

(Окончание. Начало в № 81, 84, 89.)

«Итак, насколько я смог выяснить...»

В постановлении горисполкома "О правилах уличного движения" от 27 апреля 1943 года мне показался интересным такой пункт: "Никто из лиц, пользующихся транспортом, в том числе руководители предприятий и учреждений, не имеют права принуждать водителей выполнять указания и распоряжения, находящиеся в противоречии с правилами эксплуатации транспорта и могущие повлечь за собой аварии, человеческие жертвы и повреждения". По-видимому, актуальная была проблема, коль выплилась в целый пункт решения горисполкома. А что, я так и *вижу*: сядет какой-нибудь начальник-"барин" в свой персональный автомобиль, прикрикнет шофёру: "А ну-ка, Сеня (Коля, Саша), давай на всю катушку!" И помчится "железный конь", не разбирая дороги, а также знаков и шарахающихся встречных лошадей, куда "хозяин" хозяина скажет. А ведь ограничение по скорости - 30 километров в час для легковых (25 - для грузовых) ещё никто не отменял. Но Сене (Саше, Коле) и слово не скажи - заартачится, про знаки какие-то начнёт лепетать да про скорость или одностороннее движение по Энтузиастов (введено в ноябре 1941 года), глядишь - завтра тебя с ЗИСа "сто первого" на другой ЗИС, но только "пятую" модель пересадят (поясню: с представительского лимузина на заурядный грузовик). В общем, такую психологию нужно было менять, и меняли, а если нужно - ломали, тем более война в стране, не до нежностей. Вот так...

Вы пишете, что председатель крайисполкома Ф.П. Грядинский предлагал построить в Сталинске автозавод. Интересный факт, незнакомый мне. Но это, по большому счёту, было только пожеланием. А вот факт из жизни: на 3-ю пятилетку (1938-1942 годы) Запсибкрайплан вполне определённо заложил как руководство к действию пуск в Сталинске - если стоите, сядьте - троллейбуса (!). Новый вид общественного транспорта должен был пройти от вокзала по современному Курако до площади Побед (кстати, это одна из причин того, что долго считали, что пускать трамвай по Курако нецелесообразно - ведь там троллейбус пойдёт, хотя предложения насчёт трамвая по этой магистрали начали обсуждаться ещё в 1936 году) и далее до Верхней колонии (вероятно, через тоннель - там высота позволяет проложить контактную сеть). Это преподносилось как вполне утверждённое решение. А в качестве дополнительного вопроса рассматривалась возможность пуска сквозного троллейбусного движения по улице Кирова. Эта идея осуществилась спустя 40 лет.

Ну что, теперь самое время вернуться к тому, с чего начали: к частным автомобилям 1930-х годов у нас в городе. Есть такие цифры: весь автопарк Сталинска в ноябре 1933 года состоял из 390 машин. Львиную его долю составляли грузовики. Легковые автомобили использовались исключительно как служебные. Да, такова тогда была социальная ориентация государства: продажа населению легковых автомобилей на протяжении всего довоенного времени не производилась - на легковушку тогда смотрели как на предмет роскоши, свойственный буржуазному обществу, и купить её, просто располагая деньгами, было невозможно. Соответственно, в личной собственности у граждан СССР легковых машин почти не было, То же было и у нас в городе. Однако здесь важно слово "почти". Автомобиль нельзя было купить, но его можно было получить в качестве награды за ударный труд (реже - научное или творческое достижение).

По нашему городу мне известны такие счастливицы. 29 ноября 1933 года вышло постановление Сталинского горсовета "О премировании рабочих, ИТР и общественных работников в связи с пуском трамвая". Для нас наиболее интересными здесь будут следующие два пункта. Первое (цитирую): "Тов. Алфееву (это председатель горсовета. - П.Л.) за активную работу по строительству трамвая присвоить звание ударника - премировать грамотой и мотоциклом". Второе: "Тов. Кроника премировать грамотой и автомобилем, прося наркома тяжёлой промышленности тов. Орджоникидзе об отпуске такового за счёт средств горсовета». Яков Кроник — ныне практически забытая фигура в истории комбината, а также города, был далеко не рядовым работником. К 1933 году он занимал место заместителя самого С.М. Франкфурта,

Новокузнецка, что ему, кстати, вменили в вину на следствии - ну вы знаете подписывал приказы по КМК в его отсутствие, а до этого возглавлял строительство Соцгорода (ныне старого центра Новокузнецка, что ему ,кстати, вменили в вину на следствии — ну вы знаете эту историю о том, что буржуазный архитектор Май спроектировал "безобразия", а Кроник это безобразие, стало быть, осуществлял на практике), другие ответственные участки. После ареста в 1937 году его следы теряются. Но автомобиль Яков Абрамович успел получить, став одним из первых владельцев личного авто. Марка машины неизвестна, но, скорее всего, это был "Форд", точнее, его отечественный аналог "ГАЗ-А". В качестве служебных машин они не так уж редко встречались у нас в городе в 1930-е годы.

Ещё подобный случай, но несколько иного плана. Он изложен в воспоминаниях Р.В. Белана. В декабре 1939 года по приглашению Романа Васильевича на КМК (как на постоянное место работы) прибыл С.С. Гудовщиков, высококвалифицированный специалист с одного из металлургических заводов юга СССР. Это был тонкий знаток металлургии стали, авторитетнейший специалист, удостоенный за свои успехи на Макеевском заводе ордена Ленина и премированный автомобилем. По словам Белана, дело было так: "После того как Орджоникидзе премировал Гудовщикова автомобилем иностранной марки, тот прибыл в Наркомтяжпром. Орджоникидзе вызвал его и сказал:

- Иди в гараж наркомата и выбери себе любую машину, которая понравится.

Гудовщиков выбрал машину... первого заместителя наркома. Создалось некоторое замешательство. Ясность внёс Орджоникидзе.

- Пусть берёт, я ведь обещал.

Скорее всего, Сергей Сергеевич Гудовщиков, перебравшись в Сталинск, привёз и своё личное импортное авто.

У меня есть косвенные сведения (документов нет), что и главный инженер КМК Л.Э. Вайсберг, приехав также по приглашению Белана на комбинат в начале 1940 года, привёз с собой личный автомобиль, которым он был награждён вместе с орденом Ленина в 1935 году.

Конечно, это всё единичные случаи (впрочем, наверняка есть ещё награждения, о которых мне неизвестно), да и награждённые, за исключением, пожалуй, Гудовщикова, фигуры из разряда высшего звена. Но в целом мы имеем право говорить, что в 1930-е годы в Новокузнецке были частные легковые автомобили...

Попроше тогда было приобрести в личное пользование мотоцикл, но тоже, как правило, через вознаграждение. Помимо упомянутого выше Е.С. Алфеева приведу ещё пример. 1 сентября 1935 года директор КМК К. Бутенко подписывает приказ "премировать мотоциклом начальника жилищного управления тов. Лотикова И.В. за успешное проведение весенней кампании по озеленению города и ремонт барakov".

Самая популярная и массовая (к тому же - первая серийная в СССР) модель мотоцикла в эти годы -Л-300, выпускавшийся ленинградским заводом "Красный Октябрь". Этот мотоцикл имел характерную чёрную окраску с красным логотипом завода-изготовителя! Кстати, тоже загадка, по идее, мотоциклов было больше и, следовательно, они чаще должны попадать в объектив фотографа, но лично я не встречал ни одной (!) довоенной фотографии с изображением мотоцикла (любого) у нас в городе. Такие дела...

Пётр Лизогуб.

/Кузнецкий рабочий. — 2010. — 5 августа (№ 90). — С. 2.