

# 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 №40-42

**В** этот же период Госплан принял решение о прекращении развития в СССР собственных междугородных автобусов, производство которых возлагалось в рамках внутренней кооперации в рамках СЭВ, и в Союз хлынули потоки «Икарусов» и «Лазов».

## Часть IV. Этот вездесущий ЛиАЗ-677

Наверно не будет преувеличением сказать, что на протяжении нескольких десятилетий на улицах городов СССР, а затем и России господствовали выпущенные большими партиями ЛиАЗы-677. Эти в буквальном смысле вездесущие автобусы на долгие годы являлись практически единственным массовым отечественным общественным транспортом.

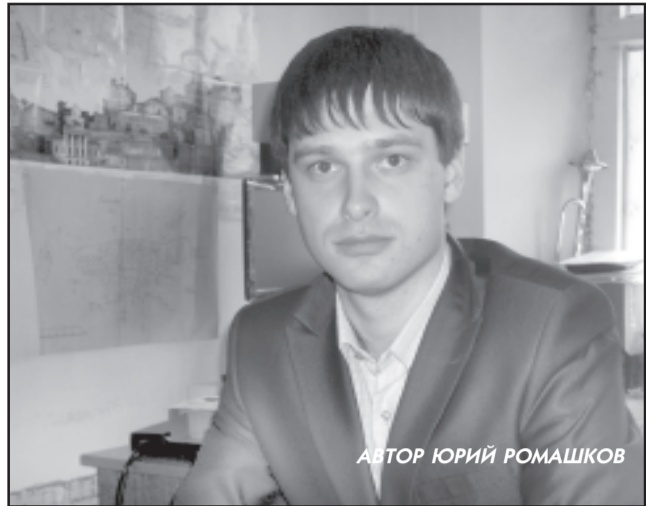
Они появились в Енисейске в теперь уже далёком 1980 году, и сразу же завоевали любовь публики комфортабельным по тем временам салоном, мягкостью хода и феномен-

ный парк Енисейского автотранспортного предприятия значительно пополнился новыми автобусами ПаЗ-672 и комфортабельными ЛиАЗ-677. Это дало возможность организовать в 1980 г. четыре рейса по перевозке пассажиров из Лесосибирска в енисейский аэропорт, открыть маршрут Плотбище - Малобелое».

Спроектирован автобус был в 1962 году, а после конструкторских доработок весной 1968 г. началось серийное производ-

ношении ЛиАЗ-677 заслужил у енисейцев массу различных прозвищ - от ласковых и сердечных до грубых и циничных. Но неизменно эти прозвища подчёркивали те достоинства и недостатки, которыми действительно обладала машина. Так, к примеру, одна из самых распространенных «кличек» автобуса звучала довольно просто: «сарай». Этим ёмким словом подчёркивалась главная особенность автобуса - его вместительность, что отражалось и следующее «название» - «скотовоз». Кроме того, «сараями» они стали и в результате того, что в них было довольно прохладно зимой. Объяснение этому видится простое - данные омнибусы не были в полной мере адаптированы к условиям сибирских городов...

Кроме выше названных прозвищ у этого транс-



АВТОР ЮРИЙ РОМАШКОВ

предприятия, ими ежедневно совершался молчаливый подвиг по всем городским маршрутам. Именно поэтому большинству сегодняшних пассажиров этот великолепный автобус запомнился именно таким - исключительно плавный ход и на удивление удобные сиденья, убаюкивающее звучание двигателя, многим почему-то напоминавшее перезвон бутылки, никогда не замерзающие и не запотевающие маршрутоуказатели, яркая, праздничная желтая или красная окраска кузова. Окончательно производство автобусов ЛиАЗ-677 было остановлено на Ликинском автобусном заводе в 1994 году в связи с демонтажем сборочного конвейера. Но, несмотря на это, вплоть до 2004 года автобусы выпускались небольшими партиями на авторемонтных предприятиях в России.

Енисейское АТП эксплуатировало данный вид автобуса в различных модификациях до 2000 г. Около десятка из них после капитального ремонта в Кемерово продолжали службу, завершив последние рейсы в конце 2008-го.

