

ПЕРВЫЕ АВТОМОБИЛИ

Развитие автомобильного транспорта - особая страница истории Первоуральска. До тридцатого года в поселке об автомобиле многие даже понятия не имели. Перевозка грузов осуществлялась с помощью гужевого транспорта.

XIV съезд ВКП (б) поставил задачу - превратить страну Советов в индустриальную державу. В Первоуральске развернулось строительство новых заводов. На болотистом восточном склоне горы Караульной строился завод по производству динасовых огнеупоров. На восточной окраине Первоуральска закладывали фундамент нового трубного гиганта...

Но с лошадкой мощную индустрию в короткое время не поднимешь. Строительство подвигалось медленно. Требовался мощный скоростной транспорт. Тогда-то и заговорили об автомобилях. Однако производство автомобилей в стране Советов еще не получило размаха. "В 1930 году в стране три небольшие завода (АМО, "Спартак", ЯГАЗ) произвели 4019 отечественных грузовых автомобилей" (Л.М. Шугуров, В.П. Ширинов "Автомобили страны Советов", Москва, ДОСААФ, 1980, с.31).

По-настоящему автоистория Первоуральска началась с 1930 года. Правда, по его улицам, как и прежде, разъезжали ломовые подводы, но было ясно, что обслуживать растущий, налаживающий свое хозяйство поселок (тогда еще Первоуральск был в разряде поселков) им становится не по силам.

Первые автомобили в гараж старого Трубного завода поступили из зарубежных стран. В 1930 году прибыли семь машин итальянских фирм СПА и "Ланчия" и две американской модели "Автокар". Грузоподъемность этих машин была по две с половиной тонны.

Новая техника прибыла, а кто ее поведет? Ведь шоферов в поселке тогда не было. Дело новое, малоизвестное. Но смельчаки среди шаганских мужиков нашлись. Молодые первоуральские ребята с начальным образованием поехали на курсы по подготовке водителей автомобилей. Способными оказались наши парни, быстро усвоили правила движения по дорогам и устройство иностранных машин.

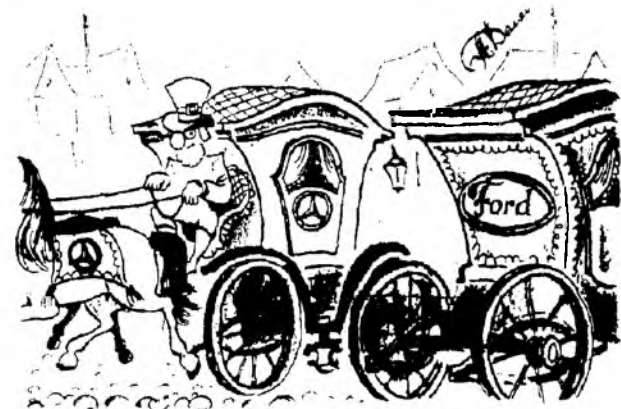
В числе первых водителей сели за руль Степан Степанович Нарбутовских, Василий Иванович Дунаев, Николай Иванович Боков, Павел Васильевич Котов, Александр Павлович Кормильцев...

На строительство нового трубного завода первые автомобили прибыли в начале 1931 года. Это были те же американские "Автокары", которыми управляли прибывшие на стройку вместе с машинами Алексей Меркулов и Константин Миненко. Вместе с заграничной техникой появились отечественные полуторки московского завода АМО. Одним из первых шоферов на них стал молодой парень из Казани Кашаф Исаков.

В тридцатые годы профессия водителя автомобиля была весьма престижной. Это объяснялось новизной профессии и малой численностью шоферов. Водители пользовались большим вниманием, находились на государственном обеспечении, получали бесплатно спецодежду. В комплект летнего обмундирования входили яловые сапоги, кожаные брюки, куртка, фуражка, краги. На зимний период выдавались валенки с галошами, ватный костюм, дубленая черная куртка, шапка-ушанка, меховые краги, фланелевые портянки, очки как у летного состава. Об особом положении водителей говорит такой факт. Время было трудное, продукты распределяли по карточкам. А шоферам установили повышенные нормы питания, им бесплатно выдавали абонементы для получения обедов в ресторане, расположенном в помещении бывшей церкви. Здесь шоферам готовили отдельный стол и специальный обед.

В конце 1931 года на строительство нового трубного завода прибыли отечественные автомобили Нижнегородского автозавода.

В 1932 году в пожарной части Трубстроя (позже Новотрубного завода) появился первый автомобиль с автономным. С того времени материальная часть пожарной охраны стала постепенно пополняться автомобилями отечественного производства. На шасси завода АМО были установлены отечественные автономные, изготовленные на заводе треста "Тремасс". В 1937 году первая автомашинка появилась в составе пожарного обоза ди-



насового завода.

Еще одна особенность прошлого. Номерные знаки имели отличие от современных. На фотографии 1935 года читаю номер машины, а вместо сочетания букв целое слово "Урал", что означало место приписки автомобиля к уральской зоне обслуживания.

Следует сказать несколько слов о дороге, проходящей по поселку. Проезд по ней был труден из-за ухабов и крутых подъемов. В частности, въезд на гребень горы Церковной представлял немалые трудности как для гужевого, так и автомобильного транспорта. Особенно в зимнее время, когда дорога покрывалась ледяной коркой. Поэтому в конце 20-х годов в каменистом теле горы сделали широкую выемку глубиной в три метра. Затем участок дороги от Шитикова моста через речку Сухую Шайтанку до будущего заводоуправления нового трубного завода вымостили булыжником, и дорога стала проезжей для любого транспорта и в любое время года.

В 50-е годы тракт одели в асфальт. В 70-х годах выемку в горе Церковной углубили и расширили. Теперь подъем на этом участке дороги не так заметен. С реконструкцией города дорога по улице Ленина расширена, одета в бетон и асфальт, сделаны транспортные развязки, установлены светофоры.

Такова краткая история появления первых автомобилей в нашем городе, история строительства дороги.

Сейчас на территории города расположено несколько организаций как грузового, так и пассажирского транспорта. В распоряжении горожан свыше 13 тысяч личных автомашин.