

СПБ ГУП "ПАССАЖИРАВТОТРАНС"

6+



90 ЛЕТ АВТОБУСНОМУ ПАРКУ №1



Санкт - Петербург
2016

90 лет Автобусному парку №1. – Санкт-Петербург, 2016. – 64 с. : 190 ил.

Авторы-составители: Ф.Г. Черноусов, Д.В. Шаляпин, В.В. Чапчаев.

Редакционная коллегия: А.Ю. Ананьев (председатель), А.А. Боженкова, Н.Б. Мельников, Ю.С. Мощонская, Е.А. Прошин.

Ответственный редактор: Ф.Г. Черноусов.

Художественное оформление и обработка фотографий: Д.В. Шаляпин, Д.А. Назарова, М.А. Довбыш.

Дизайн обложки: П.Д. Никандров.

ISBN 978-5-600-01537-1

В издании использованы материалы работ Я.И. Пономарёва и Р.М. Гутцайта, фондов ликвидированного музея Автомобильного транспорта Ленинграда (ранее – Музей революционной, боевой и трудовой славы «Главленавтотранса», позже – Малое государственное предприятие «Конюшенный музей – Музей автомобильного транспорта»), архива канцелярии СПб ГУП «Пассажиравтотранс», документы ведомственного хранения Автобусного парка №1, документы из личных архивов, воспоминания ветеранов и работников автобусного транспорта Санкт-Петербурга.

Авторы-составители выражают благодарность: И.П. Аликас, М.М. Гаврилюк, В.А. Галицкову, Р.Е. Кукушкину, О.Н. Сергеевой, Е.А. Егоровой, Е.А. Кузнецовой, А.Г. Курочкину, С.В. Маевскому, М.А. Субботину, И.Г. Хаткевич, Г.А. Грозмани, Ю.Н. Грозмани, А.А. Капустину, И.А. Кузнецову, А.Я. Пономарёву.

ISBN 978-5-600-01537-1

© СПб ГУП «Пассажиравтотранс»

ДОРОГИЕ КОЛЛЕГИ!



Вот и подошли мы к очередной вехе, очередному рубежу в жизни нашего предприятия – 90-летию Автобусного парка №1 – филиала СПб ГУП «Пассажиравтотранс». И очень символично, что в эти же дни мы отмечаем не только 90-ю годовщину открытия в нашем городе регулярного автобусного движения, но и 120-летие всей российской отрасли автомобильного транспорта.

В такие дни особенно радует, что значительную часть нашего коллектива составляют ветераны автобусного транспорта, которые, однажды выбрав свой жизненный путь, сохраняли и сохраняют ему верность на протяжении нескольких десятков лет. Спасибо им за то, что одним только своим отношением к повседневной работе воспитывают молодых сотрудников и продолжают передавать им свой опыт.

Уже давно нет среди нас тех, кто в конце 1920-х – 1930-е годы стоял у истоков предприятия, тех, кто своим трудом превратил автобусную стоянку из пяти машин в полноценный автобусный парк, насчитывающий более 300 автобусов.

Покинуло нас и большинство тех, кто в годы Великой Отечественной войны не щадил себя в борьбе с немецко-фашистскими захватчиками в блокадном Ленинграде и на Дороге Жизни. Своим героическим трудом они вписали свои имена в историю всей нашей страны. Память о них будет жить вечно!

В конце 1940-х – 1950-е годы работники парка, прошедшие ужасы и лишения войны, пренебрегая личными нуждами и временем, отдавали все силы родному городу, чем обеспечили его восстановление и дальнейшее развитие. В условиях острого дефицита гаражного оборудования простые ремонтные рабочие и водители, большинство из которых не имели даже среднего образования, занялись механизацией производственных процессов – изобретательством и проектированием. Результаты их труда были столь успешны, что принесли Первому автобусному парку Ленинграда всесоюзную славу.

Коллектив парка внёс неоценимый вклад в развитие автобусного сообщения в 1960-е годы, когда Ленинград захлестнула волна массового жилищного строительства. Новые районы нуждались в транспорте, и первым транспортом для них становился именно автобус. Тогда маршрутная сеть получила колоссальное расширение на основе новых принципов организации автобусного сообщения. Представители именно этого поколения ленинградских автотранспортников, воплощавшие в жизнь новые методы и рационализаторские предложения, а сейчас уважительно именуемые «ветеранами автобусного транспорта», передали свои знания и опыт большей части нашего коллектива.

На плечи работников Первого автобусного парка в 1990-е годы легла вся тяжесть ответственности за обеспечение работы автобусного транспорта в сложных экономических условиях и адаптации к ним всего предприятия.

Сегодня Первый автобусный парк – старейшее автобусное предприятие города, обладающее своими традициями и богатым наследием – уверенно смотрит в будущее. Возрождается производство №2 на Хрустальной улице, д.22 (бывший Автобусный парк №3), запланирована реконструкция комплекса зданий на Днепропетровской ул., д.18 и строительство нового производственного «модуля» на Бухарестской ул., д.18.

Слаженная работа коллектива, ответственность каждого сотрудника и ощущение своего вклада в большое общее дело – главные условия успешности Первого автобусного парка.

С праздником!

А.Ю. Ананьев
Директор Автобусного парка №1



ПРЕДЫСТОРИЯ

Первой попыткой создания сети автобусных маршрутов в столице Российской Империи можно назвать прошение подпоручика А.Н. Неёлова в Петербургскую городскую управу на открытие «моторно-омнибусного» движения на 12 маршрутах 13 ноября 1898 года. Прошение было отклонено.

В последующие годы целый ряд прогрессивно мыслящих и инициативных граждан неоднократно обращались к столичным властям с предложениями организации в городе автобусного сообщения. Однако городское руководство всячески препятствовало такого рода инициативам, поэтому автобусное сообщение было нерегулярно и бессистемно. К примеру, в 1903 году Петербургское скаковое общество получило разрешение на устройство опытного омнибусного сообщения между центром столицы и ипподромом. Маршрут работал только в дни скачек.

Осенью 1907 года петербургский инженер Б.А. Иванов учредил «Санкт-Петербургское Товарищество Автомобильно-Омнибусного Сообщения». В качестве подвижного состава в Германии была заказана партия SAF Gaggenau Typ St. Petersburg.¹

11 ноября 1907 года состоялось открытие автомобильно-омнибусного сообщения на линии Александровский сад – Варшавский вокзал – Балтийский вокзал. По этому поводу в газете «Петербургский листок» была размещена заметка: «К двенадцати часам дня к Александровскому саду, против Вознесенского проспекта, приехал автомобиль-омнибус или, как их теперь называют, автобус».



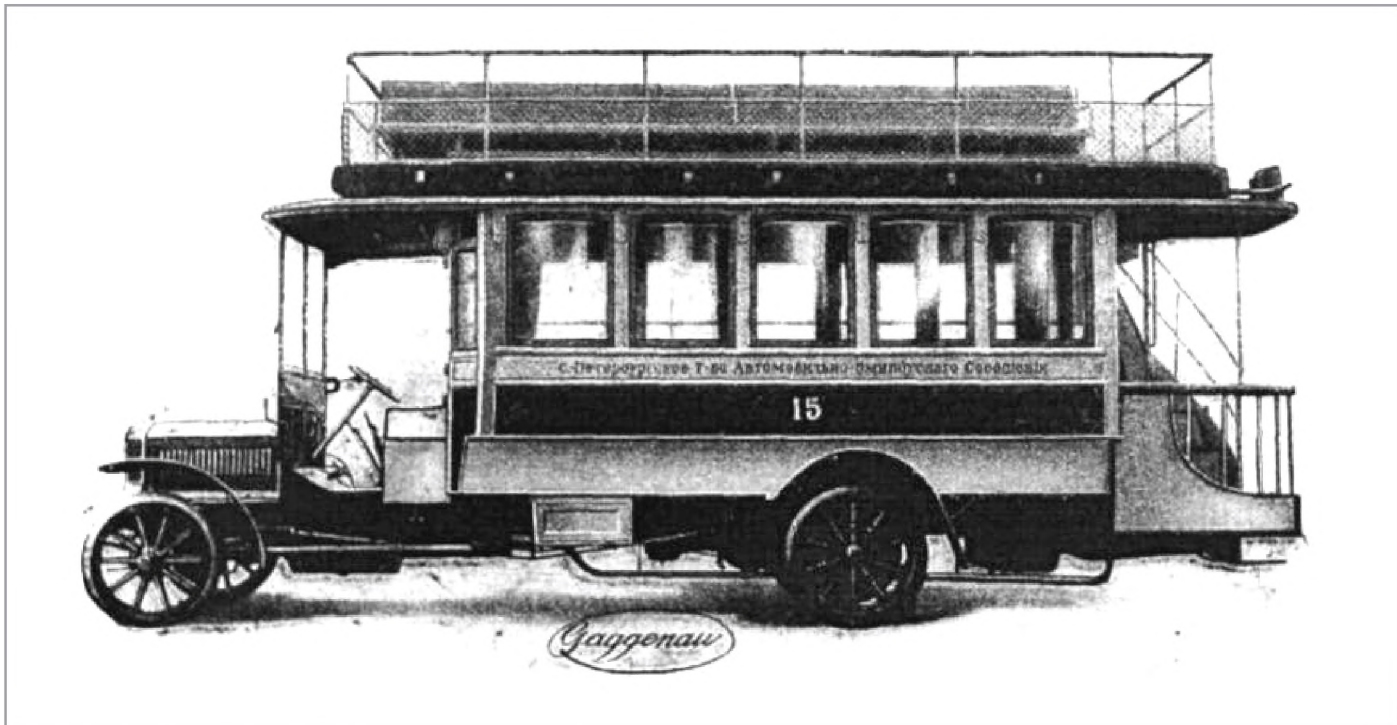
Презентация первого автобуса Санкт-Петербургского Товарищества Автомобильно-Омнибусного Сообщения
Слева – инженер-технолог Б.А. Иванов²

¹ С.В. Кирилец, *Первые омнибусы всей России* [Электронный ресурс] // «Грузовик пресс», URL: <http://www.gruzovikpress.ru/article/3181> (дата обращения: 10.12.2015)

² Фото с электронного ресурса: URL: <http://www.gruzovikpress.ru/article/3181>



Автобус SAF Gaggенаи С 32 – Тур St. Petersburg на улицах российской столицы, 1907 г. ³



Автобус Gaggенаи С 40, 1909 г. ⁴

³ Фото с электронного ресурса: URL: <http://www.gruzovikpress.ru/article/3181>

⁴ Там же.

Вскоре товарищество организовало автобусное движение по второму маршруту – от Адмиралтейского проспекта по Гороховой улице до Царскосельского (ныне – Витебского) вокзала.

Первый «автобусный парк», а правильнее – гараж, располагался на Везенбергской улице вблизи Балтийского вокзала (ныне – улица Шкапина).⁵

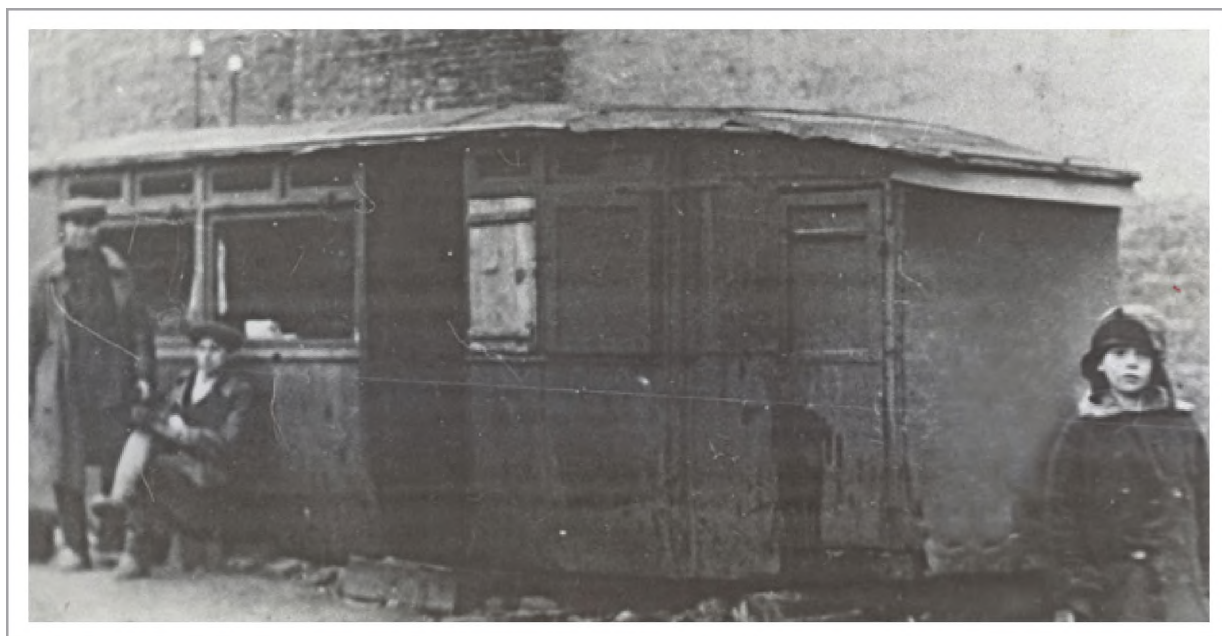
Количество автобусов в столице постепенно увеличивалось. В 1909 году на линию вышли более мощные двухэтажные автобусы той же марки Gaggenau, но уже капотной компоновки на шасси модели С 40. В 1910 году по улицам города курсировало уже 14 автобусов, принадлежавших товариществу Б.А. Иванова.

