

Автомобильный транспорт.

ТЕТРАДЬ №1.

для _____

учени _____ класса _____

_____ школы _____

Автомобильный транспорт района.

Судя по воспоминаниям старожилов, в частности, Печенкина Е. С., работавшего в начале 30-х годов начальником конного двора Цебоцементного комбината, первые автомашины в Сурамском районе имелись в транспортном цехе треста «Цементстрой». Так при ликвидации этого треста Цебоцементному комбинату передали 7 грузовых и 2 легковых автомашины.

Более подробные данные о наличии автомобильных средств в районе обнаруженные в городском архиве (фонд инспектуры ЦСУ) относятся к 1 января 1941 года. Приведем их в виде таблицы.

№/п/п	Наименование предприятия	число машин	
		грузовые	легковые
1	Цементный завод	3	1
2	Шамановый завод	6	1
3	Цебоцементный комбинат	5	1
4	«Вторцветметстрой»	6	2
5	Бумажная фабрика	5	1
6	Хлебокомбинат	2	
7	Фабрика «Союзупил»	2	
8	Строительство больницы	1	

№ п/п	Наименование предприятий	Число машин	
		грузовые	легковые
9	Файтон	1	
10	Асбестовский месторожд	4	
11	Алтынсайский месторожд	1	
12	Кинчевское шахтоуправление	10	
13	Шахта №2	1	1
14	Шахта №5	3	
15	Закинский район УКЖД		2
16	Сельэлектро	1	
17	"Заротзерно"	7	
18	отдел киноприказки	1	
19	Курорт "Курьюи"	1	
20	Санаторий "Изяденки"	1	
21	Райпотребсоюз	4	
22	Мехрепмаш	2	
23	РайЗВ		1
24	Райком ВКП(б)		2
25	Менделеев Райсовета		1
26	Уполнаркомзав		1
27	Алтынсайский химлеспроект	1	
28	Колхозы	11	
	Всего	79	13
	в процентах, к общему количеству	86,0	14,0

В период Великой Отечественной войны почти все автомашины были переданы в распоряжение Красной Армии.

После окончания Великой Отечественной войны предприятия, колхозы и организации района постепенно наращивают свой автопарк. Для хранения и текущего ремонта автомашин в них строятся приспособленные помещения, которые именуются гаражами. Более совершенные гаражи, ~~тоже~~ возводятся заводами цементными, «Вторцветмет» и отделением Метрайторга.

В конце сороковых годов специальными автомашинами начинают оснащаться пожарные депо предприятий города. Первые 2 пожарные машины в город поступили в 1949 году. В 1952 году для станции «Скород помель» поступила первая санитарная автомашина, а в 1953 году — легковая машина милициской службы для выездов врача. В 1957 году отделение Метрайторга получает в свое распоряжение первые два автогужрона для перевозки хлеба. В 1953 году завод «Вторцветмет» первым в районе приобретает 2-но местный автобус для перевозок рабочих. В 1955 году такой-же автобус получает курорт «Курьи», а в 1957 году — цементно-шиферный завод.

Согласно постановлению Совета Министров РСФСР в марте 1959 года были организованы областные управления автомобильного транспорта с передачей им всего государственного автопарка промышленных предприятий. В соответствии с приказами Свердловского автомобильного управления в Сухом Логе были созданы 2 автомобильных предприятия: 30 апреля 1959 года - автобаза №3 с передачей ей грузовых автомашин и в июне - автомобильное хозяйство с передачей ему легковых автомашин.

Несмотря на то, что к середине 1959 года в городе были созданы два крупных автомобильных предприятия, в районе при различных предприятиях и учреждениях продолжали действовать 51 мелких автохозяйств, в том числе 9 в колхозах. Некоторые из них имели всего одну-две автомашины.

По статистическим данным, на 1 января 1960 года в районе имелось:

грузовых автомобилей	421
легковых " "	39
автобусов	16
машин "Пикап"	2
автомобилей спец. назначения	42

Кроме того, в личной собственности граждан района, находилось 23 автомобиля, из них:

„Москвич“	19
„Победа“	1
„Волга“	2
„ГАЗ-67“	1

В 1967 году автопарк района характеризуется следующей таблицей.

Показатели	Единица измерения	Количество
Всего автомобилей	единиц	47
легковые автомобили	шт.	66
грузовые — " —	"	458
в том числе „Тикап“	"	нет
автомобили спец. назначения	"	73
автобусы	"	39
перевезено грузов	тыс. тонн	3385,9
перевезено пассажиров	тыс. чел.	2698,0
легковые автомобили в личной собствен.	шт.	134
мотоциклы — " —	"	2998
гарантийный фонд личного автопарка	"	319

В таблице не учтены гарантии, находящиеся у частных собственников.

