



Насколько

**«Итак, насколько я смог
выяснить...»**

**/Кузнецкий рабочий. – 2010. – 22 июля
(№ 84). – С. – 3.**

**(Продолжение.
Начало в № 81 от 15 июля)**

Однако если первые вышеупомянутые мной два этапа отмечены лишь единичными образцами автомобильной техники, то третий период развития автотранспорта в Новокузнецке, связанный уже с деятельностью Кузнецкстроя, ознаменовался бурным (по сравнению с прежними временами) ростом автомобильного, главным образом, грузового парка. И здесь мы переходим к замечательной фотографии 1929 года, запечатлевшей 5 грузовиков на погрузке песка при разработке песочно-галечного карьера для нужд строительства КМ К. Эти кузнецкстро-евские грузовики на фото - легендарные АМО-Ф-15 - первые советские грузовые автомобили, чей выпуск был начат в ноябре 1924 года. По своей конструкции это не был оригинальный автомобиль, он вёл своё происхождение от итальянской "полуторки" ФИАТ-15-тер (цифра "15" в маркировке машины означает начальный год её выпуска; эта же цифра перекочевала и в наименование советского грузовика). Почему именно от неё? Дело в том, что ещё до революции в 1916 году итальянцы продали Автомобильному московскому обществу (АМО, сейчас ЗИЛ) чертежи своей "полуторки". Но изменившиеся экономическая, а затем и политическая ситуации не позволили тогда приступить к производству собственных автомобилей. Национализированное Советской властью АМО первоначально занималось лишь ремонтом огромного парка сломанных автомобилей в России. Но к 1924 году назрела необходимость и появилась возможность выпустить свой собственный авто. Под рукой были чертежи хорошо зарекомендовавшей себя в ходе Первой мировой войны итальянской модели. Правда, наши конструкторы во главе с В.И. Ципулиным весьма творчески подошли к процессу создания автомобиля, сумев даже улучшить итальянский прототип. Вообще, надо сказать, итальянский ФИАТ добрым гением парит над нашим отечественным автопромом: всё началось с итальянской "полуторки", вазовская "копейка" - тоже итальянский двойник, как и сам АвтоВАЗ, родившийся от сотруничества с "фиатовцами".

Ещё раз обратите внимание на эту же фотографию. Это АМО-Ф-15 так называемой второй серии (выпускались в 1927 -1928 годах): в отличие от первых, имевших складную брезентовую крышу, эти обладали жёсткой деревянной кабиной, что было как нельзя кстати в нашем суровом климате. Для своего времени это были вполне передовые машины, но и на них ещё видны следы анахронизма: эти грузовики не имели

стартера - машину каждый раз приходилось заводить рукояткой (на фото её хорошо видно под радиатором - водители даже не убрали её), вместо электрических фар дорожку освещали ацетиленовые фонари (на выпусках первой серии), звуковой сигнал подавался клаксоном - рожком с грушей. Впрочем, последнее обстоятельство вкупе с общим изящным очертанием автомобиля придаёт ему неподражаемый вид какой-то большой игрушки, а не рабоче-грузовика. Стоит обратить внимание на правое расположение руля. Да, первые российские автомобили (и дореволюционный "Руссо-Балт", и все модели АМО-Ф-15) были "праворукими". И это не подражание Англии. Движение в России, как и во всей континентальной Европе, всегда было правосторонним. Просто в 1910-е годы, когда автомобильного транспорта на улицах городов ещё практически не было, зато хватало конных экипажей, двигавшихся по обочине, и пешеходов, сошедших с тротуара, считалось более безопасным и удобным иметь у машины правое расположение руля. А поскольку АМО-Ф-15 близкий родственник ФИАТА образца 1915 года, то и руль у него справа. А вот американцы никогда не выпускали машин с правым рулём. Кстати, упомянутый мной выше ярославский Я-3 стал первой советской "леворукой" машиной.