Однако многочисленные препоны, чинимые городской управой, защищавшей интересы трамвайных и конно-железных дорог, вскоре привели к упадку автобусного движения. Так, в 1912 году на линию выезжало около 8 машин, а к концу 1913 года – только одна. Перед началом Первой мировой войны в 1914 году, регулярное движение автобусов в Санкт-Петербурге было прекращено.



ПЕРВЫЙ ГОД РОЖДЕНИЯ – 1926

Преобразилась страна, сменилась столица. Город на Неве также обрёл новое название. По прошествии 12 лет автобусные перевозки были возобновлены. Датой начала регулярного автобусного движения в Ленинграде считается 1 сентября 1926 года. В тот день Отдел коммунального хозяйства Ленгорисполкома (далее - Откомхоз) запустил движение по первой городской автобусной линии: Детскосельский (ныне – Витебский) вокзал – Сад Трудящихся (ныне – Александровский сад). С этой же даты, с определённой долей условности, можно начать историю Первого автобусного парка.



Первая диспетчерская станция.

Ленинград, Детскосельский вокзал, 1926 г.

(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №6)

⁵ Я. Пономарёв, Р. Гутцайт, Е. Витушинская, Р. Милантьева. *Территориально-производственное объединение «Ленпассажиравтотранс»: краткая историческая справка (конец XIX в. - 1945г.)* [Машинопись]. Л., 1989. С. 22 // Ведомственное хранение Автобусного парка №1.

Справедливости ради, следует отметить, что ещё 1 июня 1926 года было открыто автобусное движение на временном маршруте, организованном для строителей Пороховской трамвайной линии. Для перевозок приспособили старые грузовые машины Saurer и Daimler с брезентовыми тентами или деревянными кузовами и скамейками для пассажиров. А 8 июля 1926 года открылась первая пригородная автобусная линия «Ленинград – Сестрорецк» протяжённостью 39 километров, на которой эксплуатировались 14-местные итальянские автобусы SPA . Её организовала ленинградская контора акционерного общества «Автопромторг».

Поскольку зарождавшаяся отечественная автомобильная промышленность ещё не производила автобусов, для организации автобусного сообщения Откомхоз закупил в Германии партию шасси грузовых автомобилей фирм VOMAG (Vogtländische Maschinenfabrik AG) и Mannesmann-MULAG, а затем в Италии фирмы SPA⁶ (Società Piemontese Automobili). Кузова для этих автобусов изготавливались на авторемонтном заводе, находившемся на Петроградской стороне, в доме № 2 по Аптекарскому проспекту. В течение 1925-1927 годов заводом было изготовлено более 20 автобусных кузовов для шасси иностранных марок. В 1927 году Откомхозом также закупались английские автобусы Leyland и немецкие Mannesmann-MULAG 3 GN с кузовом производства немецкой фирмы Talbot.



Автобус Mannesmann-MULAG АО «Автопромторг»
Ленинград, конец 1920-х гг.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

⁶ С.В. Кирилец. Первые омнибусы всей России [Электронный ресурс] // «Грузовик пресс», URL: <http://www.gruzovikpress.ru/article/3181> (дата обращения: 10.12.2015)

На тот момент город не имел своего автобусного гаража. Автобусы размещались на складе Откомхоза, находившемся на Большой Охте, по адресу: Зубовский переулок, дом 3 (ныне – Магнитогорская улица). Там же располагались контора, комната отдыха шофёров и их общежитие. Весь штат работников автобусного хозяйства в 1926 году состоял из 27 человек: 11 шоферов, 11 кондукторов, трёх счетоводов и двух контролёров.

К 1928 году содержание автобусов на Большой Охте становилось всё более затруднительным – не хватало места для размещения машин, не говоря уже об их техническом обслуживании. К тому же вырисовывалась перспектива резкого увеличения количества подвижного состава. В связи с этим началась подготовка к устройству автобусного гаража. Для размещения техники были выбраны бывшие фуражные склады придворного ведомства в Водопроводном переулке. Однако здесь автобусы задержались ненадолго и вскоре были переведены в совмещенный автобусно-грузовой парк на Конюшенную площадь, дом 2, где ещё в первые годы Советской власти размещалась резервная Авто-Конюшенная база Петроградского военного округа.⁷

Здание на Конюшенной площади, дом 2 было построено в 1857-1860 годах на месте старой кузницы по проекту архитектора П.С. Садовникова. На нижнем этаже стояли экипажи, использовавшиеся для выездов царя и его свиты, а на верхнем этаже в пяти просторных залах в 1860 году был оборудован один из первых в Российской империи музеев – Конюшенный музей, просуществовавший до 1926 года. В этом же доме с первых лет Советской власти размещалась резервная автоконюшенная база Петроградского военного округа.



ВТОРОЙ ГОД РОЖДЕНИЯ – 1930

В 1930 году автобусы полностью вытеснили все грузовые автомобили с Конюшенной площади, и был образован самостоятельный автобусный парк. Эту дату можно назвать «вторым годом рождения» Первого автобусного парка.

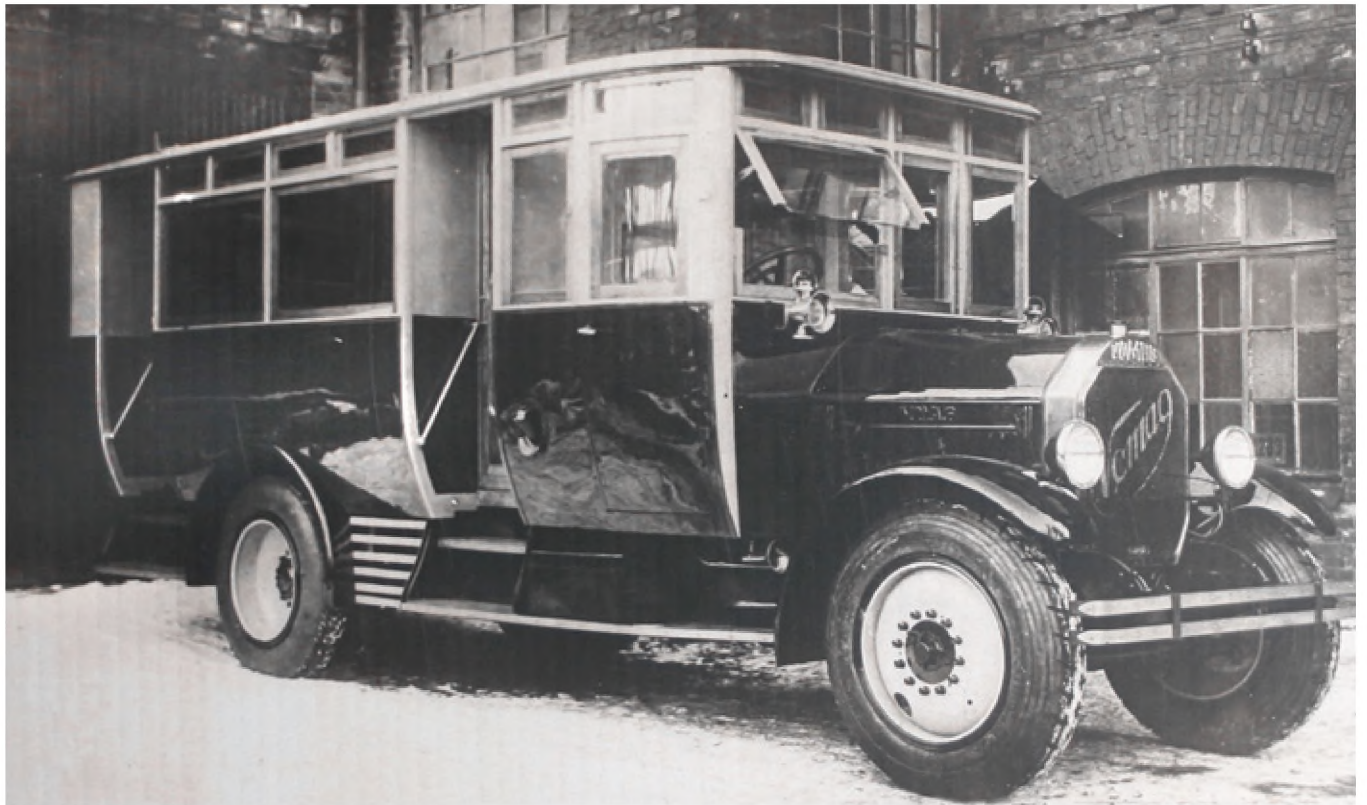
Первым директором Автобусного парка Ленинграда, который в то время ещё не имел своего номера, поскольку был единственным в городе, был назначен Иван Григорьевич Панасенко.⁸ На тот момент, в июле 1930 года, Автобусный парк насчитывал в своём составе 31 машину.

Тем временем в стране начался выпуск отечественных автобусов. Первым из таковых стал АМО-4, построенный Московским автозаводом в 1931 году на базе шасси грузового автомобиля АМО-3. В 1932-1933 годах этот завод, получивший к тому времени название «Первый государственный автомобильный завод имени И.В. Сталина» (ЗИС), начал осваивать постройку автобусов ЗИС-8 на базе шасси автомобиля ЗИС-5. Кроме того, в начале 1930-х годов Ярославский автозавод начал выпускать автобусы Я-6 на базе шасси грузового автомобиля ЯГ-3.

⁷ Р.М. Гутцайт. 50 лет автобусному транспорту Ленинграда [Машинопись]. Л., 1976 (?). С. 14 // Ведомственное хранение Автобусного парка №1.

⁸ Я. Пономарёв и др. Территориально-производственное объединение «Ленпассажиравтотранс»... С. 22.

Авторы-составители не располагают полным поимённым списком директоров автобусного парка с момента основания до 1940 года. Исследования данного вопроса продолжаются.



Автобус Votag с кузовом Ленинградского авторемонтного завода №2
Ленинград, конец 1920-х гг.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)



Колонна автобусов ЗИС-8
Ленинград, Автобусный парк на Конюшенной площади, 1933 г.
(газета «Авто-сигнал», 1933, 12 марта. С. 2)



Автобус ЗИС-8
Ленинград, Автобусный парк на Конюшенной площади, конец 1930-х гг.
(фото из семейного архива Грозмани)



Автобус на шасси Я-6 на маршруте № 2
Ленинград, начало 1930-х гг.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

В начале 1930-х годов парк начал комплектоваться автобусами отечественного производства, а автобусы иностранных марок списывались. К концу 1932 года подвижной состав насчитывал уже 139 машин, из которых иномарок оставалось всего три.



Под руководством ветерана кузовостроения, мастера высокого класса В.Ф. Феофилова в 1936 году в кузовных мастерских Автомобильно-транспортного управления при Ленгорисполкоме (АТУЛ) было освоено изготовление кузовов для автобусов ЗИС-8А¹⁰ (зачастую их просто называли «трёхосными»).

Новые машины за счёт удлинённого кузова с подкатной осью могли вместить не 27, как «стандартный» ЗИС-8, а сразу 45 пассажиров.

Автобусы ЗИС-8А «трёхосные»
Ленинград, Автобусный парк на Конюшенной площади, середина 1930-х гг.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)



В 1932 году у пересечения Расстанного переулка и Днепропетровской улицы был построен грузовой автомобильный парк.¹¹ Новое предприятие получило название «Волковский гараж» и имело адрес – Расстанный переулок, дом 4.¹² Ремонтная зона предприятия, представляющая собой единое строение с разделением на несколько боксов внутри, было размещено под углом как к Днепропетровской улице, так и к Расстанному переулку. Подобное расположение не случайно. В начале 1930-х годов существовал план развития Ленинграда, по которому предполагалось продлить существовавшую тогда улицу Дзержинского (ныне – Гороховая улица) на юг, за пределы города до посёлка Колпино. Именно в красной линии застройки так и не состоявшегося проспекта и было возведено здание, сочетавшее в себе боксы для стоянки и ремзону нового гаража.

