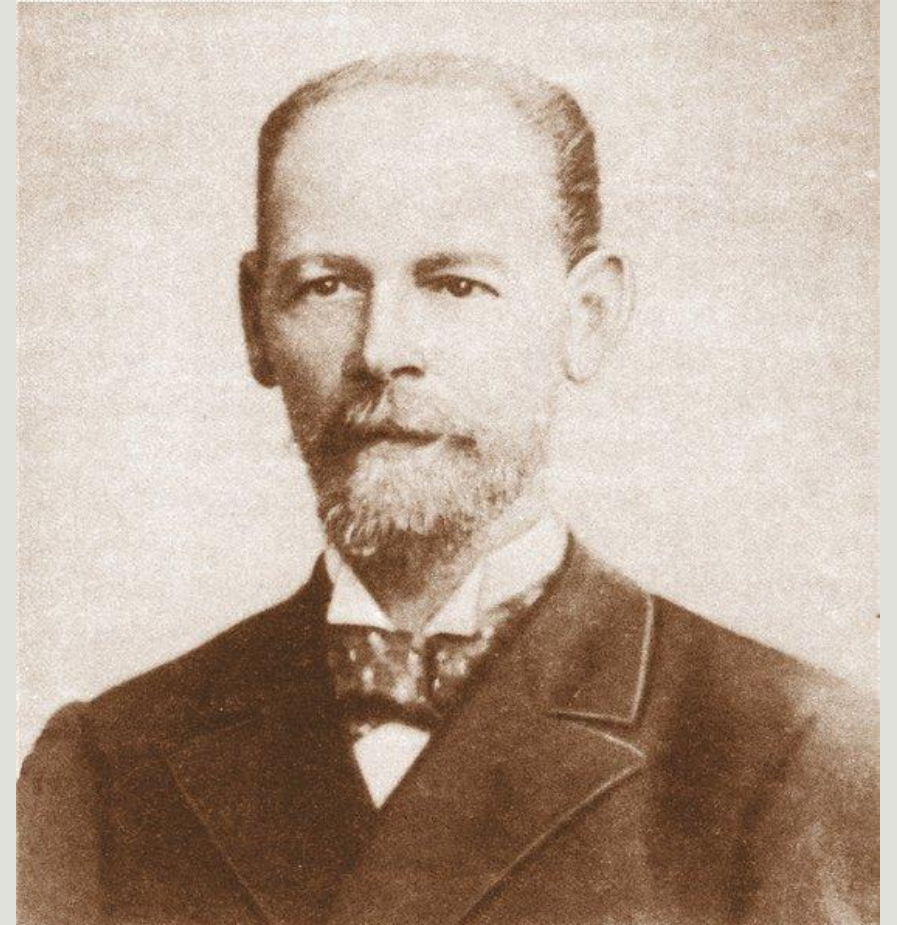


Петр Александрович Фрезе родился в Петербурге, дворянин, род Фрезе внесен в дворянскую родословную книгу Казанской губернии 1785-1917гг.

Отец – Фрезе Александр Ермолаевич (1804 – 1872)
горный инженер, начальник Алтайского округа (1864 –
1871).

Мать – Татаринова Екатерина Степановна (1820 – 1896)
дочь генерал-майора, горного инженера Татаринова
Степана Петровича.

Брат – Фрезе Александр Александрович (1840 – после
1917) русский генерал от инфантерии, член
Государственного Совета.



Биография

Фрезе родился 28 февраля 1844 года в Санкт-Петербурге. О детстве и юности Петра Фрезе почти ничего не известно. Известно лишь, что в 1865 году он окончил Петербургский Горный институт, получив диплом и право на чин подпоручика. Около 9 лет служил на предприятиях Алтайского горного округа. С 1874 года – приставом плавильного производства Павловского завода, затем в той же должности на Барнаульском сереброплавильном заводе. В 1874 году Петр Фрезе, титулярный советник. Вышел в отставку, переехал в столицу и занялся экипажестроением, основав собственное предприятие – фабрику конных экипажей.

