

От пролётки до автобуса: развитие общественного транспорта в г. Енисейске

Давно признано, что развитая система общественных перевозок является важным показателем жизнеспособности самого города. История отечественного транспорта корнями уходит к дореволюционной России, когда в обеих столицах империи в середине XIX в. появилась, так называемая «линейка», представляющая собой нечто вроде открытой кареты. «Линейку» сменила «конка» - трамвай, в который были запряжены лошади. Так же общественные перевозки той поры не мыслимы без легендарных извозчиков. С тех пор техника, на которой осуществляются пассажирские перевозки, шагнула далеко вперёд, неизменной останется лишь картина: пассажир, спешащий куда - то уехать...

Продолжение, начало в №40, 41
В период войны произошло формальное переименование конторы. С 1943 г. она называлась так: Енисейская автотранспортная контора №5, в которой на тот момент труди-

Летом 1946 г. ситуация несколько улучшилась. Поступили ещё 3 грузовика ЗиС-5, ГАЗ-А-А и автобус на базе того же ГАЗа. Любопытно, что все эти автомашины были доставлены с фронта, а ГАЗ-А-А даже побывала в со-

билеты. Время в пути составляло 4 часа, был всего один рейс в сутки, этим же автобусом доставлялась почта по посёлкам».

В 1948 г. открывается движение «Енисейск - Красноярск» благодаря свежему поступлению техники в лице трёх автобусов на базе грузовика ЗиС-5, которые собственно именовались «грузтакси». О комфорте речь, разумеется, не шла. Появление значительных междугородних трасс способствовало организации автостанций на пути следования автобуса до Красноярска. В 1953 г. на маршруте до краевого центра работает 5 автостанций: Красноярская, Казачинская, Маклаковская, Большему́ртинская, Широкий Лог.

Здесь стоит отметить, что предприятие к тому времени базировалось в здании Троицкой церкви по улице

вого класса. Рост продолжается. Уже в 1958 -59 гг. автопарк, распределённый на 2 колонны, насчитывает: автобусов 46, грузовых - 90. К АТК отходит лесосека для заготовки «деловой древесины», появляется своя пилорама. Немаловажную роль в этом играло взаимодействие предприятий города. По воспоминаниям ветеранов АТК, когда проявлялся дефицит запчастей, то на помощь приходил Енисейский Механический завод.

Так завершался один из важных и насыщенных событиями исторического значения период в существовании Енисейской автотранспортной конторы. АТК стало государственным и, разумеется, единственным моторизованным перевозчиком пассажиров в городе. За это время удалось совершить важный рывок к следующему барьеру развития, накопить необходимый опыт в пассажирских и грузовых перевозках

Часть III.

Енисейское АТП: по дорогам «развитого социализма».

В 1954 г. завершается строительство в Енисейске автостанции №1, которая в 1959 г. будет переименована в «Автовокзал». В самих автобусах, как упоминают источники, появляются «Книги жалоб и предложений». Вот как открытие автостанции освещалось в газете «Енисейская Правда»: «На углу улиц Рабоче-Крестьянской и Горького (ныне ул. Бабкина, прим. авт.), высятся красивое двухэтажное здание. Над парадным входом вывеска



АВТОР ЮРИЙ РОМАШКОВ

капитальное строительство автобусной станции, вследствие чего отпала необходимость реконструкции здания по ул. Кирова (в котором до 1954 г. находились кассы), Исполком Горсовета решил: удовлетворить просьбу Автотранспортной конторы о строительстве здания на новом участке.

Строительство городского автовокзала способствовало повышению условий для более комфортного путешествия в Красноярск. Но и тогда время, проведённое в пути составляло 12 часов. Уже в мае 1963 г. АТК получило 2 новых автобуса марки ПаЗ -651, которые как экспериментальные были пущены по трассе до краевого центра. Всего к 1969 г. на дороге до Красноярска работало 17 автобусов. В Енисейске появились, ещё тогда редко встречаемые, такси на машинах ГАЗ-50 «Победа».

Так завершался один из важных и насыщенных событиями исторического значения период в существовании Енисейской автотранспортной конторы. АТК стало государственным и, разумеется, единственным моторизованным перевозчиком пассажиров в городе. За это время удалось совершить важный рывок к

ствлялся рост персонала, быстрыми темпами, по сравнению с предшествующим десятилетием, увеличивался автопарк. Поступили и новые автобусы марки ЗиС -158, которые осуществляли перевозки по городу, в количестве 10 штук, и ЗиС-127, в количестве 5 штук, усилившие междугороднее сообщение. Автобус ЗиС-127 - любопытная машина.