Аварийная бригада у автобуса техпомощи ГАЗ 03-30.
Ленинград, Автобусный парк на Конюшенной пл., начало 1930-х гг.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

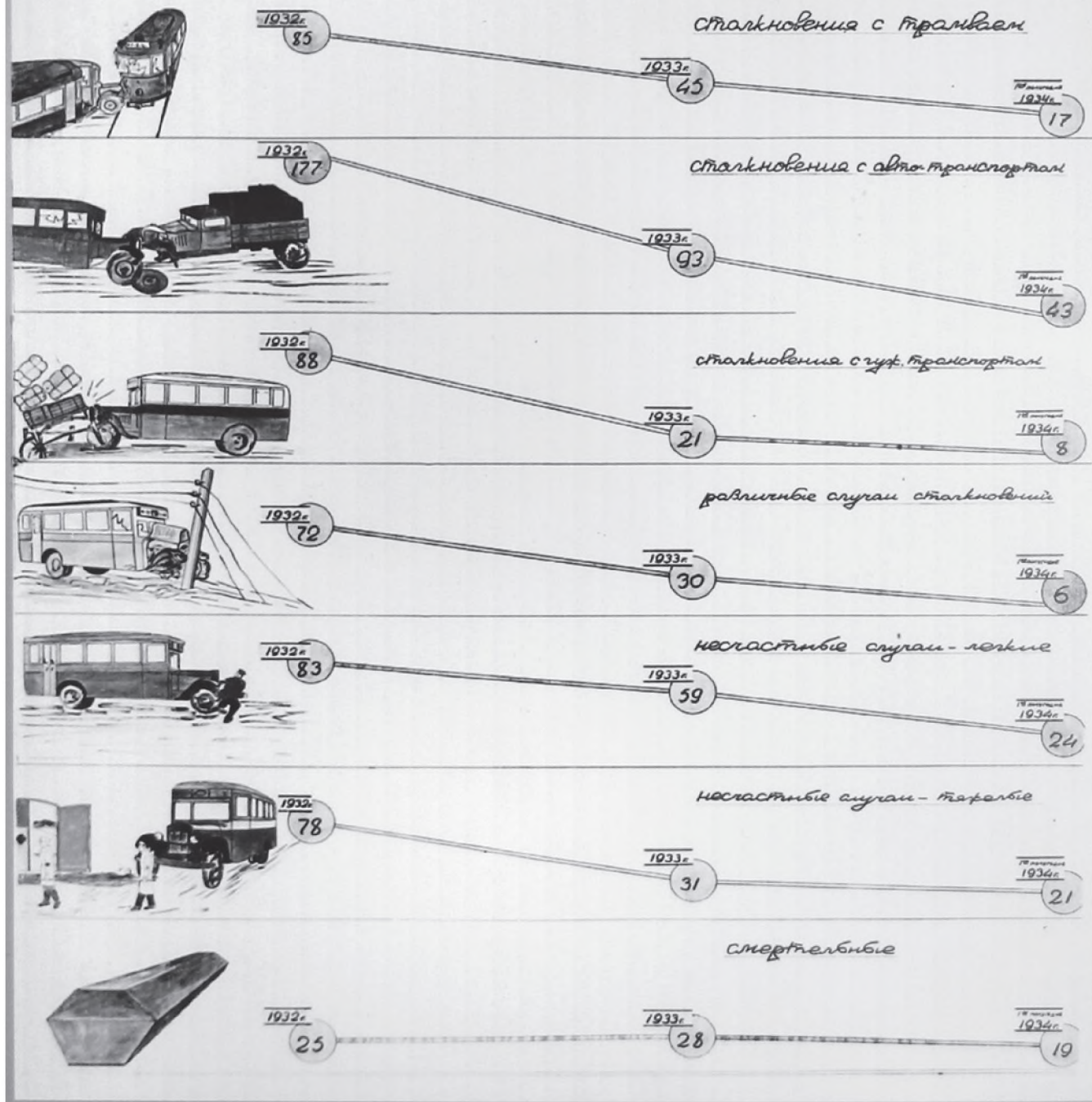
¹⁰ Варианты обозначения автобусов АТУЛ, наравне с ЗИС-8А – ЗИС-8Л, а также АЛ-1 и АЛ-2.

¹¹ В различных источниках по-разному указывается номер грузового парка (варианты: №1, №2 и №3)

¹² Весь Ленинград: Адресная и справочная книга. Л., 1935. С. 466.

ДИНАМИКА

РОСТА И ПАДЕНИЯ СТОЛКНОВЕНИЙ С ТРАНСПОРТОМ И НЕСЧАСТНЫЕ СЛУЧАИ ПО АВТОБУСНОМУ ПАРКУ ТРЕСТА «ЛЕНАВТОТРАНС»



Динамика роста и падения столкновений с транспортом и несчастные случаи по Автобусному парку треста «Ленавтотранс»
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)



Проспект Дзержинского и территория Волковского гаража на эскиз-схеме планировки Ленинграда
 (Планировка Ленинграда: Материалы к докладу отдела планировки. Л., 1933 г.)

В 1933 году территория автобусного парка на Конюшенной площади оказалась уже не способной вмещать всё увеличивающийся подвижной состав. Тогда АТУЛ приняло решение об организации филиала автобусного парка в Волковском гараже, куда в декабре того же года была переведена колонна из 75-и автобусов марок АМО-4 и ЗИС-8. Для их размещения был отведен III бокс и одна смотровая канава в профилактории. Администрация автобусного «филиала», а также диспетчерская и некоторые другие службы разместились в деревянном бараке, оставшемся ещё от строителей, а также в старых кузовах списанных автобусов.¹³

Через год был введен в эксплуатацию Второй автобусный парк на Земледельческой улице. Одновременно с этим на базе колонны, находившейся в Волковском гараже, был организован самостоятельный Третий автобусный парк. Директором парка был назначен Виктор Павлович Петров.¹⁴

В 1937 году Третий автобусный парк был объединён с грузовым автопарком и получил название Автобусно-грузовой автопарк.



Заставка газеты «Авто-сигнал», 1934 г.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

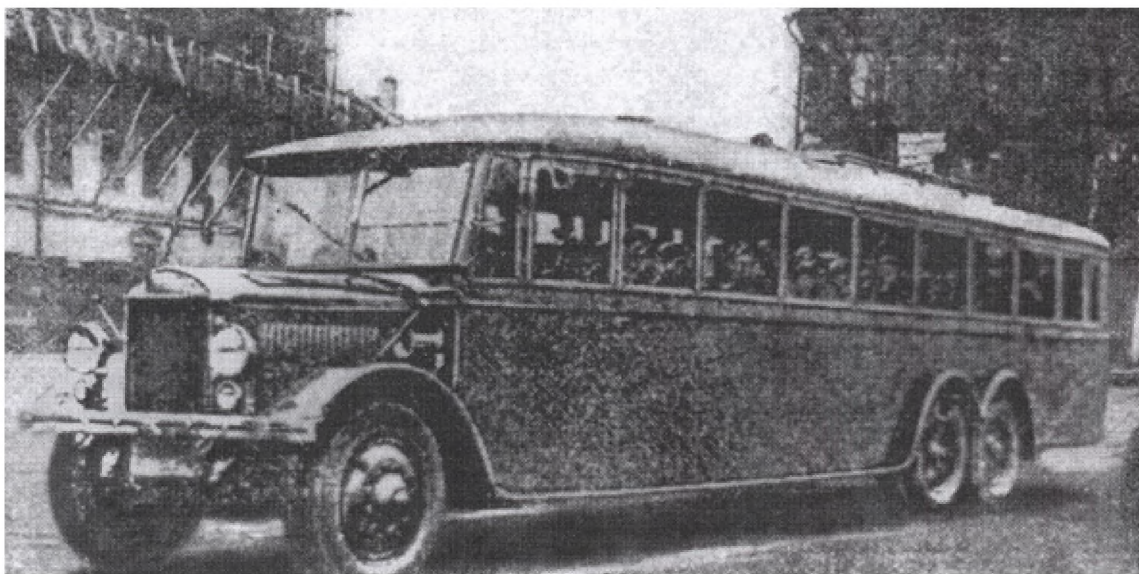
В январе 1933 года увидел свет первый выпуск многотиражной шестидневной газеты «Авто-сигнал». Изначально издание было органом Транспортного управления Ленсовета, но с марта 1934 года начало выходить как «орган парткома и рабочкома Автобусного парка». В своих статьях газета освещала основные события в сфере автотранспорта, рассказывала об успехах «передовиков производства», критиковала недостатки в работе. Всего за неполных 9 лет (до июня 1941 года) вышло около 440 номеров «Авто-сигнала».

Первую полосу газеты «Авто-сигнал» украшал рисунок автобуса ЯА-2 «Гигант». Таких автобусов в Ленинграде было два. Шасси первого в 1932 году было изготовлено на Ярославском заводе на базе ЯГ-10 и Я-5, кузов же построили в Ленинграде на Авторемонтном заводе №2 АТУЛ. Каркас был сделан из дуба и других ценных пород дерева, после чего обшит стальным листом. Автобус вмещал до 80 пассажиров (50 мест для сидения) и имел длину 11450 мм.