«Неллис и Фрезе»

В 1876 году предприятие Фрезе слилась с фабрикой К. К. Неллиса, образовав экипажную фирму «Неллис и Фрезе». Ее продукция шла в столице нарасхват, даже Императорский конный двор разместил на фабрике свои заказы. Постепенно компаньон в управлении фабрикой выходил на первое место, все заметнее оттесняя стареющего хозяина, у которого к тому же не было наследников. В 1891 году Петр Александрович стал единственным владельцем фирмы и переименовал ее в экипажную фабрику «Фрезе и Ко».



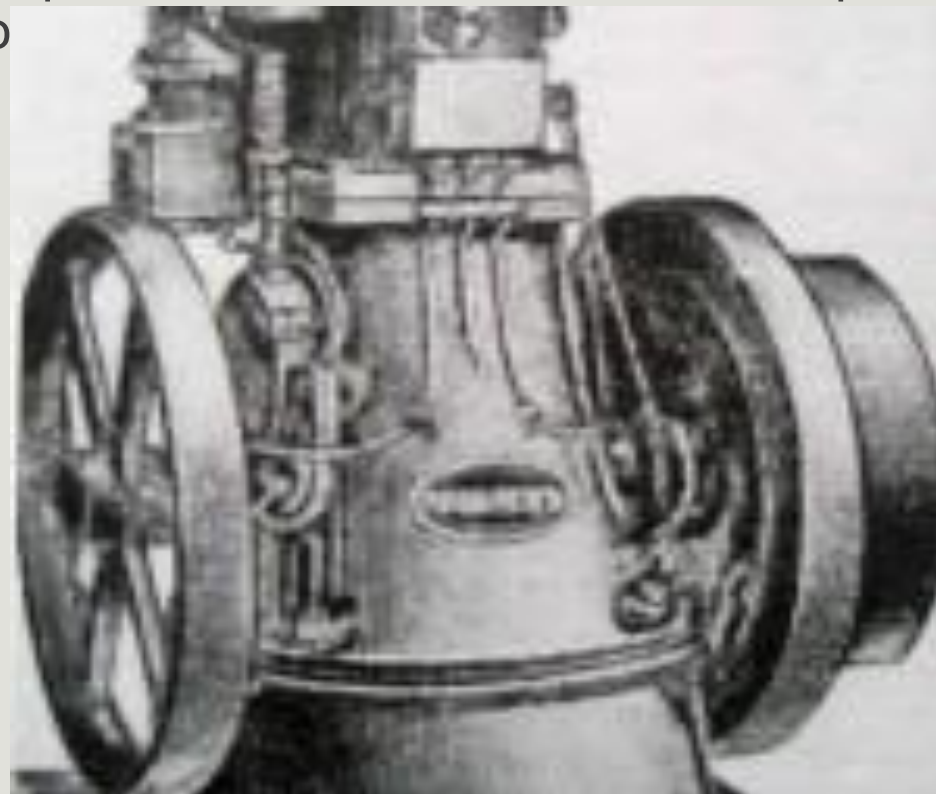
Фрезе и Ко

Фрезе и Яковлев

В 1891 году произошло еще одно событие. В Петербурге появился «Первый русский завод керосиновых и газовых двигателей Е. А. Яковлева». Открыл его бывший лейтенант военно-морского флота Евгений Александрович Яковлев (1857-1898). На своем заводе Яковлев выпускал газовые и керосиновые стационарные двигатели внутреннего сгорания, а с 1895 года и бензиновые.