~~Автомобили №13.~~

Год	Всего авто-хозяйств	Наданные автомашин					Препровождено грузов в авто тонн.
		Лесно-бух	Авто-бух	Сред. назн. земл.	Грузо-бух	В м.т. "Полки"	
1968	50	61	43	53	352	1	2554,0
1969	51	85	59	91	537	3	3254,0
1970	53	88	70	110	576	8	3747,0
1971	65	116	81	123	632	8	4812,0
1972	67	129	96	132	691	8	5815,0
1973	65	128	101	142	704	12	9362,0
1974	62	131	109	124	753	16	10526,0
1975	65	135	115	158	761	19	

Автобаза №13.

Как указано ранее, автобаза №13 организована 30 апреля 1959 года. Первым её начальником был т. Абалмасов А. А.

Автобаза получила в свое распоряжение гараж завода «Вторцветмет», 150 грузовых автомобилей и цита работников в 270 человек. В числе принятых автомашин поступили: от цементно-шиферного завода - 30, от шпалотного завода - 21, от завода «Вторцветмет» - 40, от бумажной фабрики - 12. Сразу же были организованы две автоколонны:

- 1) при гараже цементно-шиферного завода (начальник колонны т. Майгуров В. С.) и
- 2) при гараже завода «Вторцветмет» (начальник колонны т. Звсеев Г. В.).

Автобаза обслуживала автотранспортом грузовые перевозки все крупные предприятия города по их заявкам в централизованном порядке. В связи с этим увеличился объем перевозок и увеличился экипажацкий автопарка. В 1962 году в составе автобазы организовались ещё две автоколонны:

- 1) на базе гаража Богдановичского огнеупорного

завода с 50-ю автомашинами и
2) на базе гаража рудника "Байны".

Сразу же после создания автобазы в ней стали внедряться различные рационализаторские предложения и строительство необходимых сооружений. Так, в 1960 году аппарат вулканизации резины перевели на электроподогрев, в результате избавившись от дыма и копоти; за счет переноса перестановки вентилятора поддува горна на внешнюю часть стены здания в кузнице почти не стало шума; в столярной мастерской оборудовали въезд машин, благодаря чему работа по ремонту кузовов и кабин стала производиться в холодное время в мастерской, а не на террасе. В 1961 году ввели в действие карбораторный цех и покрасочное отделение. Построили новый автогараж на 40 машин, склад заправки горючим и ~~те~~ помещение для механизированной мойки автомашин. Заасфальтировали территорию автобазы и от котельной завода "Вторцветмет" подключено центральное отопление всех помещений автобазы. К концу существования автобазы, как самостоятельного предприятия, 70 автомашин имели теплую стоянку в зимнее время, а остальные обеспечивались воздушно-подогревом.

Коллектив автобазы №13 в 1963 году завоевал первое место во втором областном конкурсе за безаварийную высокопроизводительную работу. К 17 декабря автобаза завершила выполнение годового плана и получила прибыль 370 тыс. рублей. В конкурсе участвовали все 350 водителей, победителями в ~~которых~~ нём стали водители Пётр Коробцын и Пётр Качин.

В связи с ростом автобазы и увеличением объема перевозок, в 1965 году из состава автобазы выделяются две автоколонны Богдановичского района, которые объединяются в автобазу №14. В июне 1966 года автобаза №13 ~~включается~~ объединяется с Суходолеским автохозяйством, в результате чего создается Суходолеское автотранспортное предприятие АТП.

Объём выполненной работы автобазой №13 за время её существования можно судить по такой таблице.

годы	Количество автомашин		Объем перевозок в тыс. тонн		Производитель в Тыс. Тонно-км	
	план	факт.	план	факт.	план	факт.
1959	214	213	2070	2422,3	5935	6758,2
1960	209	250	4500	5588,8	12623	14036,6
1961	254	264	5381	5964,2	15070	15704,6
1962	252	265	5680	6432,5	16145	15724,5
1963	264	256	6542	7071,8	15698	17149,7
1964	266	236	7846	6708,4	16617	15070,3
1965	203	192	5423	5258,7	13917	16283,8

Автобаза №15.

Сухоложская автобаза №15 организована для обслуживания автотранспортом строительных объектов треста "Сухоложстрой" и его субподраздельных организаций. Её история начинается в 1968 году, когда в Сухом Логе создали автоколонну №3 Асбестовской автобазы №4. В апреле 1969 года автоколонну реорганизовали в автобазу №15.