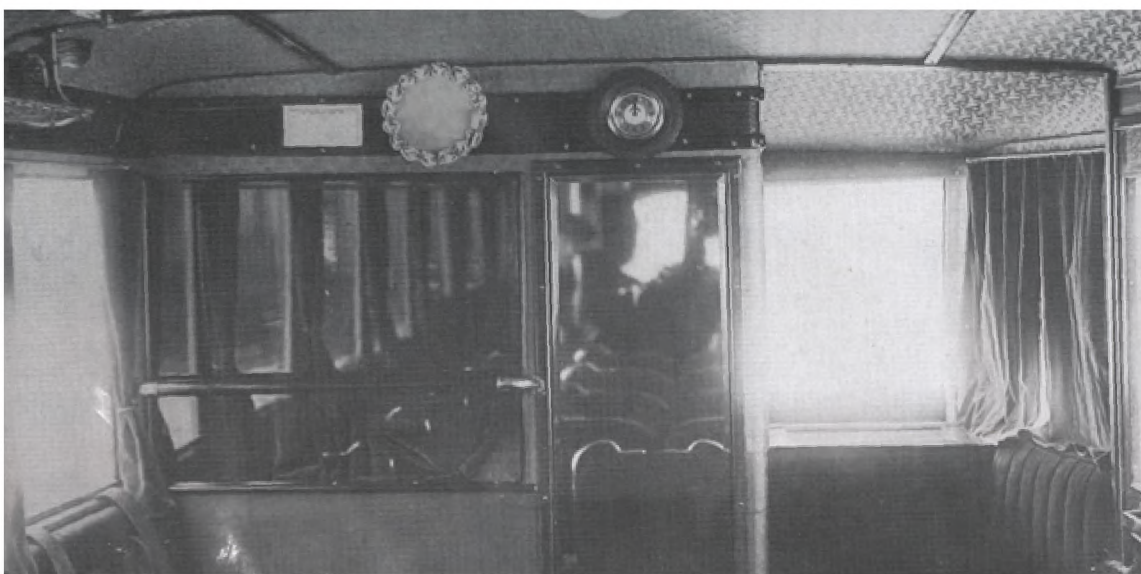
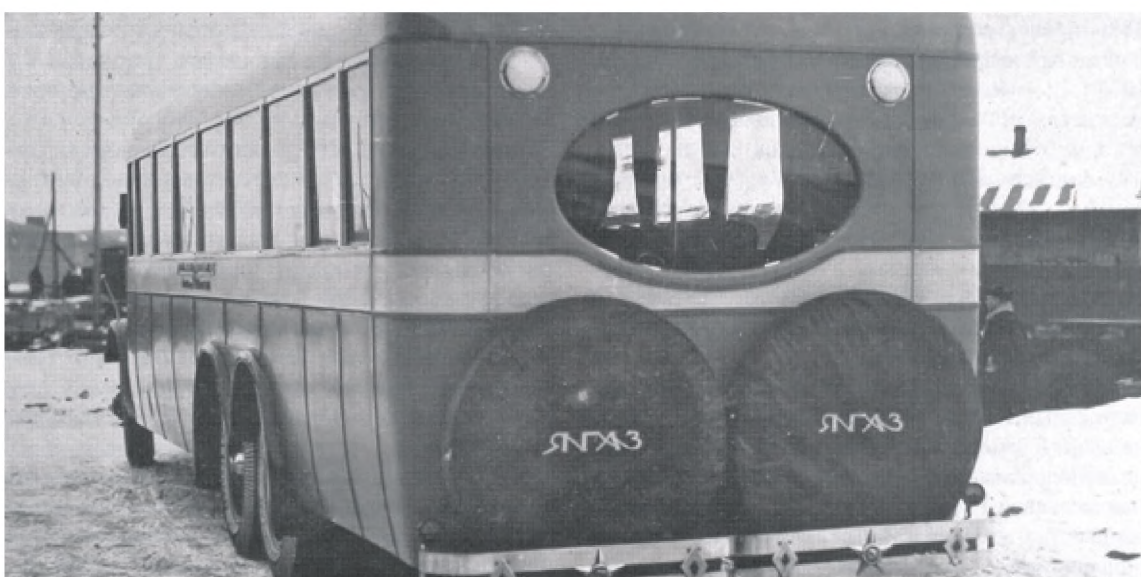
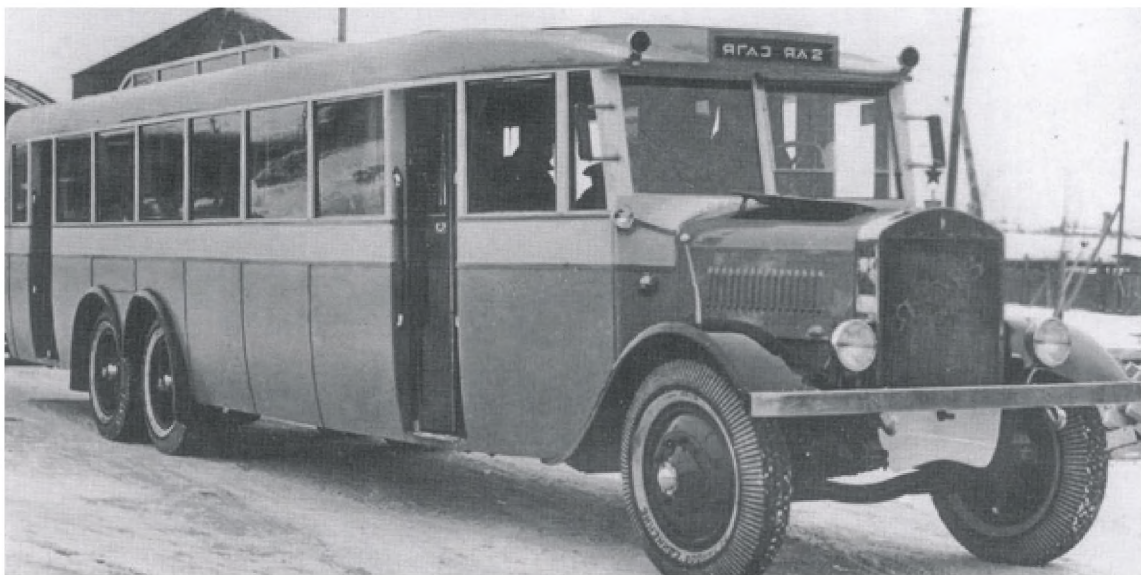
Вторая машина под той же маркой была полностью изготовлена на Ярославском автозаводе в 1934 году. ЯА-2 образца 1934 года считался самым большим автобусом того времени в мире. Автобус мог перевозить 100 пассажиров, из которых 54 могли сидеть в креслах, обитых чёрной кожей. Ленинградцы стремились стать пассажирами этих автобусов, чтобы полюбоваться на диковинные зеркала и часы в салоне, широкие окна с занавесками и послушать радиоустановку. «Гиганты» работали на маршруте №9-Бис (Московский вокзал – площадь Льва Толстого), а по вечерам подавались к театрам и цирку для развозки публики после окончания спектаклей.

¹³ Р.М. Гутцайт. 50 лет... С. 21-22.

¹⁴ Письмо К.А. Абрамова в газету «Ленинградская правда» [Рукопись]. г. Ломоносов, 1983 // Ведомственное хранение Автобусного парка №1.



Автобус ЯА-2 с ленинградским кузовом постройки 1932 года.
Ленинград, Дворцовая пл., 8 ноября 1932 г.
(фото из книги: М.В. Соколов. Довоенные автобусы СССР. Барнаул, 2012. С. 49-51.)



Автобус ЯА-2 с ярославским кузовом постройки 1934 года.
Ярославль, ЯГАЗ, январь 1934 г.
(фото из книги: М.В. Соколов. Довоенные автобусы СССР. Барнаул, 2012. С. 53-56.)

ТРЕТИЙ ГОД РОЖДЕНИЯ – 1938

В апреле 1938 года все грузовые автомобили из бывшего Волковского гаража были переведены на другую площадку, а на Днепропетровскую улицу с Конюшенной площади был переведён Первый автобусный парк. Таким образом, «третьим днём рождения» Автобусного парка №1 смело можно называть 1938 год. Вскоре у Первого парка появились два филиала – в Петродворце и в Пушкине. Директором Первого парка к этому времени был назначен Е.П. Антипов.

К 1940 году количество автобусов уменьшилось на 128 единиц в связи с передачей части подвижного состава в Красную армию для участия в боевых действиях Советско-финской войны.



Евграф Петрович Антипов
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)



Фрагмент немецкой аэрофотосъёмки, 1941 г.¹⁵



Волковский гараж
Ленинград, 1934 г.
(фото из альбома: Город Ленина: Ленинградский Совет XIII созыва. Л., 1934.)



Автобус ЗИС-8, 1930-е гг.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

¹⁵ Аэрофотоснимок (фрагмент): URL: [http://24.216.54.59:8000/aerialphotos/Aerial 20Leningrad/Scanned/GX2205ASG-150839/slides/GX2205ASG-150839-138.html](http://24.216.54.59:8000/aerialphotos/Aerial%20Leningrad/Scanned/GX2205ASG-150839/slides/GX2205ASG-150839-138.html)



Трёхосный автобус на базе ЗИС-8 № 179, конец 1930-х гг.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

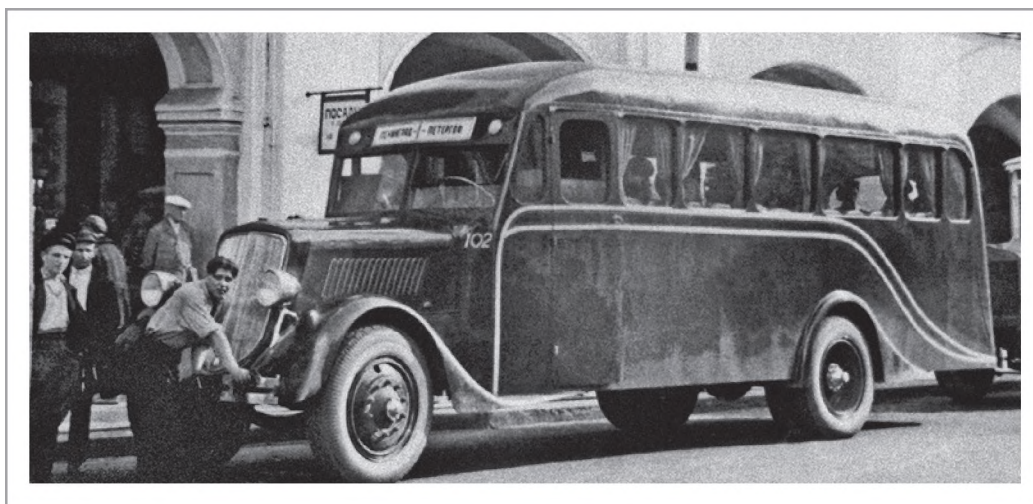


Автобус ЗИС-16, 1930-е гг.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

Помимо обслуживания пассажиров и текущего ремонта, предприятие занималось и капитальным ремонтом автобусов с изготовлением новых кузовов. Одним из самых оригинальных автобусов собственного «производства» стала машина на шасси Я-6, которая вышла из ворот парка 18 августа 1935 года и получила бортовой номер 102. Автобус отличал обтекаемый кузов, не свойственный модели Я-6. Изготовление и установка нового кузова заняли три месяца. Автобус имел невиданное ранее оборудование – патефонную установку, но самое интересное, что он был выпущен с гарантией безремонтного пробега в 50 тыс. км.¹⁶



Автобус на шасси Я-6 № 102 с кузовом производства Первого автобусного парка Ленинград, август 1935 г. (Фото из книги М.В. Соколова. Довоенные автобусы СССР. Барнаул, 2012.)



Автобус на шасси Я-6 № 102 с кузовом производства Первого автобусного парка на остановке у Гостиного Двора Ленинград, 1936 г. (ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

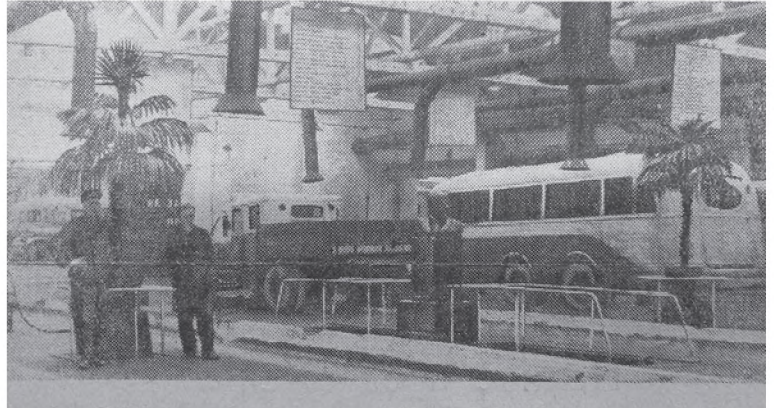


Автобус на шасси Я-6 № 102 с кузовом производства Первого автобусного парка Ленинград, 1936 г. (фото из семейного архива Грозмани)

¹⁶ М.В. Соколов. Довоенные автобусы СССР. Барнаул. 2012. С.44



Общий вид профилактория первого автобусного парка



Общий вид профилактория 1-го автобусного парка

*Общий вид профилактория Первого автобусного парка
(фото из газеты "Авто-сигнал", 1939, №17. С. 3 и №29. С. 3)*

В 1940-1941 годах Первым автобусным парком руководил Р.М. Гутцайт. Роман Моисеевич прошёл путь от инженера Первого автобусного парка до заместителя начальника «Главленавтотранса». Участник Великой Отечественной войны. Впоследствии – один из основателей Музея автобусного транспорта Ленинграда, автор труда «50 лет автобусному транспорту Ленинграда».¹⁷ С августа по декабрь 1941 года руководителем парка был Б.Н. Павловский. Борис Николаевич с 1937 года занимал должность начальника технического отдела парка, неоднократно замещал технического директора и директора парка.



Роман Моисеевич Гутцайт



Борис Николаевич Павловский

(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

Заканчивая описание основных вех истории предприятия 1930-х годах, нельзя не упомянуть о стахановском движении. В автобусных парках Ленинграда оно было направлено на увеличение межремонтных пробегов автомобилей и агрегатов, экономию горючего, авторезины и ремонтных средств, на бесперебойную и безаварийную работу. Одним из инициаторов стахановского движения на ленинградском автомобильном транспорте был шофёр автобуса А.Ф. Иванов, выдвинутый в 1938 году на должность управляющего трестом «Ленавтотранс», а в послевоенный период руководивший АТУЛ (затем – «Главленавтотрансом»).

В конце августа 1941 года была сформирована ещё одна колонна, состоявшая из 30 автобусов и 20 грузовиков. Начальником колонны был назначен один из ветеранов ленинградского автотранспорта, директор Первого грузового парка В.Н. Солдатов. Механиком колонны был назначен Александр Васильевич Епифанов.¹⁸ Перед колонной была поставлена задача: осуществлять перевозки эвакуированного из Ленинграда населения по маршруту «Кобона – станция Волхов». Затем колонна передислоцировалась в район Новой Ладого для перевозки эвакуированных ленинградцев по маршруту «Новая Ладога – станция Волхов». При движении в обратном направлении автобусы нагружались продовольственными и другими необходимыми грузами для блокированного города. Поскольку автобусы были тяжелее обычных бортовых грузовиков, водители подвергались большей опасности, но зато могли перевозить и большее количество грузов.

В начале января 1942 года Ленгорисполком дал распоряжение АТУЛ подготовить 100 автобусов для перевозки эвакуируемых из Ленинграда по маршруту Ваганово – Кобона. Однако к тому моменту в обоих автобусных парках оставалось всего 83 автобуса.

Большинство автобусов, находившихся в Ленинграде, стояли на консервации, изрешечённые осколками снарядов и бомб, и нуждались в капитальном ремонте. Две трети оставшихся в Ленинграде ремонтников страдали дистрофией, большинство из них уже не могли двигаться, а работать им предстояло в условиях отсутствия тепла, воды и электричества.