Фрезе был больше склонен к инженерной работе. Как утверждают, он был исключительно мягким, скромным и уступчивым человеком, что позволяло ему ладить с подчиненными и добиваться от них высокого качества выпускаемой продукции. Авторитет фирмы Фрезе настолько вырос, что ей было предложено показать свои экипажи в июне 1893 года на Всемирной выставке в Чикаго, посвященной 400-летию открытия Америки. Продукция фабрики "Фрезе и Ко" была замечена, и выставочный комитет наградил ее бронзовой медалью и почетным дипломом. На этой же выставке Е.А. Яковлев получил бронзовую медаль - за двигатели. Там же, в Чикаго, они обратили внимание на экспериментальный автомобиль Карла Бенца модели "Вело", и решили начать изготавливать в Ро

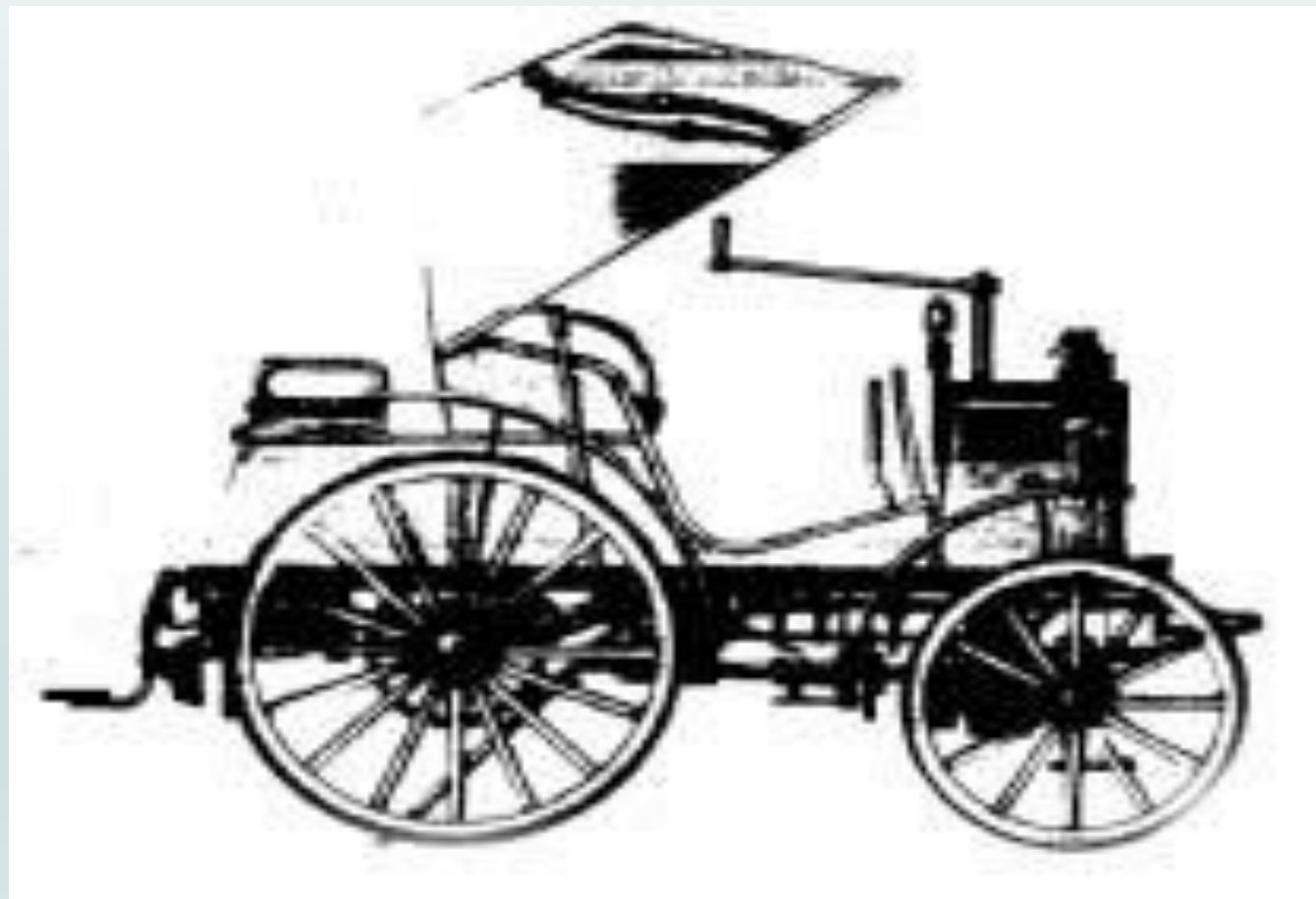


Россия отставала в автомобилестроении, на наших дорогах царствовала телега. В 1895 году Фрезе и Яковлев приступили к работе над двухместной заднемоторной коляской с одноцилиндровым четырехтактным двигателем, расположенным за сиденьем в специальном отсеке. Все детали двигателя были изготовлены в России на заводе Яковлева и на экипажной фабрике Фрезе. Первый русский автомобиль был сделан в мае 1896 года по последнему слову техники того времени, целом он был изготовлен на мировом уровне, хотя и не выделялся революционными идеями. Автомобиль Яковлева и Фрезе внешне очень напоминал другие европейские машины.

В этом первом русском автомобиле было реализовано много новшеств. Например, в сцеплении (машина имела две передачи, без заднего хода) использовались ремни не из сыромятной кожи, а из прорезиненной ткани. Другой пример инновации – передняя подвеска: колеса поворачивались вместе с рессорами (обратите внимание на форму рессор, принятую в те времена), что позволяло делать их полноценными, не урезанными и располагать как можно бл