В начале ~~1970~~ августа 1970 года автобаза получила вновь построенное помещение прокуратуры, в котором могли сразу разместиться до грузовых автомашин. До этого времени ремонт автомобилей мастеру занимались под открытым небом. В прокуратуре имелись и оборудованные бытовые помещения: раздевалки для рабочих и друшевые, комнаты отдыха и красный уголок. На втором этаже прокуратуры оборудованы помещения для административно-технического персонала автобазы.

План грузоперевозок 1970 года коллектив автобазы выполнил досрочно 22 декабря и перевез сверх плана 55 тыс. тонн грузов. Коэф. использования пробега составил 0,553 при плане 0,55.

К 1974 году автопарк базы вырос до 200 автомашин, среди которых "КрАЗ-256", "Зил-130", "КамАЗ", "МАЗ-503А" и другие. В этом же году ввели в действие вторую очередь промдвигателя. В коллективе автобазы работало свыше 350 человек. В 1974 году объем грузоперевозок выполнен на 103,1 процента — перевезено 3259,3 тыс. тонн. План по грузообороту выполнен на 106,2 процента. По итогам 1974 года автобаза №15 заняла третье место среди 18-ти автопредприятий треста "Свердловскстройтранс" Главлесуралстрой. По итогам соц. соревнования в первом квартале 1975 года автобазе присуждено второе место среди 18-ти районных предприятий.

Среди коллектива автобазы №15 имеются работники, выделяющиеся своими трудовыми успехами. К ним относятся: водитель И.С. Абатюков, награжденный в 1973 году нагрудным знаком "Победитель соц. соревнования 1973 года", шофер 3-го класса А.П. Халабушкин в ноябре 1974 года награжденный Почетной грамотой Минтяжстроя СССР, водитель Геннадий Емельянов в мае 1976 года награжденный Почетной грамотой "Главлесуралстрой".

Сухоложское автохозяйство.

Камышловское автохозяйство с 27 июня 1957 года организовано автоперевозки пассажиров в Сухоложском районе. Для этой цели был установлен единственный маршрут: Урми - Горный - колхозный рынок - Юрсово - ст. Кунарзаводы - «Воткувет» - Курви. Осенью этого же года были введены ещё 2 маршрута: Колхозный рынок - Новая Тольма и 2) Колхозный рынок - Филатово - Камышлов. Эти автобусные линии обслуживались 2-мя местными автобусами.

В системе Свердловского областного автогоспартизного управления в июне 1959 года создается Сухоложское автохозяйство, которому передаются автобусы Камышловского автохозяйства, которые до этого осуществляли автоперевозки пассажиров в Сухоложском районе. Ему же передается заканчивавшийся с 1957 года автопарк Сухоложского отделения Межрайторга.

Сразу же после организации Сухоложского автохозяйства введены ещё 2 автобусных маршрута: 1) Сухой Лог - Богданович и 2) Сухой Лог - Знаменка - Мачеры.

В 1961 году провели расширение гаража, оборудовали авторемонтные мастерские, гужевую с карданный на 60 человек. В 1963 году Автохозяйство получило первые легковые автомобили марки "Волга" для организации службы "такси".

В 1965 году в районе действовало 18 ~~маршрутов~~ маршрутов внутригородского и пригородного сообщения и 5 легковых такси. В начале 1966 года ввели в действие, построенный собственными силами, предбантерий, в котором установлены токарные станки и приспособления для ремонта аккумуляторов. В это же время получили первые 32-х и 60-ти местные автобусы. О работе Автохозяйства можно судить по такой таблице:

Годы	1960	1965
Количество маршрутов	10	18
Протяженность маршрутов в км	130,8	255,1
Перевезено пассажиров млн. чел.	1,2	2,1

Сухоложское автотранспортное предприятие.

В июне 1966 года произведено слияние двух автотранспортных предприятий города: автохозяйства и автобазы №3 в единое Сухоложское автотранспортное предприятие - АТП. В момент создания оно имело 180 грузовых автомобилей, 18 автобусов и 5 легковых такси.

В 1968 году АТП получило 5 новых автобусов марок «ЛАЗ-695» и «ТАЗ-652». В 1970 году введена в действие механическая установка для мойки автомашин, поступили универсальный стелс для монтажа шин. Пополнилась автопарк предприятия, поступили 2 шестидесятиместных автобуса марки «ЛАЗ-295», 2 сорокаместных автобуса марки «ТАЗ-672» и в марки марки «КрАЗ» грузоподъемностью по 12 тонн. В конце сентября 1971 года прибыли 2 мощных автосамосвала марки «Белаз», а в начале 1972 года 2 автобуса «ЛиАЗ» вместимостью 110 чел. каждый.