*Агит-машина Ленгорисполкома на выезде, 1942-43 гг.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)*

Удалось собрать всего 72 человека из 142, числившихся на предприятии. Фактически на работы вышло всего 50 человек, за время решения организационных вопросов 22 человека обессилили окончательно или умерли.

Только 20 января 1942 года Ленгорисполком удовлетворил просьбу Автотранспортного управления о выделении усиленных пайков для ремонтников и водителей автобусных колонн, готовивших транспорт для работы на Ладого. Сверх того была выделена теплая одежда – 150 комплектов

валенков, ватных костюмов, шапок, рукавиц, полушубков. Немногим позже личным распоряжением председателя Ленгорисполкома П.С. Попкова для работников Автотранспортного управления было выделено 500 фронтных пайков.

Ценой невероятных усилий к намеченному сроку – 22 января 1942 года – были подготовлены 40 автобусов. Всего эти автобусы приняли 1043 пассажира. Все автобусы были перегружены. Сразу же после посадки людей они направлялись к Ладого, далее – по льду озера – на Кобону и Жихарево.

¹⁸ С 1951 по 1971 год – директор Первого автобусного парка.



Страница Почётного альбома, посвящённого работникам парка – ветеранам Великой Отечественной войны (ведомственное хранение – Автобусный парк №1)

В 1943 году, как и в начале Великой Отечественной войны, работники Первого парка принимали самое непосредственное участие в обеспечении доставки необходимых грузов подразделениям советских войск. Большая часть транспорта была направлена на массовые перевозки боеприпасов с оборонных заводов на армейские склады. В наиболее напряженные дни объём перевозки одних только артиллерийских снарядов достигал 250 тонн.

14 января 1944 года войска Ленинградского и Волховского фронтов перешли в наступление, нанеся захватчикам сокрушительный удар. Дата 27 января 1944 года вошла в историю Великой Отечественной войны как День полного освобождения советскими войсками Ленинграда от блокады.



Президиум Совета ветеранов «Дороги Жизни»
Ленинград, Государственный музей Великой Октябрьской социалистической революции, 1978 г.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

1941

1945



ВETERАНЫ

ВОЙНЫ



Стенд, посвященный работникам Первого автобусного парка – ветеранам Великой Отечественной войны

В октябре 1946 года бригада инженеров технического отдела и проектного бюро Автотранспортного управления разработали чертежи первого отечественного автобуса вагонного типа марки Л-1 («Ленинград-1»), а в декабре 1946 года комиссия, в составе которой был директор Первого автобусного парка М.А. Тер-Акопов, приняла первый автобус этой модели.



Михаил Артемьевич Тер-Акопов
(ведомственное хранение фото –
Автобусный парк №1)



Подготовка к возобновлению
автобусного движения в Ленинграде
Первый автобусный парк, 5 июля 1945 г.
(ведомственное хранение фото –
Автобусный парк №1)

На 1 декабря 1946 года списочный состав автобусного парка насчитывал 148 автобусов. На маршрутах работали 47 автобусов ЗИС-16, 26 автобусов ЗИС-8, 42 – ленинградской довоенной постройки (трёхосных), 10 автобусов ГАЗ 03-30, 4 автобуса иностранных марок (вероятно, трофейных) и 1 новый автобус вагонной компоновки АТУЛ Л-1. Всего парком обслуживалось семь маршрутов, имевших общую протяжённость 80,4 км.



Первый автобусный парк, 1949 г.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)



Автобусы АТУЛ Л-1 на испытаниях в Первом автобусном парке, 1946-47 гг.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)



Автобус ЗИС-16 №34 маршрута №1
Ленинград, Центральный парк культуры и отдыха
им. С.М.Кирова, 2 июня 1946 г.
(фото из семейного архива Грозмани)



Автобус ЗИС-154 №263, 1950-е гг.
(ведомственное хранение фото - Автобусный парк №1)



Автобус ЗИС-154 №222 с экипажем, 1950-е гг.



Автобус ЗИС-154 №224 с экипажем, 1950-е гг.

(ведомственное хранение фото -
Автобусный парк №1)

С 1947 года поставки автобусов ленинградского производства в Первый автобусный парк приобрели массовый характер. За год было получено более 100 новых автобусов Л-1. Вскоре в парк начали поступать дизель-электрические автобусы ЗИС-154 производства московского Завода имени Сталина. Впервые они вышли на линию 6 ноября 1947 года.

Поскольку автобусы ЗИС-154 по своей конструкции (дизель-генератор и электрический двигатель) существенно отличались от предшественников ЗИС-8 и ЗИС-16, они требовали более квалифицированного ремонта и технического обслуживания. В связи с этим большое внимание в парке уделялось повышению технических знаний всех категорий рабочих и инженерно-технического персонала. Результат не заставил себя долго ждать – из Москвы, а также из многих других городов страны приезжали в Первый автобусный парк делегации автопредприятий для изучения опыта содержания, технического обслуживания и эксплуатации автобусов ЗИС-154.

В конце сороковых годов преобразился и внешний вид предприятия. Появились въездные ворота со смотровыми ямами, был надстроен третий этаж административного корпуса с башенкой – здесь разместились клуб со зрительным залом, фойе и библиотека с читальным залом. Здание стало новой архитектурной доминантой Днепропетровской улицы.

1 октября 1948 года, после восстановления, был открыт Второй автобусный парк на Земледельческой улице. Коллектив Первого автобусного парка оказал своим коллегам большую помощь в укомплектовании кадрами и в оснащении ремонтной техникой.

С 1949 года в парк начали поступать автобусы ЗИС-155. Эта модель (с 1956 года – ЗИЛ-155) стала одной из самых массовых во многих городах Советского Союза, в том числе и в Ленинграде. В конструкции были использованы элементы кузова ЗИС-154 и агрегаты грузовика ЗИС-150. Автобус получился значительно проще в эксплуатации и обслуживании по сравнению со сложным ЗИС-154, но при этом его вместимость оказалась меньше, чем у предшественника.



Автобусы ЗИС-155 на Дворцовой пл. На переднем плане – начальник отдела эксплуатации Автобусного парка №1 Виктор Савельевич Мессель. 1950-е гг.

(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

На этом этапе, с сентября 1949 по август 1950 года предприятие возглавлял А.Ф. Иванов, в прошлом – управляющий треста Ленавтотранс. В 1951 году его сменил А.В. Епифанов. С 1936 года Александр Васильевич работал в Третьем автобусном парке мастером электроцеха. С 1939 по 1950 годы занимал различные должности в автохозяйствах и управлениях трестов «Ленавтотранс» и «Ленавтогруз». Фронтовик, участник эвакуации населения Ленинграда во время блокады, в будущем – автор труда «Опыт работы Первого автобусного парка Ленинграда».



*Александр Васильевич Епифанов
(ведомственное хранение фото –
Автобусный парк №1)*



*Обложка книги А.В. Епифанова
(из личного архива С.В. Маевского)*



*Шинный цех Автобусного парка №1, фото 1949 г.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)*


Именно в период руководства А.В. Епифанова к предприятию пришла всесоюзная слава. В сентябре 1954 года на заседании Коллегии Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР (Минавтошосдор РСФСР) был заслушан доклад об опыте работы Первого автобусного парка. По итогам заседания этот опыт было рекомендовано распространить на другие автобусные хозяйства страны. В частности, объём обязательных работ, выполнявшихся при ежедневном текущем ремонте, был значительно расширен по сравнению с типовым перечнем: устранялись все дефекты, выявленные во время осмотра автобусов и, если возникла необходимость, ремонтировались отдельные агрегаты. При этом отдельные детали и узлы, приборы и агрегаты, требовавшие ремонта, заменялись исправными из оборотного фонда.

По итогам заседания Коллегии на базе Первого парка Минавтошосдор РСФСР были организованы семинары по обмену опытом, в которых приняло участие более 300 специалистов аппарата министерств автотранспорта союзных республик.

УГОЛК БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ

*Не рискуй
и не надейся на удачу —
тебе, товарищ шофер,
доверена жизнь людей!*

ЖЕЛТЫЙ МИГАЮЩИЙ




На ряде перекрестков светофоры ночью переключаются на желтый мигающий свет. Перекресток в это время является нерегулируемым. Проезжайте осторожно, соблюдая правила разезда на нерегулируемых перекрестках.

*Скажи себе —
я сегодня отработаю
без происшествий! —
и сделай это*

Знаете ли вы ПРАВИЛА? ДВИЖЕНИЯ?

Некоторые товарищи забыли значение знаков «Въезд запрещен», «Сквозной проезд запрещен» и «Автомобильное движение запрещено».



Работая на маршрутах, эти товарищи настолько привыкли проезжать под эти знаки, что даже работая по наряду тоже проезжают под них. А вот этого делать уже нельзя!

мы это видели!



БОБРОВ - авт. 256
При движении забывает о тормозных возможностях, «садясь на хвост» (вперед идущей транспорту). На Садовой ул., когда впереди остановился грузовик, Бобров смог остановить свой автобус лишь на расстоянии 50 см от борта грузовика. При этом Бобров еще стал кричать на шофера грузового автомобиля.

МАТВЕЕВ - авт. 432
Узок поделывает мост и круты у него повороты! Никто здесь обгонов не делает. Но Матвеев совершил обгон при повороте с моста на ул. Герцена и, вдо-

САВЦУКОВ - авт. 137
Не первый день скользит — пора бы привыкнуть... Но Савицкий, подогнав к Казанскому собору, так затормозил, что автобус занесло и он ударился о бордюр тротуара, едва не сбив женщину. Так же грубо тормозил Савицкий и дальше.

По материалам репортажа, организованного Комиссией общественного контроля 26 марта с.г.

что это вам дало?

Советы по вождению

Как бы вы ни были заняты наблюдением в правое зеркало за посадкой — не забудьте перед отъездом от остановки включить указатель левого поворота и проверить в левое зеркало возможность отъезда.

Торможение двигателем — надежное торможение, НО

Если вы сбросите газ очень резко — тоже возможен занос. Нужно делать это плавно.

что тебе не ясно в вопросах движения?

Светит ли Светофорчик Н.И.
В условиях гололеда и вусурновка выполняется только на горных дорогах. Остальных местах буксировка разрешается с соблюдением особой осторожности.

ОПУСТИ СЮДА ВОПРОС

РАЗРЫВ ПОКРЫШКИ ГРОЗИТ БЕДОЙ



Милославский (авт. 448) установил на переднее колесо некачественную покрышку, которая на повороте разорвалась, едва не вызвав аварию.

НА ПЕРЕДНИЕ КОЛЕСА — ТОЛЬКО НАДЕЖНЫЕ ПОКРЫШКИ!

ОПЫТ ПЕРЕДОВИКОВ

СЛОВО ИМЕЕТ «Смирнов В.Г.
Осторожно, боковые механизмы проветров — прочный кузов. Если хотите сохранить «жизнь», не тормозите резко, рыскаючи; не давайте автобусу «ежевать» при остановке, ослабляйте торможение перед тем как автобус остановится окончательно.



Уголок безопасности движения, фото конца 1950-х гг.
(ведомственное хранение фотокопии — Автобусный парк №1)

Изобретатели и рационализаторы парка под началом главного инженера Ильи Соломоновича Гуревича активно работали над оптимизацией и механизацией процессов производства, результатами которого делились на страницах всесоюзного отраслевого журнала «Автомобильный транспорт». Так, до 1950-х годов мойка автобусов была ручной. Сотрудники парка в профилактории оборудовали новые душевые камеры с верхней, нижней и боковой подачей воды. Установка новых камер значительно сократила не только трудовые затраты, но и время нахождения автобусов в мойке. Для удобства обслуживания автобусов на ремонтных канавах стал применяться специальный передвижной траншейный гидравлический подъёмник, который приподнимал либо переднюю, либо заднюю часть автобуса. Для ремонта двухтактного дизельного двигателя ЯАЗ-204, устанавливавшегося на автобусы ЗИС-154, были изготовлены стелы, позволявшие поворачивать блок цилиндров вокруг поперечной оси на 360°. Специальным стопором надежно фиксировалось любое положение двигателя. Были изготовлены стелы для ремонта редукторов, карданных валов рулевых управлений и радиаторов. Также были механизированы шиномонтажные и вулканизационные работы. В частности, были изготовлены стелы для демонтажа покрышек, для очистки дисков и электрумератор для покрышек.

В целом, за 1952-1955 годы от рационализаторов парка поступило 593 рационализаторских предложения, давших экономию в размере 493 тыс. рублей.