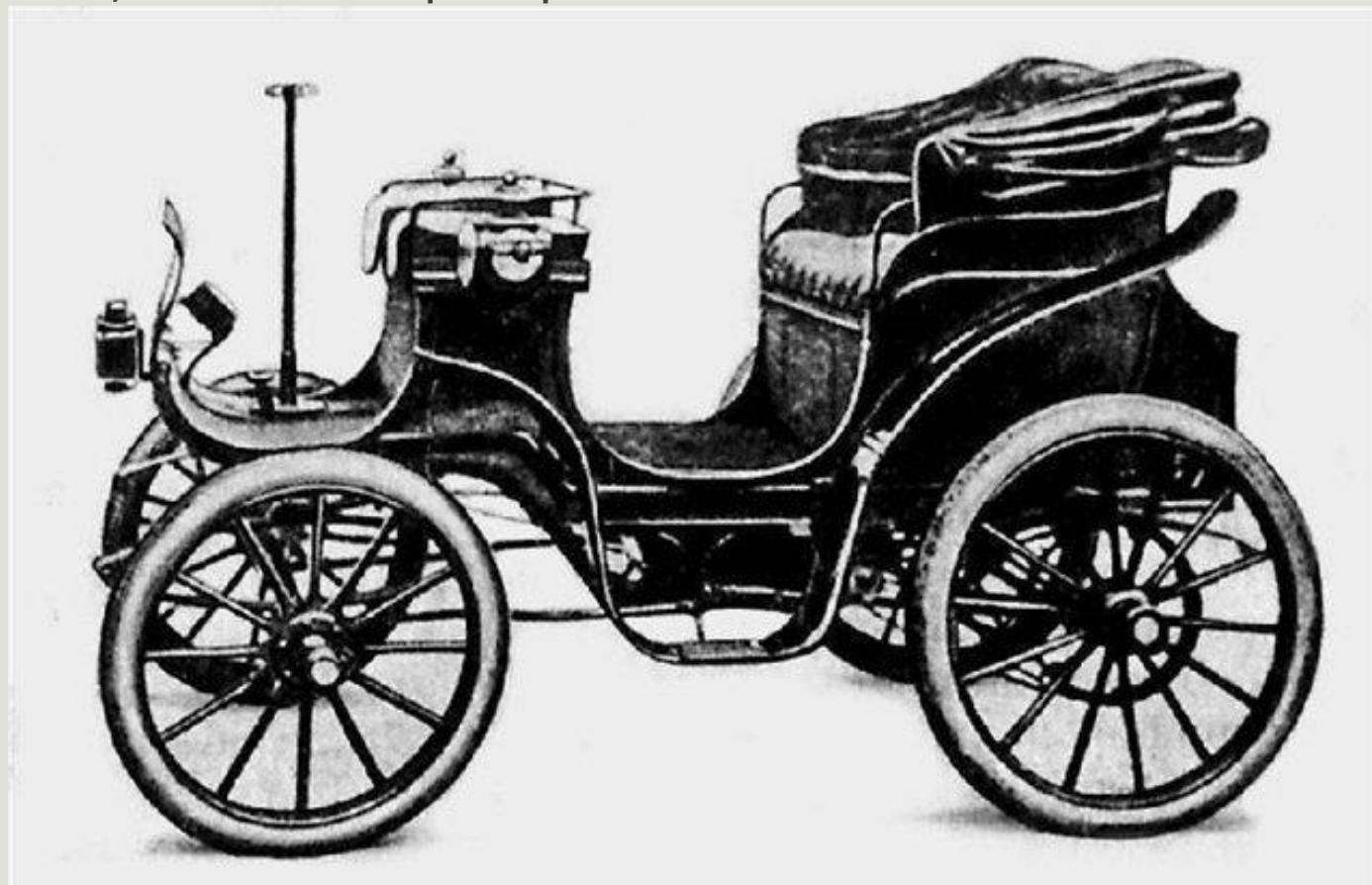


Сами колеса полностью копировали колеса карет и имели не пневматические шины. Даже соотношение диаметра передних колес к задним было классическим для экипажей того времени: диаметр задних был больше в 1,2 раза. Подшипников на ступицах не было – использовались простые втулки скольжения.



Перед водителем было расположено несколько рычагов: один из них – для торможения (он прижимал тормозные колодки к колесам автомобиля), а два остальных включали передачи (слева и справа от руля). Руль тоже больше походил на рычаг, который нужно было крутить влево-вправо. Был у автомобиля и ножной тормоз, который воздействовал на ведущий вал трансмиссии.

Комплектация автомобиля, как сейчас говорят, выглядела так: складной верх из кожи, гудок (белая дудка возле рычагов) и свечные фонари.



Петербургский "Журнал новейших открытий и изобретений", внимательно следивший за постройкой автомобиля, отметил, что "двухместный экипаж с бензиновым двигателем предназначается на Нижегородскую выставку".

13 мая 1896 года автомобиль был готов, а в июле его уже привезли в Нижний Новгород. Машина, лоснящаяся лаком и кожей, блистающая медью и никелем, имела массу около 320 килограммов и развивала скорость 20 верст в час.



