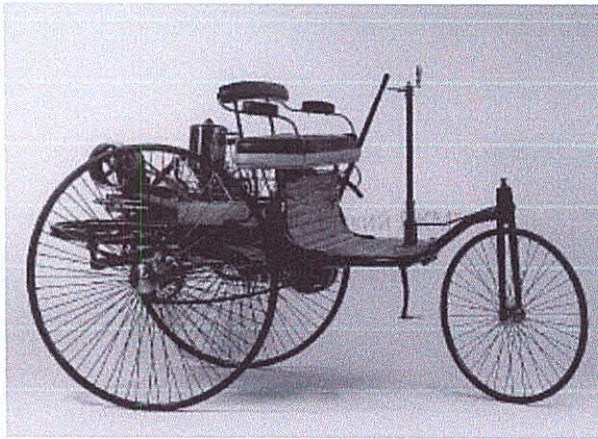

Всего каких -нибудь двести лет назад люди вынуждены были часами трястись на лошадях, в телегах, в тарантасах, чтобы преодолеть смешное, на взгляд современного человека, расстояние в несколько десятков километров. И вдруг одно изобретение перевернуло представление человечества о способах передвижения.

История первого автомобиля началась в 1768 году вместе с созданием паросиловых машин, способных перевозить человека.

В 1806 году появились первые машины, приводимые в движение двигателями внутреннего сгорания, что привело к появлению в 1885 году повсеместно используемого сегодня газолинового или бензинового двигателя внутреннего сгорания.



Один из первых автомобилей с бензиновым двигателем

Машины, работающие на электричестве на короткий срок, появились в начале XX века, но почти полностью исчезли из поля зрения человека вплоть до начала XXI века, когда снова возникла заинтересованность в малотоксичном и экологически чистом транспорте. По существу, раннюю историю автомобиля можно разделить на этапы, различающиеся преобладающим способом самоходного движения. Поздние этапы определялись тенденциями в размере и стилистике внешнего вида, а также предпочтениями в целевом использовании.

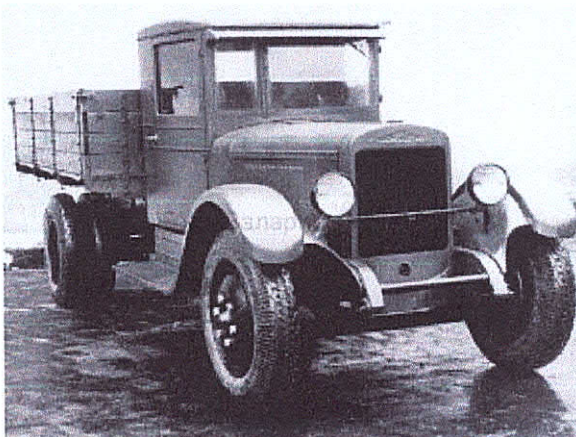
В наше время автомобиль стал не роскошью, а средством передвижения. Он есть практически в каждой семье, часто даже не один, и мы не представляем современную жизнь без него.

Изучая историю нашего края, мы можем с уверенностью говорить о том, что до революции никаких сведений об автовладельцах и автомобилях нет. Если в г. Иркутске было зарегистрировано в 1910 году 10 автомобилей, был автомагазин и даже автошкола, то в нашем селе купечество, видимо, не могло себе позволить такую роскошь.

За годы Советской власти в нашей стране была создана мощная автомобильная промышленность. Заларинский район, как и все территории по стране, попали в эту систему внедрения и развития автотехники по стране.

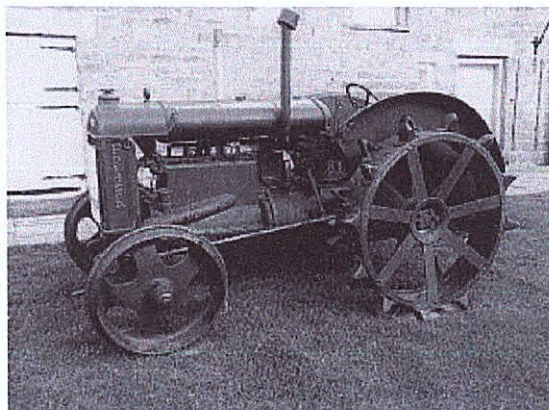
Первые автомобили были завезены в поселок Залари в начале 1930-ых годов. По воспоминаниям К.С. Галеева это были 4 грузовых автомобиля марки «ЗИС». Попали они в район, конечно, по разнарядке с области в годы коллективизации и повсеместного активного колхозного строительства

Первоначально их разместили на территории сельпо по улице Ленина (в будущем магазин 5), а в 1938 году для них были построены гаражи на месте будущего КБО «Силуэт» по ул. Карла Маркса напротив автобусной остановки на пос. Троицк. В связи со стремительным развитием колхозов по многим деревням (на конец 1930-ых г. в районе насчитывалось более 80 колхозов) эти грузовички были сразу нагружены большой работой. Доставка сельхозпродукции из колхозов в сельпо и заготконтору, привоз промышленных товаров, поступаемых в Залари на товарную станцию железной дороги, развозка этих же товаров ширпотреба по деревням - работы для них было очень много. Кроме того, в воспоминаниях заларинцев о прибывающих завербованных людях, плановых переселенцах издалека для работы в колхозах района в середине 1930-ых г. присутствуют упоминания и о перевозке людей на этих автомобилях. Хотелось бы установить имена первых водителей этих грузовиков, и думается, что со временем это удастся сделать.