Не отставали от ремонтников и автобусные бригады. Так, в 1955 году насчитывалось более 30 экипажей, добившихся пробега закреплённых за ними автобусов в 500-600 тысяч километров без капитального ремонта.



Шинный цех Автобусного парка №1, 1959 г.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)



Автобус ЗИС-127 с экипажем, 1950-е гг.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

В 1956 году производственная база предприятия была расширена: в городе Колпино был открыт филиал парка вместимостью 30 автобусов. Подразделение возглавил Иван Дмитриевич Юрьев. Первыми машинами нового филиала стали автобусы ЗИС-155, переведённые из головного предприятия.

В том же году в парк начали поступать скоростные междугородные автобусы ЗИС-127.¹⁹ 8 мая 1956 года эти автобусы впервые отправились в рейс по межреспубликанскому маршруту Ленинград – Таллин. Для работы на новых «лайнерах» подбирались самые ответственные и опытные водители, добивавшиеся рекордных показателей. Так, экипаж коммунистического труда в составе водителей В.Л. Иванова, В.А. Новосёлова и Н.Н. Чукура, работая на междугородных рейсах, довёл пробег своего автобуса ЗИС-127 без капитального ремонта кузова до 1,5 млн.км.

Профессия водителя автобуса всегда считалась престижной, хотя была непростой. Трудовой коллектив парка, сформировавшийся по большей части из участников Великой Отечественной войны, был сплочён и дружен. Принимая в свои ряды молодых водителей, ветеранам хотелось поддержать уровень и престиж профессии. Поэтому в 1961 году на общем собрании коллектива парка было принято обращение к поступающим на работу:

В дни празднования 250-летия Ленинграда в 1957 году²⁰ Президиум Верховного Совета СССР, отмечая заслуги трудящихся города в развитии промышленности, науки и культуры, наградил большую группу рабочих, инженеров, техников и других сотрудников парка. Высокой государственной награды – ордена Ленина – были удостоены директор парка А.В. Епифанов, шофёр Н.Н. Салтыков и бригадир слесарей Л. А. Голицын.

¹⁹ Машины поздних лет выпуска имели обозначение «ЗИЛ-127».

²⁰ Празднование 250-летия Ленинграда проводилось 22-23 июня 1957 года и было приурочено к награждению города орденом Ленина. Одновременно была учреждена медаль «В память 250-летия Ленинграда».

УВАЖАЕМЫЙ ТОВАРИЩ

Сегодня ты вступаешь, а мы принимаем тебя в нашу большую и дружную семью шоферов автобусов. У нас уже стало традицией, делом чести водить автобус без нарушения правил движения, без нарушения должностной инструкции и без каких-либо дорожно-транспортных происшествий.

Шофер ленинградского автобуса — это водитель, которому ленинградцы доверяют свою жизнь, а государство — дорогостоящий автобус.

Ты сможешь оправдать это доверие лишь в том случае, если с первых часов работы за рулем автобуса приучишь себя заботиться, прежде всего, о безопасности пассажиров и пешеходов, о сохранности автобуса.

Это не значит, что не следует беспокоиться о выполнении государственного плана, о регулярности движения и о культурном обслуживании пассажиров, но нельзя стремиться к решению этих задач за счет нарушения дисциплины, правил движения транспорта.

Работая годы и десятки лет за рулем автобуса, трезво оценивая условия работы на автобусах, мы даем гарантию того, что по нашей вине не произойдет ни одного наезда на людей, ни одной аварии. Принимая тебя, товарищ

в свой коллектив, мы требуем такой же гарантии от тебя.

Работая без аварий, мы стараемся предупреждать дорожно-транспортные происшествия и требуем такой же работы от тебя.

Помни, что в случаях задержки на маршрутах, тебе запрещается нарушать правила движения, идти на риск ради того, чтобы избежать опоздания на контрольный или конечный пункт, обстановка может сложиться так, что будет необходимо совсем прекратить движение (гололед или другое безопасно непреодолимое препятствие).

В нашем коллективе каждое нарушение правил движения, а тем более столкновение с другим транспортным средством, рассматривается как чрезвычайное происшествие. Мы уже давно не спорим можно или нельзя водить автобус без нарушения правил движения. Можно и должно — говорит опыт работы абсолютного большинства из нас. У нас нет «мелких» нарушений. Такие нарушения как несоблюдение рядности, отказ от пользования сигналами маневрирования, проезд перекрестка по желтому сигналу, правый поворот, не пропустив транспорт, следующий прямолинейно, проезд трамвайной остановки там, где мы обязаны стоять, и т. д. общественность и администрация считают предостыжками наезда на людей или аварии, строго соблюдай все правила движения!

Помни, что при опоздании на контрольный или конечный пункт ты теряешь 15—20 коп. премиальных за регулярность, а нарушение правил движения или аварии унесет у тебя всю премию (40 руб.).

Никогда не спеши и будь особенно осторожен в первые дни работы, терпеливо тренируй себя в правильном подъезде к остановкам, привыкай к габаритам автобуса — по ширине и длине, изучай маршрут, дорожные условия, напряженность нагрузки в разные часы суток и на разных участках маршрута. Замечай опасные участки, где возможно внезапное поколебание пешехода, снижай скорость на поворотах.

Уверенность к тебе придет сама собой, по мере освоения маршрута и другой специфики вождения автобуса.

Мы уверены, что наши товарищеские советы ты применишь и будешь им следовать.

Почетную работу шофера ленинградского автобуса надо любить. Это даст тебе возможность трудиться в нашем коллективе долгие годы и быть равным среди равных в коллективе, борющемся за звание «коллектива коммунистического труда».

*Обращение, принятое общим собранием рабочих, ИТР и служащих
1-го автобусного парка Ленинградского управления автомобильного транспорта
19 октября 1961 г.*

(А.В. Епифанов. Опыт работы Первого автобусного парка Ленинграда. Л., 1965. С. 51-52)

К началу 1960-х годов основными моделями подвижного состава парка стали машины ЗИЛ-158 и автобусы Львовского завода ЛАЗ-695, ЛАЗ-695Б, ЛАЗ-695Е. Первые получили у водителей прозвище «голубка», вторые называли просто – «львы». Тогда же стали поступать для эксплуатации и первые венгерские машины марки Ikarus. В годы семилетки (1959-1965) в Первом автобусном парке насчитывалось 513 автобусов по среднесписочному составу.

В связи с ростом пассажиропотока на междугородных маршрутах в дополнение к Автовокзалу №1 на площади Мира в 1963 году был введён в строй Автовокзал № 2, расположившийся на набережной Обводного канала. Новое подразделение передали в подчинение Автобусному парку № 1. Проектная пропускная способность Автовокзала №2 позволяла принимать и отправлять 20 автобусов в час.



Автовокзал №2, вид со стороны Обводного канала, середина 1960-х гг.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)



Автовокзал №2, ступенчатый перрон отправления, середина 1960-х гг.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)



Коллектив парка на отдыхе, 1960-гг.
(фото из личного архива Л.А. Яковлевой)



Водители и кондуктор Первого автобусного парка, 1960-е гг.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

Важным событием для предприятия стал 1967 год, когда в парк начали поступать первые сочленённые автобусы Ikarus 180. Кроме множества удобств для пассажиров, новые машины привнесли и немало трудностей для транспортников. Основными из них стали проблемы размещения машин на ремонтных канавах и отстой автобусов в межсменное время. Последнюю проблему решили, не прибегая к лишним затратам – по окончании смены автобусы ставили не на территории предприятия, а на ближайших улицах, в первую очередь – на Расстанной и на Лиговском проспекте. У перекрёстка этих улиц даже был организован специальный пост парковой охраны.



Автобус ЗИЛ-158, 1969 г.



Автобус ЛАЗ-695М, 1969 г.



Автобус Ikarus 556, 1969 г.



Автобус Ikarus 180, 1969 г.



Автобус Ikarus 55 Lux, 1969 г.



Автобус Ikarus 250.00, 1969 г.

(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

РАЗВИТИЕ

В девятой пятилетке (1971-1975) в системе Главленавтотранса начали создаваться производственные объединения. В 1974 году на базе Первого автобусного парка было образовано ЛПОПАТ №1 – Ленинградское производственное объединение пассажирского автобусного транспорта №1 (с 1986 года – ЛПОАТ №1). В качестве филиала в объединение вошло Гатчинское автобусное хозяйство, которое, в свою очередь, имело колонну в посёлке Сиверская. В апреле 1981 года гатчинский филиал был преобразован в самостоятельное пассажирское автопредприятие.



Здание автобусной станции в Гатчине, фото 1970-х гг.



Здание автобусной станции в Гатчине, фото 1970-х гг.

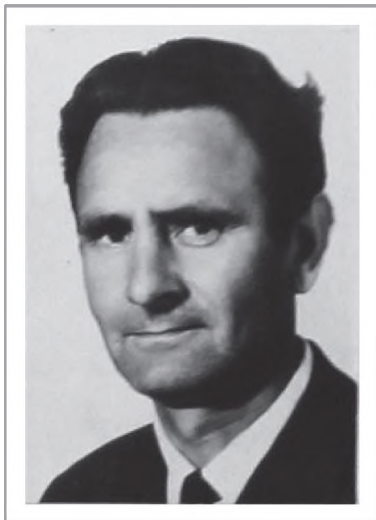


Здание колонны в посёлке Сиверская, фото 1970-х гг.



Здание колонны в посёлке Сиверская, фото 1970-х гг.

(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)



Василий Владимирович Марченко



Геннадий Васильевич Дорощенко

(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

В 1971 году вышел на пенсию директор Первого парка А.В. Епифанов. Александр Васильевич поставил своеобразный рекорд – он проработал в этой должности 20 лет. Сменил его В.В. Марченко. Василий Владимирович был директором до 1974 года, когда в эту должность вступил Г.В. Дорощенко. Сам же Василий Владимирович стал заместителем начальника «Главленавтотранса» по организации пассажирских перевозок, а в 1977 году возглавил Ленинградское управление пассажирского автомобильного транспорта.

1960-е – 1970-е годы ознаменовались бурным развитием маршрутной сети, увеличением количества подвижного состава и строительством целого ряда автобусных предприятий. Год 50-летия предприятия был торжественно отмечен окончанием строительства и вводом в эксплуатацию новой производственной площадки – филиала ЛПОАТ №1 на Бухарестской улице, дом 18, рассчитанного на размещение 270 автобусов. Корпуса «Волковского гаража» на Днепропетровской улице, спроектированные ещё в 1930-е годы для «полупорок» и «трёхтонок», уже не могли вместить все автобусы в ночное время. До открытия филиала на Бухарестской улице (далее – филиал) в каждой колонне автобусного парка были как городские, так и междугородние машины.



*Механический, электро- и агрегатный участки. Раздевалка. 1970-е гг.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)*



Юбилейные значки к 50-летию парка
(ведомственное хранение – Автобусный парк №1)

Ремонтные боксы филиала на Бухарестской улице, 1980-е гг.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

С открытием филиала практически все городские машины переехали на новую площадку, а на головном предприятии (так с 1974 года называлась историческая площадка на Днепропетровской улице) остались автобусы, осуществлявшие междугородние и заказные перевозки. На филиале было образовано 4 колонны, впоследствии к ним добавилась пятая. На «головном» осталось две колонны. Впоследствии была организована ещё одна, восьмая, колонна, водители которой работали не на маршрутах, а только на заказных нарядах.

В основном заказы принимались диспетчерами управления, но с некоторыми организациями парк работал и напрямую. В частности, с Всесоюзным акционерным обществом по иностранному туризму в СССР «Интурист». Автобусы Первого парка регулярно возили иностранных гостей по городу и пригородам. Кроме того, с 1972 года объединением выполнялись международные перевозки в Финляндию, Польшу, ГДР и другие страны.

К началу 1980-х годов автобусное объединение обеспечивало выпуск на линию в среднем 680 автобусов ежедневно.

По состоянию на 1 января 1986 года списочный состав автобусов на предприятии составлял 675 единиц, в том числе: ЛАЗ-695 – 125 единиц, автобусы Ikarus разных моделей – 550 единиц, из них сочленённых – 172 единицы.



Коллектив на субботнике. Уборка территории филиала на Бухарестской улице, 1978 г.
(фото из личного архива Н.Б. Мельникова)



Рейд по проверке технического состояния транспорта на линии, конец 1970-х гг.
(фото из личного архива Н.Б. Мельникова)

СХЕМА ТУРИСТСКО-ЭККУРСИОННЫХ МАРШРУТОВ

ЛЕНИНГРАД – НОВГОРОД, ЛЕНИНГРАД – СТАРАЯ-РУССА, ЛЕНИНГРАД – ВАЛДАЙ, ЛЕНИНГРАД – БОРОВИЧИ.