Судьба первого русского автомобиля оказалась неудачной. Автомобиль Яковлева и Фрезе на выставке в Нижнем Новгороде пользовался большим успехом у посетителей. Император Николай II, приехавший на выставку на три дня, 2 (15) августа осмотрел экипажный отдел, где ему демонстрировали автомобиль в действии. Однако император даже не удостоил его вниманием, не оценил работы двух изобретателей. И когда попытались обратить его внимание на первый русский автомобиль, он прошел мимо него, недовольно сказав: "Смотреть не на что, за границей лучше". Многие репортеры, аккредитованные на выставке, автомобиля не заметили. О нем в газетах почти не писали. Надежды Яковлева и Фрезе рухнули. Что стало с первым отечественным автомобилем, неизвестно. Есть предположение, что автомобиль уничтожили сами его создатели.



Фрезе продолжает создавать автомобили. К сожалению, сотрудничество двух русских фабрикантов было недолгим.

Е.А. Яковлев вскоре скорострительно скончался, и Фрезе перестал получать двигатели, которые делались по его заказам. Новый владелец завода посчитал это дело накладным и невыгодным. Но Петр Фрезе не отказался от мысли создавать автомобили и связал с ними всю свою жизнь. Он размещает свои заказы на других заводах, в частности, находит поставщика деталей в лице французской фирмы "Де Дьон-Бутон"



АКЦИОНЕР. ОБЩЕСТВО

ФРЕЗЕ и К^о.