Грузовой автомобиль ЗИС – 5.

Далее в тех же идеологических рамках в эти же годы на заларинской земле начала появляться сельскохозяйственная техника. Первые трактора, вышедшие на местные поля, были марки «Фордзон» и «ЧТЗ». Их появление в районе было настоящей революцией в обработке земли. Деревенские люди выходили толпами на их встречу посмотреть на чудо- «железного коня полей». Кто-то боялся их как огня, кто-то испытывал новые ощущения жажды открытий, кто-то неизменно радовался за новые перспективы в земледелии. Первые трактористы, севшие за руль, были героями труда для остальных жителей деревень. Комбайны стали постепенно выходить на поля колхозов.



Трактор «Фордзон».

Техники не хватало, основную работу выполняли по старинке, на лошадях. Также не хватало специалистов для ее ремонта. По рассказам очевидцев, бывало так, что в моторе ломалась одна деталь, а заменяли целиком мотор. Ремонтировали их сами трактористы ночами, а с утра выезжали в поля. Со временем стали появляться МТС (машино - тракторные станции), ремонтные мастерские. На базе одной из таких мастерских в Заларях вскоре и открылся наш знаменитый механический завод.

Перед войной многие мужчины уходили на военные сборы, и их места в тракторах и комбайнах стали занимать женщины. Обучались в школе комбайнеров, которая открылась в 1934 г. Обучение проходило в течение 2 месяцев. Так как техники не хватало, учились по плакатам. Впоследствии на базе школы было образовано ПУ -50. Сейчас это ЗАПТ - Заларинский агропромышленный техникум.



Лучшая тракторная бригада Ольги Мутиной. Заларинская МТС. 1936 г.

Трактор «Фордзон».

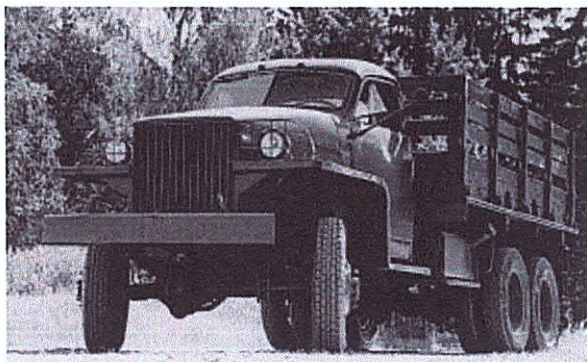
Во время Великой Отечественной войны женщины заменили на полях мужчин. Женские бригады трактористок и комбайнерок выходили на поля круглосуточно. Фар на технике практически не было, освещали дорогу факелами, что было очень опасно.

Легковых автомобилей в районе было мало, в основном были такие авто при Райкомах партии и райисполкомах. Пока нам удалось восстановить наличие такого автомобиля в послевоенные годы: тагинский житель Малюшкин, участник войны, возил председателя Тыретского исполкома Городничего. Водители возили депутатов, партийное руководство по району и в областной центр. Представительны воспоминания заларинца Бутакова В.А.: «Мой отец работал водителем в колхозе «Коминтерн». Однажды ему довелось возить депутата Верховного Совета Ольгу Мутину на легковом автомобиле (марка автомобиля не упоминается). По дороге она попросилась сесть за руль, немного проехать. Отец не смог отказать ей в просьбе. Она пересела на место шофера и, не справившись с управлением, совершила аварию. Отец очень испугался, ведь его могли посадить за это. Он даже прятался какое-то время. Но Ольга Яковлевна была справедливым человеком: она вступилась за отца, помогла в ремонте автомобиля. Все закончилось благополучно».

В послевоенное время в районе стало появляться все больше техники. Стали открываться предприятия, непосредственно связанные с содержанием и эксплуатацией автомобилей АТП (автотранспортное предприятие)

«Агроснаб», РТП (ремонтно – транспортное предприятие) и т.д., появились автобусы, спецтехника для милиции, машины «Скорой помощи». В колхозах и совхозах появлялось все больше и больше сельскохозяйственной техники. У работников почты служебных автомобилей не было, их ежедневно заказывали в АТП. Развитие автомобильной системы привело к развитию полевой и регистрационной служб.