Следующая фотография 1930 года тоже крайне любопытна. Это один из первых "автобусов" на площадке будущего города Новокузнецка. Слово автобус я неслучайно взял в кавычки. Это всё тот же АМО-Ф-15, переделанный в средство доставки пассажиров. Эти переделки совсем небольшие: помимо скамеек в кузове и наращенных для безопасности бортов сзади, имеется приставная лестница для попадания в "салон" вот такого своеобразного автобуса. Не случайно такие приспособленные грузовики, не дающие пассажирам даже минимальных удобств и весьма непрезентабельные по своему внешнему виду, кузнецкстроевцы прозвали "ходячими гробами". Впрочем, даже таких "гробов" в Сталинске было крайне мало. Так, огромную массу населения в 180 тысяч человек в 1932 году обслуживали лишь три приспособленных грузовика с общим числом посадочных мест 81 (по 27 человек на кузов бортовухи). Но надо отметить, что эта тройка "автобусов" бегала весьма резко, сумев перевезти за год 381 тысячу человек. Впрочем, если разделить эту, на первый взгляд, солидную цифру на число сталинцев (новокузнецчан), то получится, что каждый житель мог проехать на автобусе туда-обратно один раз в год. Сколько же стоило удовольствие проехать в таком автобусе? По тарифу, утверждён-

ному Сталинским горсоветом 27 июля 1933 года, проезд от заводоуправления КМК до вокзала стоил 35 коп., столько же стоило добраться от КМК до "Коммунара" (он тогда ещё строился), а вот поездка до Реда-ково или до Кузнецка всё от того же заводоуправления стоила полтинник. Бывшим красногвардейцам и красным партизанам предоставлялась скидка в половину стоимости проезда. Всего действовало 6 маршрутов по количеству курсировавших на тот момент автобусов: в 1933 году к имевшимся на линии трём грузовикам добавились ещё три бортовухи. Однако даже сообщая они смогли в этом году перевести лишь 436 тысяч человек. Почему так мало по сравнению с предыдущим годом (если "раскидать" пассажиров на каждый автобус)? У горкомхоза, в ведении которого к этому времени был общественный автотранспорт (то есть автобусы), до сих пор не имелось собственного гаража и оборудованных мастерских - интенсивно использовавшиеся грузовики ломались всё чаще, а ремонтировать их становилось всё сложнее.

Дело спас трамвай, пущенный в ноябре 1933 года первым в Сибири. Только за первый год эксплуатации трамвай перевёз более 10 миллионов человек, в то время как появившиеся тогда же в 1934 году первые настоящие крытые автобусы (в количестве 6 штук) вкупе со своими "собратями"-грузовичками смогли перевести лишь 640 тысяч человек. Правда, с развитием трамвая автобус стали пускать по тем маршрутам, куда рельсовый транспорт не мог добраться. Вот возьмём транспортную сетку и тарифы с июня 1934 года: по сравнению с прошлым годом всё кардинально изменилось. Совершенно новые маршруты и возросшие цены на билеты. Так, теперь поездка от заводоуправления до начала Энтузиастов (или, как тогда вполне официально называли, до "десяти каменных домов") обходилась в 35 копеек (а ехать-то, согласитесь, всего ничего). Проезд от "Коммунара" до Левого берега - 70 копеек, а до только что открывшегося парка "Водный" - рубль. Зато появилась возможность от Старокузнецкой площади добраться до Антоновской площадки - 2 рубля (в 1934 году вплотную взялись за так называемый "2-й КМК" - предтечу современного Запсиба - и развернули на Антоновской площадке бурную деятельность, правда, уже на будущий год из-за прекращения финансирования почти полностью всё свернули). И наконец, самый длинный маршрут "Соцгород - Таргай" (там открыли дом отдыха) обходился в 7 рублей. Понятно, что на этом, уже пригородном маршруте использовали только крытые автобусы.

**Пётр Лизогуб. (Продолжение
следует.)**