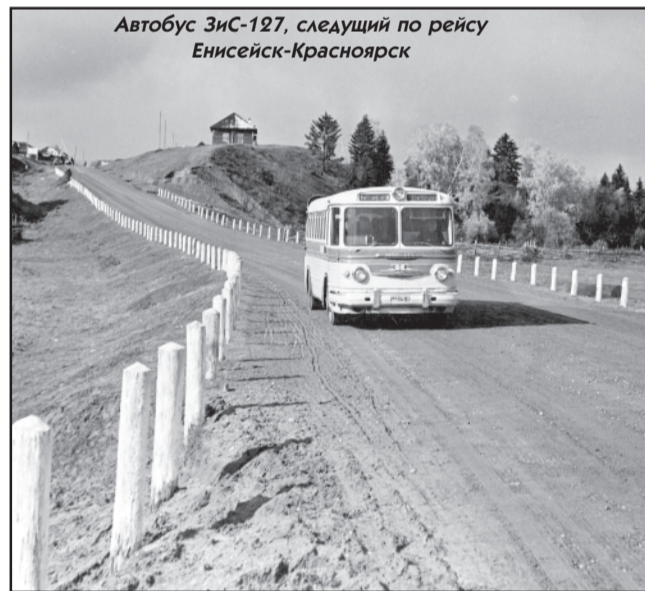
Ещё в 1953 году на мостовском Заводе имени Сталина началось проектирование большого междугородного автобуса. Работы по созданию автобуса поддержал бывший директор автозавода И.А. Лихачёв, ставший 26 августа 1953 года министром автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР. В салоне ЗиС-127 были установлены 32 пассажирских кресла полуспального типа с откидывающимися спинками. Кресла были заполнены губчатой резиной, обитой шерстяной тканью в комбинации с искусственной кожей. Спинки и подушки кресел пассажиры могли регулировать по своему желанию. В окнах были небольшие стекла и шторки. Новый автобус сразу понравился и шоферам, и пассажирам. На шоссе водители охотно уступали ему дорогу. ЗиС-127, переименованный после смерти Лихачёва вместе с заводом в ЗиЛ,



Автовокзал с. Казачинское 1960-е гг.

лось 20 человек под руководством нового начальника - фронтовика Ламбина Александра Андреевича. Организация базируется в сооружении по улице Петровского, а именно в Богоявленском соборе-памятнике XVIII в. Разумеется, в этом видится вся природа отношения государства к церкви в те годы. Тогдашние приобретения парка составили две лошади, что в условиях войны было не так уж и плохо. Этими силами и совершались перевозки в городе. На этих перевозках трудились и женщины. Целая плеяда женщин - шоферов заменила мужчин в дни великих испытаний. Среди них Фогель Паулина Яковлевна. Не по своей воле оказавшись вместе с супругом Фогелем А.И. в Енисейском районе, с 1942 г. она трудилась в АТК. В то время семья Фогель ютилась в комнатке в здании гаража. Специфика машин, особенно газогенераторных, в условиях сибирской эксплуатации проявляла себя не с самой лучшей стороны. По воспоминаниям самой Паулины Яковлевны: «Чурочки готовили сами только одного размера - 10 на 10 сантиметров, снимали кору, чтобы не было смолы, иначе она могла залить свечи и вывести машину из строя». Паулина Яковлевна вместе с другими женщинами-водителями вписала яркую страницу в историю Енисейского автопредприятия.

ставе медицинских подразделений Вермахта. На бортах имелись надписи, сделанные на немецком языке: «Внимание! При



Автобус ЗиС-127, следующий по рейсу Енисейск-Красноярск

перевозке раненых, скорость не должна превышать 30 км. в час». ЗиС -5 был с пробитыми осколками бортами и неисправной кабиной, которую уже пришлось вводить в эксплуатацию собственными силами. 1946 г. стал годом открытия пассажирского сообщения по маршруту «Енисейск - Маклаково». В статье Р. Овсянниковой 1983 г. по этому поводу сказано следующее: «Ходил всего один автобус, специального здания автовокзала ещё не было - пассажиры собирались у ворот гаража. Водитель сам продавал билеты. Они были из старых книжек. Только летом 1947 г. появились настоящие фирменные

Перенсона. Снова для стоянки автотранспорта был выбран памятник XVIII в... Там же была развёрнута сеть автомастерских. Труд требовал нормативной регламентации. В 1950 г. вступил в силу приказ «О работе с бензином», разъясняющий правила и меры безопасности при работе с топливом. В это время на предприятии трудятся Вохмин Т. П., Кох К. Я., Александров А.Я., Фогель А.И. и другие. Действуют цеха: моторный, аккумуляторный, электротехнический, токарный, карбюраторный, медицинский и кузнечный, а так же вулканизационный и агрегатный. К 1954 г. автопарк вырастает до 33 единиц техники, появляются водители пер-



Автокасса в Енисейске 1960-е гг.

«Автобусная станция №1 г. Енисейска». В нижнем этаже большой зал ожидания для пассажиров, билетные кассы, гардеробная. Здесь же оборудована «Комната матери и ребёнка». На втором этаже гостиница на 40 мест». Вот выписка из протокола заседания Исполкома Енисейского городского Совета депутатов трудящихся: В связи с открытием кредитов Автотранспортной конторе на новое

следующему барьеру своего развития, начавшегося с переименования организации в АТП. В очередную годовщину Октябрьской революции 7 ноября 1957 г. состоялся переезд организации на ул. Бабкина, где она располагается до сих пор. День 6 февраля 1967 г. стал важным в истории автотранспортного предприятия города Енисейска. Оно получило наименование: АТП. Осуще-

строился до 1961 года. За это время успели построить 851 экземпляр, но так как СССР присоединился к международной конвенции по дорожному движению, ограничивавшей ширину автобусов двумя с половиной метрами, ЗиЛ-127 пришлось снять с производства.

Продолжение следует
 По материалам фондов Енисейского музея.
 Научный сотрудник фондов ЕКМ РОМАШКОВ Ю.В.