С.-Петербургъ, Эртелевъ пер., 10
(ЭКИПАЖНАЯ ФАБРИКА)

ЕДИНСТВЕННЫЕ ПРЕДСТАВИТЕЛИ ДЛЯ ВСЕЙ РОССИИ
ЗАВОДА

DE DION-BOUON & C^o

Постройка автомобилей для пассажирскаго и грузо-
вого движениа

ДВИГАТЕЛИ ДИОНЪ-БУТОНА

въ примѣненіи къ динамо машинамъ, насосамъ, лодкамъ и различнымъ
станкамъ.

ОКЛАДЪ ВСѢХЪ НЕОБХОДИМЫХЪ ЧАСТЕЙ ДЛЯ РЕМОНТА.

В конце 1898 года Петр Фрезе представляет на рассмотрение Николая II Устав Акционерного общества постройки и эксплуатации экипажей и автомобилей "Фрезе и Ко". В июле 1899 года был получен ответ: "Государь Император Устав Акционерного общества постройки и эксплуатации экипажей и автомобилей "Фрезе и К°" рассмотрел и Высочайше утвердить соизволил в Петергофе в 11 день июня 1899 года"



 АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ПОСТРОЙКИ и ЭКСПЛУАТАЦИИ ЭКИПАЖЕЙ
и АВТОМОБИЛЕЙ

ФРЕЗЕ и К^о.

С.-Петербургъ, Эртелевъ пер., № 10. Телефонъ № 3439.

АВТОМОБИЛИ: Пассажирскіе 2-хъ мѣстныхъ, тонно, фазтонъ, лимузинъ, ландо и проч.

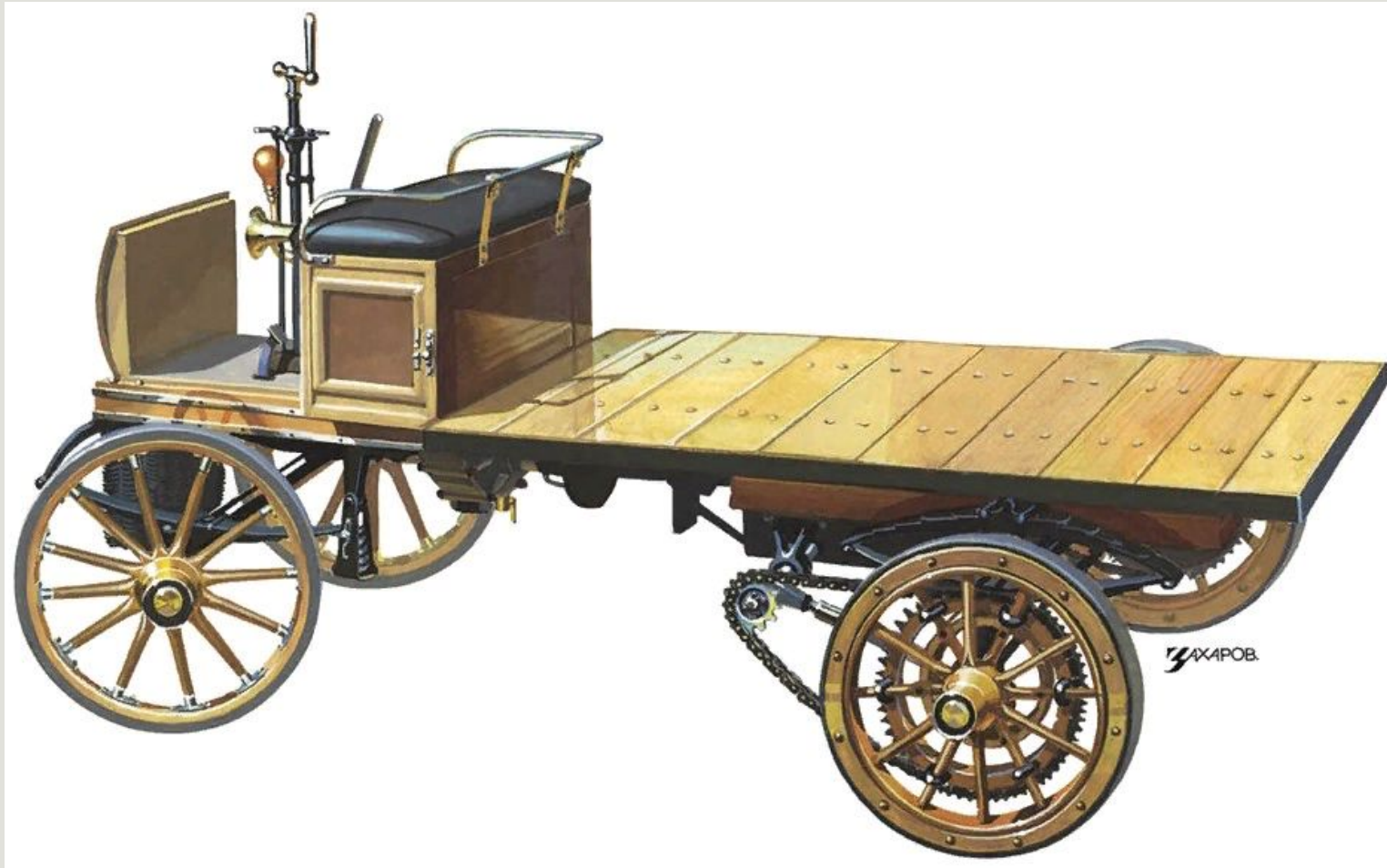
ОМНИБУСЫ и ГРУЗОВОЗЫ.

