

СТАРЕЙШЕЕ АВТОТРАНСПОРТНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ХИБИН (К 85-ЛЕТИЮ АВТОКОЛОННЫ № 1378)

Потребность в транспорте возникла с началом промышленного освоения Хибин. С рождением в ноябре 1929 года треста «Апатит», развитием производства и строительством города она стремительно росла. Приказом Наркомата Автотранспорта от 1 сентября 1939 года на базе транспортной конторы городского отдела коммунального хозяйства (горкомхоза) была официально образована Кировская автотранспортная контора Мурманского автоуправления. Именно этот день считается датой рождения нашего главного автоперевозчика – автоколонны № 1378. С тех пор прошло 85 лет...

Первые перевозчики

Поначалу основой транспорта на строительстве в Хибинах были лошади. Подтверждение этому находим в годовом отчете транспортной конторы треста «Апатит» за 1930 год: конный транспорт треста состоял из 302 лошадей.

Кроме собственных лошадей, трест арендовал у гостреста Карелии и других организаций еще 164 лошади. Также у транспортного отдела треста имелись 23 грузовых автомобиля и 11 тракторов. С 1 апреля по 1 октября 1930 года было перевезено апатита: автотранспортом – 202319 к/т, а гужтранспортом – 215743 к/т.

Условия работы в те годы были очень тяжелыми, ситуацию осложняло почти полное отсутствие дорог в зимнее время и их полная не обустроенность летом. В связи с этим износ как гужевого транспорта, так и автотранспорта был очень велик.

Кроме того, лошадь как «перевозочная единица» представлялась довольно дорогим средством передвижения: из-за короткого полярного лета и отсутствия естественных пастбищ приходилось содержать конский состав за счет привозимого фуража. Необходимо было расширять автопарк с машинами большой грузоподъемности и пассажирское автобусное движение.

Регулярное движение

В октябре 1931 года на карте Кольского полуострова появился новый город – Хибиногорск (с декабря 1934-го – Кировск), но регулярное автобусное движение существовало здесь ещё до официальной даты его образования. Об этом сообщала газета «Хибиногорский рабочий» 25 мая 1931 года: регулярное автобусное движение вводилось между Хибиногорском и 25-м км. Первый рейс с 25-го км отправлялся в 6 часов, из Хибиногорска - в 6 часов 30 минут, последний рейс с 25-го км шёл в 22 часа 30 минут, обратно - в 23 часа. Перевозили людей в специально переоборудованных грузовых автомобилях марки «ЯЗ». Движение было регулярным только условно, так как зимой, во время буранов, движение вообще прекращалось.

С ростом населения города увеличивалось и его движение. Из города в поселки Юкспориок, Кукисвумчорр, Титан, 13 км, Апатиты, совхоз «Индустрия» и обратно - из поселков в город. Так, в газете «Хибиногорский рабочий» от 12 июля 1932 года жителей Хибиногорска извещали о том, что 9 июля 1932 года установлено регулярное автобусное сообщение между горным поселком (25 км) и станцией Апатиты. Автобусы отправлялись с 25-го км дважды в день: в 8 часов и в 22 часа, остановки были у магазина ЗРК (закрытый рабочий кооператив) № 4 и у банно-прачечного комбината. Проезд был платным, оплачивался также багаж весом более 20 кг.

В январе 1935 года газета «Кировский рабочий» сообщала жителям района радостную новость: Кировску дорожным управлением Народного комиссариата коммунального хозяйства РСФСР отпущено 2 автобуса и 2 грузовые машины. В частности, горкомхоз получил 16-местный автобус, который вступил в эксплуатацию с 15 января 1935 года. Несмотря на это, решить проблему бесперебойной перевозки пассажиров не удавалось. И кировчане со страниц городской газеты продолжали жаловаться на толчею в автобусах, неправильное расписание и нехватку автобусов. Жалобы были адресованы гаражу треста «Апатит», а также транспортному сектору (с 1935 г. – транспортная контора) Кировского горкомхоза, которые осуществляли перевозки пассажиров в это время.

В 1939 году горкомхозом от треста «Апатит» были приняты автобусы, благодаря чему автобусный парк был полностью сосредоточен в Кировском горкомхозе.

Первые годы работы

В связи с увеличением объема работ автотранспортная контора в сентябре 1939 года была выделена из системы горкомхоза и подчинена Мурманскому управлению автотранспорта. Основной деятельностью автотранспортной конторы было обслуживание населения, связанное с перевозками пассажиров и грузоперевозками. Фактическая передача имущества от горкомхоза автобазе была произведена 1 октября 1939 года. Первым управляющим транспортной конторы был назначен Павел Алексеевич Алексеев.