Личных автомобилей было мало: их было трудно купить, да и стоили они недешево. Счастливых владельцев можно было пересчитать по пальцам, особенно после войны. Старожилы рассказывают, что в районе Красной горки участник войны Мурашов привез с войны автомобиль «Студебеккер». Сельчане вспоминают, что в 1950-ые г. он был сломан, и хозяева выставили его на улицу на радость местным ребятишкам, ведь теперь они там могли играть.



Грузовой автомобиль «Студебеккер».

История появления этих машин была такова. На Заларинский ремонтный завод был доставлен целый эшелон автомобилей «ЗИС-5» и «Студебеккеров». Часть автомобилей была отремонтирована и отправлена по месту назначения, часть осталась в Заларях и была отдана в распоряжение АТП. Шоферам очень нравились автомобили «Студебеккеры» за большую грузоподъемность, легкость в управлении. Грузовик «ЗИС-5» имел меньшую грузоподъемность, зато даже в сильные морозы он легко заводился, для него достаточно было ведра горячей воды.

Более доступным транспортом для населения с 1950-ых г. стал мотоцикл. Мотоциклы «Минск», «Урал», «Иж» можно было встретить даже в отдаленных деревнях. Они стали незаменимыми помощниками в ведении домашнего хозяйства. Маленький «Минск» в народе называли «козлик». К «Уралу» относились уважительно: это был грузоподъемный и проходимый мотоцикл. Стоил он дороже «Минска», и его имели люди посостоятельней. В 1970-80-ые г. В 1990-ые г. в обиход активно стали приобретаться «Иж», «Юпитер», «Иж Планета». Фишкой местных ребят стали мотоциклы «Ява», который они держали за гоночный транспорт. Маленькие юркие мотоциклы стали незаменимыми в отдаленных таежных деревнях района. Мужчины полюбили их за облегченную возможность быстро уехать на рыбалку, в тайгу, на сенокосы. Часто на них передвигались и между деревнями.

С автомобилями связано много интересных случаев. Вот один из них. Нам о нем рассказала жительница села Троицк Ирина Красовская:

«Так уж вышло, что довелось в детстве жить по соседству с замечательными людьми: Анной Прокопьевной Ерофеевой и её мужем Иваном

Петровичем Карабановым. По окончании войны Иван Карабанов вернулся на свою малую родину не один, а с молодой женой Анной. Аннушка после окончания курсов медицинских сестер ушла на фронт, где и повстречала молодого бойца Ивана, с которым их связала судьба семейными узами на долгие годы. По возвращении домой Иван устроился водителем на Троицкий спиртзавод, а Анна Прокопьевна возглавила Троицкую амбулаторию.

Приходилось обслуживать несколько деревень. Транспорта было мало: где пешком, где на лошадях спешила Анна оказать медицинскую помощь людям. Много разных интересных историй рассказывала Анна Прокопьевна из своей трудовой и военной жизни. Какие-то моменты происходили рядом и вспоминаются сейчас. Однажды случился такой случай. Не помню, в каком году, но мне было лет 7-8, значит, это было в 70-ых годах. В один из холодных осенних вечеров на улице лил ливень, была страшная гроза, отключили свет. У Карабановых, кроме Анны Прокопьевны, никого не было дома. Пережитые военные бомбежки оставили свой след: она очень боялась раскатов грома и вспышек молний, поэтому она пришла к нам. Вот именно в этот момент то ли из Чаданово, то ли из Кирхая на коне привезли роженицу. До Заларей в такую погоду её бы не довезли. Анна Прокопьевна сказала моей бабушке готовить кипяток и завела беременную женщину к себе в дом. Помню, все бегали, суетились: кто - то затапливал печь, кто-то искал свечки. В это время вернулся из рейса на своем «ГАЗ- 63» Иван Петрович. Оценив ситуацию, сообразительный водитель вопрос с освещением решил на раз-два: он завел свою старушку и направил фары на окна. Дом наполнился светом, на который появился здоровый, крепкий малыш Ванюша. «Если бы была девочка, назвал бы Анюта», - так сказал отец новорожденного. Не было предела благодарности родителей малыша, а рано утром Иван и Анна на этом же машине увезли маму с маленьким Ванюшей в Залари в больницу».

Легковые автомобили в Советское время приобрести было очень трудно. Казенным транспортом обеспечивали председателей колхозов, в основном, мотоциклами и мотоколясками, чтобы они могли бывать на полях. Позже стали продавать автомобили инвалидам войны. Это были автомобили «Запорожье», в народе их называли «инвалидками». Чтобы купить автомобиль или даже мотоцикл, нужно было встать на очередь в Райкоме партии. Когда очередь подходила, часто у людей не хватало денег, чтобы купить заветное авто. Ведь нужна была вся сумма сразу. А это немалые деньги, несколько тысяч рублей.

Сейчас ситуация в корне изменилась. Позволить себе купить автомобиль может практически любой работающий человек, и для этого не придется стоять несколько лет в очереди.

Сегодня автомобильный транспорт, без которого жизнь в наше время стала бы невозможной, - это сфера деятельности миллионов людей.

С уважением, сотрудники краеведческого музея.