Дрезины, вагоны съ двигателями для рельсовыхъ путей, бензиновые двигатели для катеровъ.

В 1900 году Фрезе получил от французской фирмы "Де Дион-Бутон" право на представительство ее автомобилей в России и выпускал в небольшом количестве свои 2-х и 4-х местные электромобили .



В конце 1901 года П. А. Фрезе построил и свой первый
60-пудовый (грузоподъёмность 960 кг) грузовик



В 1902 году Фрезе представил свои машины на большие военные манёвры, проходившие под Курском. Они имели цель выявить пригодность нового средства транспорта для нужд армии.



В 1904 году на фабрике вышел первый в России пожарный автомобиль для перевозки команды из 10 человек с двумя пожарными лестницами и 80 саженьми рукав.



С 19 мая по 4 июня 1907 года (по старому стилю) в Петербурге проходила Первая Международная автомобильная выставка.

Международная выставка автомобилей въ С.-Петербур- бургѣ.

Большія золотыя медали.

«Фрезе и К^о» въ С.-Петербургѣ.

За производство автомобильныхъ кузововъ
и инициативу въ распространеніи авто-
мобилей въ Россіи.



В ней приняла участие и фирма "Фрезе и К". Фрезе демонстрировал кареты скорой помощи. Выставочный комитет единодушно решил наградить ее Большой золотой медалью за производство кузовов и инициативу в распространении автомобилей в России.



В 1910 году Петр Александрович отошел от дел и продал свою фирму Автомобильному отделу Русско-Балтийского вагонного завода. Поселился в своём имении на берегу живописного озера Молдино. Будучи человеком неравнодушным, он переживал за состояние русской глубинки.

Петр Александрович тихо умер с имени Граново 11 апреля 1918 года. Прах его был захоронен в Петрограде на Никольском кладбище в Александро-Невской лавре рядом с прахом его родителей и близких родственников.



Усадебный дом разобрали и остался только флигель, в котором теперь располагается почтовое отделение п. Еремково (Удомельский р-н, Тверская обл.).