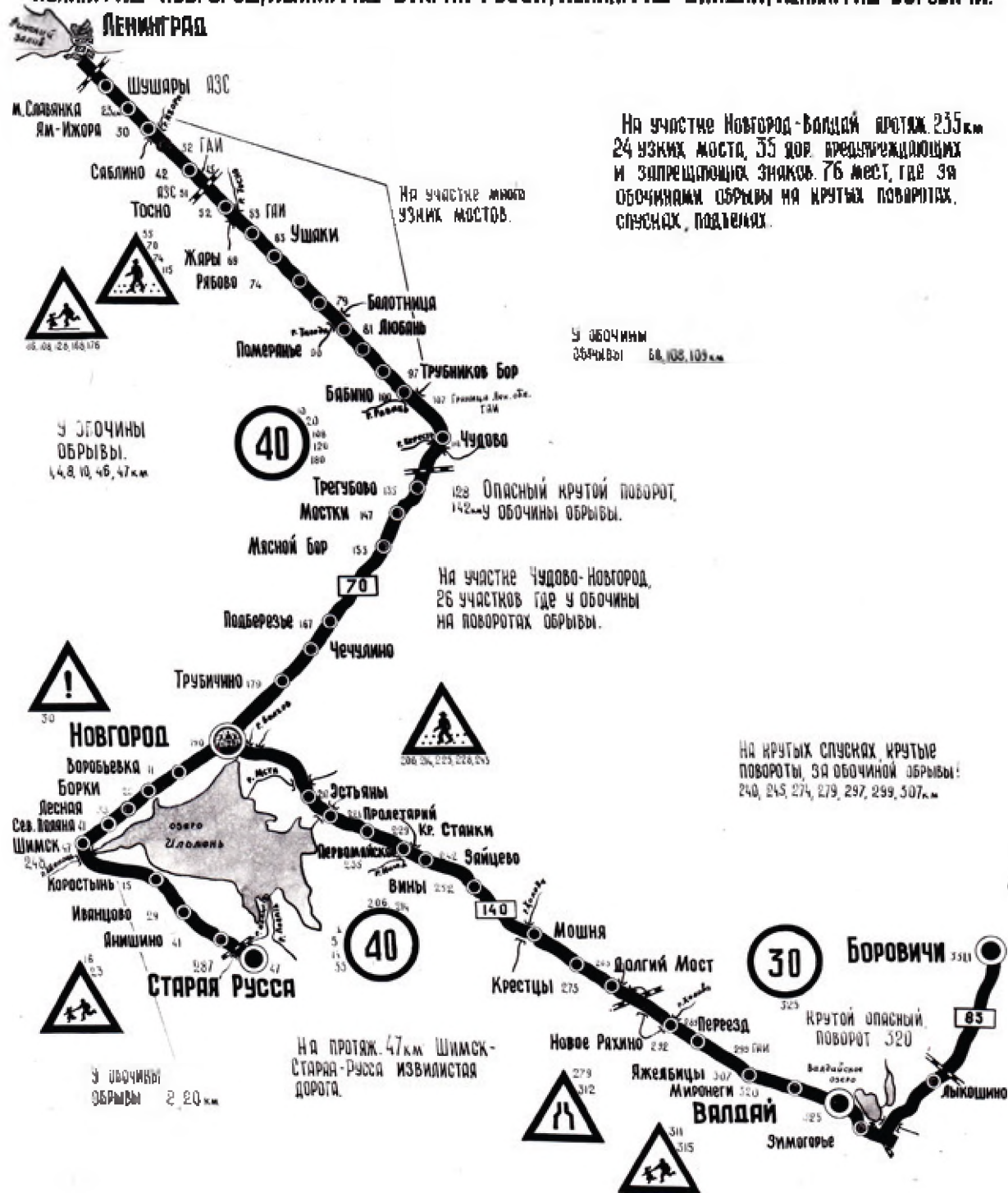


Схема туристско-экскурсионных маршрутов 1970-х гг.
(ведомственное хранение фотокопии – Автобусный парк №1)



Собрание коллектива в актовом зале, 1981 г.
(фото из личного архива Л.А. Яковлевой)

Не отставала от производственных достижений общественная и культурная жизнь. В парке функционировала вечерняя школа, работали многочисленные спортивные секции, существовал собственный оркестр, была даже своя парикмахерская. Не забывали и о детях: самым популярным местом летнего отдыха у детей работников объединения был оздоровительный лагерь «Чайка», располагавшийся в Приозерском районе Ленинградской области.



Коллектив с детьми на лыжных соревнованиях, начало 1980-х гг.
(фото из личного архива Н.Б. Мельникова)



Детский оздоровительный лагерь (ДОЛ) «Чайка». Сезон 1985 г.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

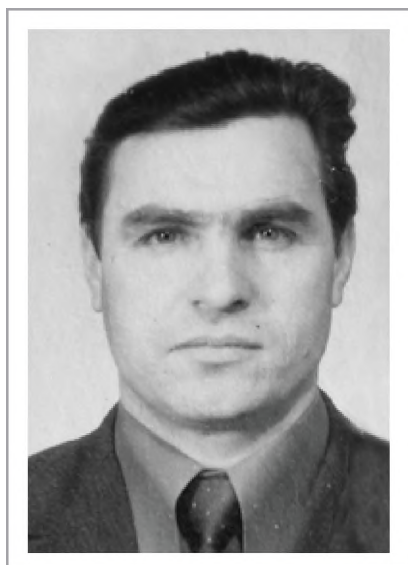


*Детский оздоровительный лагерь (ДОЛ) «Чайка». Сезон 1985 г.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)*

На этом этапе объединением руководил целый ряд директоров. С 1976 по 1981 год должность директора занимал Борис Александрович Новиков. С 1982 по 1985 и с 1988 по 1989 годы директором парка был Николай Дмитриевич Воробьёв. С 1986 по 1988 годы парком руководил Р.Е. Кукушкин. В 1983-1986 и 1993-1997 годах Ростислав Евгеньевич занимал должность генерального директора ТПО «Ленпассажиравтотранс» («с 1994 года – ГП «Пассажиравтотранс»).



Борис Александрович Новиков



Николай Дмитриевич Воробьёв



Ростислав Евгеньевич Кукушкин

(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

В сороковую годовщину Дня Победы на территории головного предприятия Ленинградского производственного объединения пассажирского автобусного транспорта № 1 был торжественно открыт мемориал автотранспортникам, не вернувшимся с фронтов Великой Отечественной и отдавшим жизнь в годы блокады Ленинграда. Каждый год у этого мемориала склоняют головы дети, внуки и правнуки тех, кому не суждено было дожить до наших дней. Тех, кто своим подвигом дал право жить и трудиться нынешним поколениям.



Торжественное открытие мемориала, 1985 г.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)



Мемориал, 2012 г.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)



Собрание у мемориала автотранспортникам, конец 1990-х гг.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

Также на головном предприятии появился Музей боевой и трудовой славы объединения, инициаторами создания которого были Р.М. Гутцайт и Я.И. Пономарёв. В начале 1990-х годов исследовательская работа в музее была приостановлена. До середины 2000-х годов фрагменты экспозиции располагались в административном здании головного предприятия, но в связи с прекращением эксплуатации здания музейная экспозиция практически стала недоступна.



*Яков Иванович Пономарёв
(фото из личного архива А.Я. Пономарева)*



*Роман Моисеевич Гутцайт
(ведомственное хранение фото –
Автобусный парк №1)*



В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНОЙ ЭКОНОМИКИ

В 1990-е годы уменьшилось количество заказов, сократилось количество обслуживаемых парком междугородных маршрутов (на многих из них стали работать частные перевозчики). Была ликвидирована восьмая колонна. Мягкие автобусы стали регулярно выпускать на создаваемые коммерческие городские маршруты. Постепенно прекратилась поставка автобусов традиционной для Первого парка венгерской марки Ikaгus. При недостаточном финансировании парки были вынуждены начать эксплуатацию городских автобусов по коммерческим маршрутам.



*Главное предприятие, проходная,
1990-е гг.
(ведомственное хранение фото –
Автобусный парк №1)*



*Филиал на Бухарестской улице, административное здание,
1990-е гг.
(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)*



Автобус Ikarus 256.74, обслуживавший Игры Доброй Воли, середина 1990-х гг.



Главное предприятие, ремзона, 1990-е гг.

(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)



Главное предприятие, автобус Ikarus 250.93 № 1716, 1990-е гг.

(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

В 1994 году в Санкт-Петербурге проходили третьи по счёту летние Игры Доброй Воли. Основной задачей, возложенной на автобусные предприятия, был подвоз зрителей к спортивным объектам во все дни соревнований, а в дни открытия и закрытия – к стадиону имени С.М. Кирова. Одновременно производилось транспортное обслуживание представителей прессы. Кроме того, в районах проведения спортивных мероприятий существующие маршруты «усиливались» дополнительными автобусами. В транспортном обслуживании Игр участвовало большинство автобусных предприятий и объединений города, основную же нагрузку по обслуживанию прессы несли ЛПОАТ-1 и ЛПАТ-4.



Автобус Ikarus EAG 398.00, полученный к Играм Доброй Воли, середина 1990-х гг.

(ведомственное хранение фото – Автобусный парк №1)

В дни проведения соревнований подвоз зрителей к стадиону имени С.М. Кирова осуществлялся по двум маршрутам – от станций метро «Петроградская» и «Василеостровская». На этих маршрутах работали исключительно новые машины Ikarus-280 1994 года выпуска с эмблемами Игр Доброй Воли на бортах. С поставленной задачей работники парка справились отлично.



Первый в Санкт-Петербурге автобус Волжанин-6270.00, 2009 г.
(фото Н.И. Роговикова)

В начале XXI века в парк начали поступать новые автобусы ЛиАЗ-5256 и МАЗ-103 различных модификаций. В 2004 году подвижной состав пополнил первый за более чем 60 лет трёхосный односекционный автобус – Волжанин-6270.00, оснащённый узлами и агрегатами фирмы Scania.

С 2008 года парк начал комплектоваться новыми низкопольными двухосными автобусами Волжанин-5270-20-06 «СитиРитм-12» и трёхосными Волжанин-6270.06 «СитиРитм-15». И те, и другие имели мотор немецкой фирмы Deutz. Несмотря на схожесть в модельных индексах, Волжанин-6270.00 и Волжанин-6270.06 – это совершенно разные машины, не имеющие практически ничего общего в конструкции.



Автобус Волжанин-6270.06 «СитиРитм-15»
Санкт-Петербург, Невский пр., 22.06.2011 г.
(фото А. Лаушкина)

С 1989 по 1997 год Автобусным парком №1 руководил Александр Алексеевич Карлов. Он стал первым и единственным директором, выбранным коллективом. С 1997 по 2002 год парком руководил Игорь Викторович Маилов, с 2002 по 2008 год – Алексей Валентинович Карпов. С 2008 по 2010 год предприятие возглавлял Николай Иванович Тимофеев, в 2010-2011 годах – Сергей Сергеевич Ефимов. В 2011 и в 2013 годах директором Автобусного парка №1 был Александр Константинович Антошевский, с 2011 по 2013 год – Олег Вячеславович Кузьминов.



Автомобиль технической помощи на базе междугороднего автобуса Ikarus 250 на территории головного предприятия, 2010 г.
(фото Д.В. Шалапина)



Филиал на Бухарестской улице, автобусы на открытой стоянке, 2016 г.



Днепропетровская ул., д.18, 2016 г.



Бухарестская ул., д.18, 2016 г.



Филиал на Бухарестской улице, въезд на ОТК, 2016 г.



Главное предприятие, комплекс мастерских, 2016 г.



Филиал на Бухарестской улице, ремонтные боксы, 2016 г.



Главное предприятие, ремзона, бокс ТО-2, 2016 г.

(фото Д.В.Шалыпина)

НАШИ ДНИ

В настоящее время Автобусный парк № 1 является филиалом СПб ГУП «Пассажиравтотранс» и располагается на Днепропетровской улице, дом 18. Предприятие включает в себя производство № 1 на Бухарестской улице, дом 18, откуда осуществляется выпуск автобусов на линию и где находятся административные службы парка, а также производство № 2 на Хрустальной улице, дом 22 (бывший Автобусный парк № 3) с площадкой в г. Кировск. Кроме этого, в структуру Первого автобусного парка входит база отдыха в посёлке Беличье Приозерского района Ленинградской области.

Предприятие насчитывает 310 единиц подвижного состава, большинство из которых составляют автобусы Волжанин-6270 и Волжанин-5270. Имеются также ЛиАЗы, НефАЗы и несколько автобусов иностранного производства. В 2014-2015 годах парк получил 59 новых автобусов, при этом за тот же период было списано 35 единиц устаревшей техники. Средний возраст подвижного состава парка на январь 2016 года – шесть с половиной лет.