В 1973 году закончены работы по реконструкции подсобных цехов и ремонтных зон. Так, в гараже устроены облицованные плиткой каналы для ремонта и технических осмотров автомашин, внедрены пневмо- и гидроподъемники. Построена новая теплая стоянка на 24 машины. Во второй

автоколонне таких тендых стоянок стало три. В июле 1976 года в АТМП поступили 3 кондукта-белых автобуса марки "Икарус" из Венгрии. В 1976 году введена в действие зона технического обслуживания автобусов и грузовых автомобилей. Это позволило своевременно проводить профилактику машин. Оплата ремонтников поставлена в зависимости от выполненного плана водителей.

Со середины 1976 года на городских автобусных маршрутах введена новая форма обслуживания пассажиров. Автобусы на этих маршрутах курсируют без кондукторов, их заменили кассовые полуавтоматы. В январе 1977 года АТМП получило: 3 автомашины "ИАЗ-52", 3 автомашины "Кеахига" и один цементовоз.

С 1975 года автостанция перешла в подчинение Свердловского производственного объединения автовокзалов. В связи с этим, посадка в автобусы пригородного сообщения производится по билетам проданным в кассе. Водители и кондукторы не имеют права продажи билетов на территории автостанции. Автобусы внутри городского сообщения, то есть маршрутов: РМЗ - Кушара, РМЗ - новый цементный завод и т.п. работают непосредственно от АТМП и не связаны с автостанцией.

О работе пассажирского автопарка АТП можно судить по следующей таблице:

годы	Количество маршрутов внутригородского и пригородного сообщения.	Общая протяженность маршрутов в км.	Перевезено пассажиров тыс. человек.
1966	20	341,0	2386
1967	26	421,0	2698
1968	31	427,0	3034
1969	36	427,0	3338
1970	39	427,0	3440
1971	40	431,0	3802
1972	42	523,0	4420
1973	44	523,0	5147
1974	45	535,0	5500
1975			

Сухопутное АТП ежегодно готовит около 60-ти шоферов-процессистов. Около 10-ти водителей каждый год повышают здесь свою квалификацию. Для обучения шоферов имеются все необходимые условия: хорошо оснащенный учебный класс для занятий, которые ведут квалифицированные инструкторы, выделено два

учебных автомобилей.

На предприятии создана первичная организация ВОНР. В автоколоннах имеются группы рационализаторов, назначение которых оперативно знакомить членов коллективов с результатами работы людей пятидневной недели, с материалами технических журналов. Кроме того выпускаются информационные бюллетени о переживаемом опыте автопредприятий страны по организации технического обслуживания, ремонта и эксплуатации автомобилей. В конкурсе по организации научно-технической информации среди автопредприятий Средне-Уральского территориального государственного управления Суходолжеское АТП в 1973 году заняло третье место и получило денежную премию.

О некоторых достижениях в рационализаторской работе за годы девятой пятилетки по Суходолжескому АТП можно судить по таким цифрам: * В 1971 году внедрено в производство 26 раз. предложений с общим эконет. эффектом 3 тыс. рублей. В 1972 году - 29 раз. предложений, эконет. эффект которых 6 тыс. рублей. В 1974 году внедрено 42 раз. предложений с эконет. эффектом 8 тыс. рублей.

Примеры внедренных тех. предложений.

Быков и Михалев разработали и внедрили приспособление для расточки балансированных шек автомобилей, КрАЗ-256", экон. эффект 1000 руб.

За год около сотни автомобильных камер выходят из строя с повреждением у ниппел. Рац. индизатор П. Ф. Лешук разработал технологию вваривания вентилей в автокамеры, экон. эффект 1000 рублей.

Маньковский В. И. разработал и внедрил технологию реставрации шеков функционирования методом их нагревания, зажатия в спец. оправке бойлами, а затем охлаждения. Срок службы шеков увеличился в три раза. Он же только в течение 1973 года предложил и внедрил несколько тех. предложений как крупного, так и мелкого масштаба. Например, ведущая шестерня редуктора часто выходит из строя, так как зубья крошатся. Новую шестерню сделать очень трудно. Предложение состояло в том, что скелет стали зачищают специально приспособленным наждачным кругом на шибком вале. Шестерня стала работать ещё не менее полгода. Раньше при сборке ходовой части машин устанавливали экстендер,

Коробку передач, а уже потом регулировали сцепление. На эту операцию уходило не менее 2,5 часов. Предложение заключалось в перестановке операций. Теперь устанавливается сцепление и сразу же его регулируют, уходит на это не более 15-20 минут, а потом уже ставится коробка передач.