Сегодня в Енисейске, да и почти во всём крае, уже и не встретить легендарный «луноход». Со временем у большинства из них жизненный ресурс исчерпал себя, и впоследствии, на маршрутах города появились совершенно новые модели. Но мы всё же время от вре-

## Часть V. В преломлении эпох

Енисейское АТП, оставаясь по-прежнему самым крупным в крае государственным пассажирским перевозчиком, вступало в новую эпоху с грузом нерешённых задач, к которым исторические вехи страны приложили новые. С нача-



В. Ф. Астафьев

лом «лихих девяностых» усилилась текучка кадрового состава, наметились трудности со снабжением запчастями и топливом. Но самое важное - нужно было решить, как продолжать свою деятельность в условиях кардинально менявшегося рынка на фоне ухудшения уровня жизни горожан - основных потребителей услуг предприятия. В этих условиях необходимо было выработать концепцию дальнейшего развития самого предприятия. Всё возникшие трудности нужно было преодолеть коллективу под руководством В.Ф. Астафьева.

Судьба свела Валерия Фёдоровича с Енисейском в 1977 г. Тогда выпускник Красноярского политехнического института, получивший первый опыт рабо-

ты в должности старшего инженера производственно-технического отдела в производственном объединении «Красноярскавторемонт» переезжает из Красноярска в Енисейск.

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



ЛиАЗ 677 на остановке «Авиаторт»



Автобус марки ПаЗ-651 в Енисейске. 1958 г



Автобус марки ЛиАЗ-677 на улице Енисейска. Май 1980 г

Кроме автобусного, наметился рост и грузового парка. Так в 1977 г. он состоял из 138 автомобилей, 20 из них - такси. В 1979 г. был создан автоотряд из грузовиков марки КамаЗ, продолжали служить тяжёлые грузовики ЗиС-150. Были получены также ЗиЛ-131, 10 самосвалов ММЗ, 3 легковые машины. В 1983 г. введено в эксплуатацию новое административное здание, далее в 1985 г. гараж-стоянка. Важно отметить, что Енисейское автотранспортное предприятие дало жизнь автоорганизациям г. Лесосибирска, Богучан и Мотыгино. Ещё в 1986 г. было завершено строительство базы в Лесосибирске, после чего произошло разделение. В 1992 г. была организована и позднее отделилась Богучанская автоколонна, ещё чуть позже обрела независимость Мотыгинская автоколонна...

К переломному моменту Отечественной истории Енисейское АТП подошло с интересной и богатой историей своего существования. Были заложены основные принципы функционирования транспорта и персонала, накоплен опыт работы с пассажирским потоком. Но «непростые девяностые» всё отчетливее вносили свои коррективы.

десущие автобусы на долгие годы являлись практически единственным массовым отечественным общественным транспортом.

Они появились в Енисейске в теперь уже далёком 1980 году, и сразу же завоевали любовь публики комфортабельным по тем временам салоном, мягкостью хода и феномен-

ство ЛиАЗов на Ликинском автобусном заводе. В 1971 г. серия переросла в массовое производство новых автобусов, их вы-

пуска в течение девятилетней пятилетки удвоился. Примечательно, что в 1972 году на Международной ярмарке в Лейпциге автобус ЛиАЗ-677 был отмечен Большой золотой медалью и дипломом I степени. В 1975 г. с конвейера сошло 10188 автобусов ЛиАЗ-677, на заводе работало 7837 человек. Кроме того, в течение 1975 г. было выпущено 48 сверхплановых ЛиАЗ-677.

Как известно, народная любовь довольно переменчива. Это можно проследить и в отношении горожан к обслуживающим их автобусам. В этом от-

порта были и другие, почему-то не прижившиеся в обиходе у енисейского пассажира, а их на самом деле достаточно много. Самые популярные из бытовавших: «луноход», «божья коровка» и «чудак».

Машина получала отзывы и со стороны водителей, а так же обслуживающего их технического персонала АТП. Например, ветеран АТП А.Е. Нейман вспоминал: «Получали мы



ЛиАЗ 677. Лето 2005 г.

эти автобусы по пять штук с 1980 г. Техника была неплохая, но очень уж неприспособленная к здешним условиям. Достаточно сказать, что зимой в салоне было очень холодно».

Более двух десятков лет эти автобусы составляли костяк Енисейского авто-

мени вспоминаем старые 677-е. И дело здесь не только в скучных настольгических порывах, дело в том, что с их уходом с улиц города ушла определенная эпоха, один из важных периодов развития системы городского транспорта.

ты в должности старшего инженера производственно-технического отдела в производственном объединении «Красноярскавторемонт» переезжает из Красноярска в Енисейск.