

О ЧЁМ ПОВЕДАЛИ МУЗЕЙНЫЕ ФОНДЫ?

Подготовили А. ЖИДКОВ, директор Тихорецкого историко-краеведческого музея, Александр МАСЛЯНИК. Выражаем благодарность Александру Мартынову.

УДАРИМ АВТОПРОБЕГОМ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ И РАЗГИЛЬДЯЙСТВУ

Хотите узнать больше?
Сканируйте QR-код тг-канала
«История Тихорецка в 1920-1940-е гг.»



Оказывается, тихорецкая районная газета почти век назад поднимала тему, озвученную в «Золотом телёнке» Ильфа и Петрова.

Найденные тихорецким краеведом Александром Мартыновым в московских государственных архивах сохранившиеся выпуски местной газеты дают нам новые впечатления о жизни тихоречан в годы первой советской пятилетки. Все победы и перегибы того времени в полной мере отражены на страницах районки. Надо отметить: и жители города, и селяне сами активно участвовали в общественных инициативах, доводившихся советскими партийными кругами до народных масс.

Энтузиасты Автодора - железнодорожники

Из ноябрьского выпуска газеты «Пролетарский путь» 1928 г. узнаём о том, что весной того же года создано тихорецкое райотделение Автодора.

Всесоюзное добровольное общество «Автодор» было организовано годом ранее. Оно пропагандировало автомобилизацию страны и дорожное строительство.

Отделения общества создавались в городах, колхозах, на фабриках, заводах, в учреждениях, учебных заведениях. Одной из форм деятельности стали так называемые агитационные поездки - так обращали внимание общественности на проблему бездорожья.

Молодая тихорецкая организация объединила велосипедистов и мотоциклистов и сразу включилась в дело. Точную дату корреспондент газеты нам не оставил, но, по всей видимости, летом или в начале осени

1928 г. был организован первый автопробег, если быть точным - автомотовелопробег!

Маршрут начинался в Тихорецке, потом участники ехали через ст. Алексеевскую и Новоархангельскую и финишировали в Архангельской. Как следует из газетной обобщающей заметки, в станицах проводились митинги и брались обязательства. Местные активы и сельсоветы своими силами приводили потом в порядок дороги, мосты и гребли.

А вот 14 октября 1928 года состоялся следующий автопробег, теперь из Тихорецка на хутор Красный Октябрь. Как следствие, отремонтировали греблю через реку Челбас. Идя навстречу населению, тихорецкое отделение Автодора выделило щебень из ж.-д. узла. Кстати, костяк организации на первых порах составляли... железнодорожники!

Дистанция длиной 4984 километра

Этому неординарному действию в провинциальном Тихорецке способствовали большие события в автомобильном мире страны. О грандиозном массовом автопробеге написала в 1925 г. газета «Известия». Он проходил по маршруту Ленинград - Москва - Тула - Орел - Курск - Харьков - Артёмовск - Ростов-на-Дону - Тихорецкая - Армавир - Пятигорск - Владикавказ - Тифлис - Москва.

ке Ленинград - Курск - Москва) и 28 мотоциклов (от Москвы они проехали до Харькова и обратно). Свою технику представили более 40 заводов Америки, Франции, Италии, Германии, Австрии, Чехословакии, Англии, Бельгии и СССР.

Автомобильные колонны выехали из Ленинграда 17 августа, по графику 27 августа участники остановились в Ростове-на-Дону. Газета позднее написала: «Перегон Тихорецкая - Армавир пройден всеми машинами благополучно». А в самом Тихорецке водителей ждал завтрак.

По газетным публикациям в 1930 г. можно судить о том, что ячейки местного Автодора продолжали свою работу. В том году Тихорецкий горсовет утвердил порядок уличного движения. Движение автомашин, велосипедов, экипажей и подвод должно проходить по правой стороне улицы, встречалась езда по городу на автомашинах и велосипедах «свыше часовой скорости в 15 километров и на подводах и экипажах - больше рыси лошади». Воспращалась также всякая езда по тротуарам. Все автомашины, велосипеды и экипажи обязывались иметь номер установленно-го горсоветом образца.

Общая протяжённость дистанции - 4984 километра, из которых 2170 км шоссейных дорог, 2390 - грунтовых и 424 - горное шоссе.

В этом автопробеге приняли участие 81 легковой автомобиль, 43 грузовых (на участ-



Тихоречане - участники велопробега по Северному Кавказу, 1933 г.

Эскадра Ленина против «Графа»

10 сентября 1930 г. московской публике был представлен только что вернувшийся из кругового перелёта по Южной и Северной Америке немецкий дирижабль «Граф Цеппелин». Этот летательный монстр являлся в то время крупнейшим и наиболее передовым дирижаблем в мире.

Центральный орган большевистской печати газета «Правда» бросила клич на постройку ему в противовес мощного дирижабельного флота - эскадры имени Ленина. Его подхватила и тихорецкая газета «Ленинский путь». На собраниях землякам разъяснялось, что Советский Союз строит дирижабли для того, чтобы защитить мирный труд советского человека во время войны и служить целям культурной революции в мирное время.

С сентября по декабрь 1930 г. «Ленинский путь» практически в каждом выпуске публиковал заметки из серии «Построим дирижабль «Правда». В них рассказывали о пионерах и комсомольцах, горожанах и селянах, трестах, колхозах, коммунах, сельхозартелях, предприятиях, школах, которые вносили пожертвования, и следом вызывали для внесения денег других граждан и организации. Фамилии вызываемых печатались рядом с теми, кто уже внес деньги, и не ответить на такой вызов было нельзя! Отказавшихся клеймили позором. Газетчики так и писали: «Позор дезертирам укрепления обороны страны».

Дирижабль - герой газетных страниц

Денежные пожертвования на дирижабль передавались напрямую в редакцию газеты или на специальный счёт № 651 Райсельбанка. Суммы вносились разные: как правило, от одного до семи рублей от рядовых граждан и 50-100 рублей от организаций.

Например, коллектив сотрудников Архангельского отделения райпо внес 45 руб. 60 коп., учащиеся школы ФЗУ им. Октябрьской революции г. Тихорецка - 54 руб. 72 коп., Тихорецкий пчеловодный колхоз внес 89 рублей. Почти 100 рублей собрали железнодорожники Тихорецкого паровозного депо, а драмкружок городского клуба им. Меньшикова перечислил 130 руб. 20 коп.

Служащие и колхозники вносили однодневные и двухдневные заработки, были взносы по 3 % от месячного заработка, даже брались обязательства под будущий урожай пшеницы. В ноябре была объявлена декада обороны, а с 25 декабря по 15 января - намечено провести субботники, сбор экспортного сырья, спектакли, вечера, кружечный сбор, продажу специальных жетонов, литературы, плакатов в рамках Дня дирижабля.

Из номера в номер газета настойчиво напоминала о дирижабле «Правда». Ещё бы: на постройку дирижабля «Правда» необходимо было собрать почти 500 тысяч рублей! Это в целом по стране. Сколько собрали тихоречане, точно неизвестно.

Спустя две недели после объявления сбора денег газета сообщила о первой отчётной сумме - 206 рублей 86 копеек.



Кибардин Г.В. «Построим эскадру дирижаблей имени Ленина». 1931 г. Источник: redavantgarde.com.

Но и всё, потом общая сумма не называлась. Наверное, об этом можно было бы узнать из январских выпусков газеты нового, 1931 г., которыми мы, к сожалению, не располагаем. А возможно, как и все советские граждане, обремененные разного рода добровольно-принудительными денежными повинностями того времени, тихоречане неохотно расставались со своими трудовыми рублями.