К моменту образования Кировская автотранспортная контора имела в своем составе 14 машин марок ГАЗ-АА, АМО-4, ЗИС-8, ЯГ-4, ЯЗ-6, три автогрузовые машины марок ЗИС-5 и ГАЗ-АА, одну легковую машину марки ГАЗ-А. Как указано в отчете конторы за 1939 год, у машин прошли все амортизационные сроки, а средний пробег каждой составлял 217 тыс. км.

Автобусным парком обслуживалось четыре маршрута: два маршрута «По городу» протяженностью 1,9 км и 2,7 км, один маршрут «Город – поселок им. Кирова» – 6,1 км, один маршрут «Город – поселок Юкспориок» – 6,5 км. Отмечается, что пассажиропоток в Кировске имеет свою специфику: линии, связывающие город и поселки им. Кирова и Юкспориок, имеют полную загрузку только во время смены рабочих, так как перевозят рабочих Апатитового рудника и опытно-эксплуатационного предприятия, в другое время загрузка ниже 50 %.

Также в отчете указано, что у кировской автотранспортной конторы имелся гараж на 10 автомашин, который по размеру и оборудованию не соответствовал своему названию. Два места в гараже были отданы под ремонтную мастерскую, которая, как указано в отчете, была крайне слаба. В ремонтной мастерской была просмотровая яма, где производился ремонт ходовой части, окраска кузова. Для этого в мастерской имелись токарный, сверловочный, точильный станки, станок для обкатки двигателей. Тем не менее, несмотря на недостатки мастерской, план по ремонту в отчетный период был выполнен и все машины, которые нуждались в ремонте, ремонт прошли.

Главные проблемы

В те годы простои автопарка были связаны не только с тем, что автобусный парк состоял из старых машин, но и с неудовлетворительным снабжением бензином и резиной. Так, в 1940 году требовалось 14-15 тонн горючего, а выделялось 5-7 тонн. Это было основной причиной невыполнения плана.

Эти обстоятельства явились причиной недостаточно качественного обслуживания населения пассажирскими перевозками. Так, о плохой «славе» кировского автобуса писала

газета «Кировский рабочий» в 1939 году. В статье сообщалось, что автобусов на линии очень мало, ходят они нерегулярно и не по расписанию, отчего создаются большие очереди на остановках, а рабочие опаздывают на работу. Газета приводила примеры того, как автобусы не справлялись с перевозкой пассажиров: «Еще хуже было 21 августа. Известно, что с 4-х часов дня на руднике заступает на работу очередная смена. Рабочие спешат попасть на рудник, но в это время курсировала всего лишь одна машина. Многие рабочие вынуждены были идти на работу пешком». А 10 августа на работу опоздали аж 15 служащих рудоуправления!

И, наконец, ещё одна проблема тех лет – кадровый состав шоферов. На 1 января 1940 года автопарк конторы состоял из 24 шоферов (18 шоферов 2 категории, 6 шоферов 3 категории). Требовалось повышать технические знания персонала, и с этой целью в октябре 1939 года были организованы курсы повышения квалификации шоферов и слесарей без отрыва от производства.

Работали с отдачей

К началу 40-х годов Кировский район стал одним из ведущих районов области, что было связано с ростом горно-химического гиганта – треста «Апатит». В эти годы строителям города и треста, в том числе сотрудникам кировской автотранспортной конторы, приходилось работать в тяжелых условиях, так как строительство шло на необжитом месте в некогда пустынной тундре.

Кировск стремительно рос, количество населения увеличилось с 200 человек в 1929 г. до 32500 человек в 1936 г. Соответственно росло и количество перевозок. Так, согласно отчету Кировского горсовета за 1935-1938 гг. транспортной конторой было перевезено пассажиров: в 1935 г. – 242,1 тыс. человек, в 1938 г. – 1531,3 тыс. человек. Коллектив автотранспортной конторы работал с большой отдачей, хоть и не всегда получалось удовлетворить запросы трудящихся. Более того, работники кировской автотранспортной конторы не остались в стороне от широко развернувшегося по всей стране стахановского движения. Из числа рабочих и служащих автобазы к этому времени было 27 стахановцев и 16 ударников...

Мы сегодня вспомнили лишь некоторые, самые первые, страницы из жизни главного автотранспортного предприятия Хибин. Но благодаря архивным документам, которые ждут своих исследователей в государственном архиве Мурманской области в г. Кировске, можно узнать ещё больше.

Материал подготовила
зам. директора – начальник отдела
Наталья Петрова