Сконструированы специальные подвижные стеллажи для установки и ремонта отдельных узлов. Благодаря этим стеллажам сборка и разборка узлов идет в несколько раз быстрее без большой физической нагрузки.

Интересно на первом урожочной сत्रады согласно постановлением ЦК КПСС и Советского правительства автопредприятия страны направляют автотранспорт для перевозки нового урожая на хлебоприемные пункты. Об участии в этой работе Сухоложского АТП приведены некоторые примеры на основании заметок в городской газете "Знамя победы".

1968 год. На уборку урожая отправлена половина автопарка. В Курганской области работает бригада шоферов на 70-ти автомашинах, 25 машин работают в Сухоложском районе.

1970 год. На уборке урожая в Курганской области работают 52 шофера Сухоложского АТП. Они в

своих соревнованиях задавала бригада автоколес-
ных М. Августовское задание бригада выполнила
на 118 процентов.

1944 год. АТМТ должно подготовить 45 автомашин
для уборки урожая. Из них, 45 будут работать в
своем районе, а 30 - в Камышловском районе.

1946 год. Впервые Сухоловское АТМТ обслужи-
вало и возглавляло сводный автотранспортный
отряд на уборке урожая. За время уборки пере-
везено 160 тыс. тонн сельскохозяйственных грузов,
а в грузобороте она превысила 1 миллион
точно-километров. Коэф. использования автопар-
ка достигнут 0,8. При нехватке зап. частей и
при других трудностях добиться такого коэффи-
циента можно было только за счет высокой
организации труда.

Как уже сказано ранее с 27 июля 1957 года
в районе ввели автобусное пассажирское
движение по единственному маршруту, а
осенью того же года добавили ещё два марш-
ruta. Почти сразу же в районной газете
"Знамя коммунизма" начинают печататься
предложения жителей района о внесении
изменений в маршруты автобусов. Так, в

газете за 17 XI 1957 года, предлагалось два рейса из семи по маршруту Сухой Лог - Новая Пышма пройти до Грилатова.

С 6 февр. 1958 года вводился маршрут Сухой Лог - Свердловск, который обслуживался 32-х местным автобусом. Автобус совершал один парный рейс в сутки. В связи с временным прекращением движения автобусов по этому маршруту в газете за 12 июнд 1959 г. поднимается вопрос об его возобновлении и введении маршрута: Сухой Лог - Богданович. Эти пожелания были учтены и вскоре реализованы.

С 10 июнд 1959 г. введен маршрут: Сухой Лог - Мата - Знаменка - Брусляна - Мадены. Через год, в газете за 10 июнд 1959 г., предлагается сократить число рейсов по маршруту: Сухой Лог - Грилатово с 6-ти до 3-х, за счет введения 2-х рейсов по маршруту: Сухой Лог - Новая Пышма - Сергуловка.

В газете за 24 января 1960 года напечатано предложение о прекращении движения автобусов по улице Победы, перенес его на улицу Октябрьскую с введением двух остановок: Райком партии и гостиница. Это предложение вскоре было реализовано.

В газете за 13 июля 1967 года опубликовано сообщение АТП о перестройке графика движения пассажирского автограницпорта. Его содержание таково: на городских маршрутах автобусы будут ходить с час. до 23 час. 50 минут, а в ночное время будет курсировать дежурный автобус. Введены дополнительные рейсы на маршрутах: Сухой Лог - Альтынай и Сухой Лог - Глиденцы.

С 1 сент. 1968 года АТП установило три внутригородских маршрута автобусного движения: 1) автовокзал - РМЗ, 2) РДК - ст. Кунара - Зауралье и 3) поселок Быковский - рынок - грабрика №2. Но с 1 ноября того же года внесены частичные изменения внутри во внутригородские маршруты автобусов. Так, маршрут РМЗ - автостанция продлен до ст. Кунары, причем обеспечивалась подача автобуса к утреннему и вечернему поездам. Это было связано с большим количеством предложений от жителей. Второй и третий маршруты несколько изменились: 1) поселок Быковский - рынок - Зауралье и 2) рынок - грабрика №2.

В октябре 1970 года по предложению жителей открыто движение автобусов по улице Советской до РМЗ.

Фабрика беловых и канцелярских товаров
г. Свердловск

Цена 2 коп.

12 листов

ГОСТ 12063—75

АРТИКУЛ 5001-р