Сегодня общее количество сотрудников Первого автобусного парка составляет 1672 человека, в том числе: линейных водителей – 582 человека, кондукторов – 478 человек, ремонтных рабочих – 163 человека, ИТР – 181 человек. В 2015 году на работу поступили 624 человека.

Предприятие работает на 15 городских маршрутах, некоторые из них обслуживаются совместно с автобусными парками №№ 2, 6 и 7. Автобусы Первого парка можно встретить в Купчино, на правом берегу Невы, на Васильевском острове, на Петроградской стороне и, конечно, в Центральном районе, в том числе и на Невском проспекте.

Кроме постоянных маршрутов парк обслуживает сезонные городские ночные маршруты в летний период, когда мосты над Невой разведены.



Автобус Göttsche Go4City 19
Санкт-Петербург, А/ст. «Хасанская улица», 29.05.2014 г.
(фото А.В. Хозяинова)



Автобус MAN A23 Lion's City GL.
Санкт-Петербург, Невский пр., 11.04.2015 г.
(фото И. Карташова)



Автобус Volgabus-6271. Санкт-Петербург,
Дворцовый проезд, 17.05.2016 г.
(фото К.В. Чистякова)



*Евгений Алексеевич Прошин –
главный инженер*



*Юлия Сергеевна Мощонская – заместитель
директора парка по перевозкам*



*Никодим Борисович Мельников – заместитель
директора парка по общим вопросам*



*Анна Алексеевна Боженкова –
заведующая канцелярией*



Руководители линейных колонн



Коллектив отдела безопасности движения



Коллектив отдела эксплуатации



Коллектив диспетчерской службы линейных перевозок



Коллектив службы инспекционного контроля



Коллектив службы бортового оборудования перевозок



Коллектив отдела технического контроля



Коллектив хозколонны



Коллектив экономической службы



Коллектив бухгалтерии



Коллектив расчётного отдела



Коллектив отдела кадров



Евгения Валентиновна Нюквист – секретарь директора



Коллектив службы предрейсового контроля



Коллектив отдела материально-технического снабжения



Коллектив центрального материально-технического склада



Коллектив отдела главного механика



Коллектив отдела главного механика филиала



Коллектив производственно-технического отдела



Участок ежедневного обслуживания и ТО-1 (профилакторий)



Коллектив воздушного участка



Коллектив шинного участка



Коллектив механического участка



Коллектив моторного участка



Коллектив электроучастка



Коллектив кузовного участка



Слесари дневной смены головного предприятия



Коллектив административно-хозяйственного отдела



Бригада ночной смены филиала



Коллектив отдела охраны труда



Диспетчеры центра управления производством



Водители техпомощи

Сегодня водители техпомощи работают на новых машинах КАМАЗ, специально предназначенных для ремонта и буксировки автобусов. Первый парк и в этот раз выступил в роли пионера. Именно здесь проходил испытания первый КАМАЗ (МАНР-58860N) – специальный автомобиль техпомощи. По итогам испытаний в конструкцию машины был внесён ряд изменений, и следующие машины стали несколько отличаться от первой, которая доныне выполняет свои функции в парке.

Но и КАМАЗ – это уже не самое последнее слово в деле ремонта и буксировки неисправных автобусов. Следующим поколением автомобилей техпомощи можно назвать эксплуатирующиеся в настоящее время в парке машины: эвакуатор на базе MAN TGS 41.480 и Mercedes-Benz Sprinter 311 CDI. Первый, в основном, предназначен для буксировки машин при невозможности ремонта в дорожных условиях, а второй служит для оперативного устранения неисправностей на линии.

Большое количество работающих в парке в наши дни – это молодёжь. Но трудятся на предприятии и ветераны. Хотя уже нет людей, лично водивших ЗИС-127 или ЗИС-154, но «голубки» ЗИЛ-158 и первые Икарусы ветераны парка знают не понаслышке. Есть люди, посвятившие работе в системе пассажирского транспорта нашего города всю свою жизнь.



Страницы Почётных книг разных лет Автобусного парка № 1
(ведомственное хранение – Автобусный парк №1)



Нагрудный знак «Заслуженный работник Автобусного парка № 1»



Юбилейные наручные часы «70 лет Автобусному парку № 1»



Юбилейные наручные часы «75 лет Автобусному парку № 1»



Памятная медаль «80 лет автобусному движению»



Юбилейный значок к 90-летию парка

(ведомственное хранение – Автобусный парк №1)



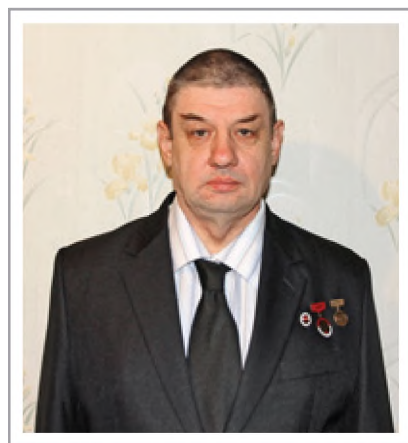
Ольга Николаевна Сергеева

Самым заслуженным ветераном Автобусного парка №1 является О.Н. Сергеева. Ольга Николаевна родилась в 1934 году. В 1958 году устроилась в Ленинградское управление автобусного транспорта на должность линейного диспетчера III класса. Впоследствии работала на должности старшего диспетчера, инженера и старшего инженера Отдела организации перевозок управления автобусного транспорта. В 1990 году перешла работать в отдел эксплуатации Автобусного парка №5. С 2004 года работает в Автобусном парке №1. К настоящему времени общий непрерывный стаж Ольги Николаевны в системе пассажирских перевозок (организация несколько раз за это время меняла название) исчисляется 58 годами. О. Н. Сергеева – ветеран труда, ветеран СПб ГУП «Пассажиравтотранс». Награждена бесчисленным количеством грамот и поощрений от руководств отделов, в которых ей случилось поработать.



Алексей Николаевич Солонский

Наиболее опытным линейным водителем Первого автобусного парка и всего СПб ГУП «Пассажиравтотранс» является А.Н. Солонский. Алексей Николаевич родился в Ленинграде в 1941 году. Все четыре года блокады провёл в городе. Мать работала в госпитале и оставила сына рядом с собой. После войны закончил школу и ремесленное училище. В неполные 18 лет получил права. Служил на флоте 4 года срочной службы. В 1964 году демобилизовался и начал работать в Автоколонне №1109 на грузовом автомобиле. В 1966 году по переводу пришёл в Автобусный парк № 1, где и работает по настоящее время. 11 марта 2016 года Алексей Николаевич отметил юбилей – 50 лет работы в парке. За эти годы он успел поработать на многих моделях автобусов. Помнит и ЗИС-127, хотя водить такую машину ему не довелось. Зато на Ikarus 55 Lux он откатал не одну тысячу километров. Исколесил всю Прибалтику, побывал в Венгрии, Финляндии, Швеции и других странах. Впоследствии управлял всеми модификациями автобусов Ikarus 200-й серии, которые были в парке. Ветеран труда, ветеран Автобусного парка № 1. Имеет нагрудный знак отличия «За безаварийную работу» I степени, множество юбилейных наград и поощрений. Последние 15 лет Алексей Николаевич работает линейным водителем.



Александр Юрьевич Мякинников

Александр Юрьевич Мякинников родился в Ленинграде в 1951 году. С начала 1970-х годов работал на грузовых машинах различных автопредприятий. В 1973 году устроился в Автобусный парк № 6 шофёром II класса. В 1975 году пришёл в Автобусный парк № 1, где работал на городских маршрутах. Начиная ещё на ЗИЛ-158 («Голубке»), впоследствии работал на разных модификациях автобусов ЛАЗ и Ikarus. В 1980 году перешёл на головное предприятие и начал работу на междугородных маршрутах - Вознесенье, Ляды, Винницы, Тихвин, Псков, Порхов, Смоленск. В 2004 году перешёл на работу водителем технической помощи. Имеет нагрудный знак «Заслуженный работник Автобусного парка № 1». Фотография Александра Юрьевича много лет украшала доску почёта объединения. Имеет почётную грамоту Администрации парка.



*Дмитрий Николаевич
Юрков*

Дмитрий Николаевич Юрков родился в Ленинграде в 1957 году. Закончил школу-интернат Смольнинского района. В 1976 году получил диплом Ленинградского речного училища. С 1978 по 1982 год работал в Автобусном парке № 1 слесарем ТО-2. В 1982-1984 годах служил в частях Западной группы советских войск в Восточной Европе. В 1984 году вернулся в родной автобусный парк, где и работает по настоящее время. С 1990 года – бригадир слесарной бригады. Имеет шестой (высший) разряд. Также является резервным мастером ТО и ТР. Ветеран Автобусного парка № 1. Награждён нагрудным знаком «Ветеран автобусного транспорта», медалью «80 лет автобусному движению». Имеет благодарность Законодательного собрания Санкт-Петербурга.



*Михаил Алексеевич
Субботин*

Михаил Алексеевич Субботин родился в Ленинграде в 1949 году. В 1974 году пришёл работать на головное предприятие Автобусного парка № 1. Работал слесарем более 15 лет. Стал бригадиром, а впоследствии – мастером смены. С 2010 года по настоящее время работает механиком отдела технического контроля. Ветеран труда. Ветеран Автобусного парка № 1. Имеет нагрудный знак «Почётный автотранспортник». Неоднократно избирался председателем цехового комитета производства.



С.В. Жученков и А.С. Жученков

На предприятии работает немало трудовых династий. В 1979 году Сергей Викторович Жученков пришёл в Первый парк с целью выучиться на водителя автобуса. Закончил курсы в Учебном комбинате, с января 1980 года стал работать линейным водителем 3 колонны. С 2002 по 2004 годы занимал должность исполняющего обязанности заместителя начальника 3 колонны, с 2004 по 2015 годы – заместитель начальника 3 колонны.

В 2004 году на предприятие пришёл работать сын Сергея Викторовича – Алексей Сергеевич Жученков. Работал слесарем по ремонту автобусов третьего, а затем четвёртого разряда в филиале Первого парка. С 2007 года занимал должность начальника смены ремзоны головного предприятия. С 2014 года – старший мастер ремзоны головного предприятия.



Е.А. Рыбакова и А.М. Рыбаков

Семейную традицию продолжила дочь Александра Михайловича и Аллы Викторовны – Екатерина Александровна Рыбакова. С 2007 года по настоящее время она работает ведущим инспектором отдела кадров предприятия.



Е.А. Кузнецова и Л.П. Хватова

С 2007 года в парк пришла работать внучка Любви Петровны – Екатерина Андреевна Кузнецова. В начале своей трудовой деятельности она работала в производственно-техническом отделе, ныне занимает должность оператора (диспетчера) центра управления производством.



А.М. Угрюмов и М.А. Угрюмов

занимал ряд различных руководящих должностей, связанных с ремонтом автобусов. Ныне Александр Михайлович работает начальником производства № 1. В его сферу ответственности входят ремзона, профилакторий, охрана на стоянках автобусов и ряд других структур филиала.

Александр Михайлович Рыбаков начинал свой трудовой стаж в Первом автобусном в 1980 году. Закончил курсы в Учебном комбинате и до 1985 года работал водителем на линии. Впоследствии работал начальником колонны, мастером, начальником ПТО. В настоящее время занимает должность заместителя начальника производственно-технического отдела.

С 1985 по 2009 год в автобусном парке трудилась также супруга Александра Михайловича – Алла Викторовна. Она занимала должность начальника отдела материально технического снабжения парка.

В 1958 году в автобусный парк № 2 пришла на работу Любовь Петровна Хватова. В 1971 году она перешла в автобусный парк № 1, где и работает до настоящего времени. За эти годы Любовь Петровна занимала должности начальника отдела труда и заработной платы, начальника экономического отдела, ведущего экономиста.

С 1988 по 2011 год на предприятии также трудилась дочь Любви Петровны – Наталия Викторовна Суслова. Она занимала должность инспектора отдела кадров, впоследствии работала в административно-хозяйственном отделе.

Михаил Александрович Угрюмов пришёл в Первый парк в 1974 году, устроился на курсы, окончил их, и с того же года начал самостоятельно работать на линии во второй колонне на машине ЗИЛ-158. В 1976 году перешёл работать на филиал. В 1980 году работал водителем на Играх XXII Олимпиады в Ленинграде. В том же году перешёл на головное предприятие и начал работу на междугородних маршрутах. С 2010 года по настоящее время работает механиком отдела технического контроля.

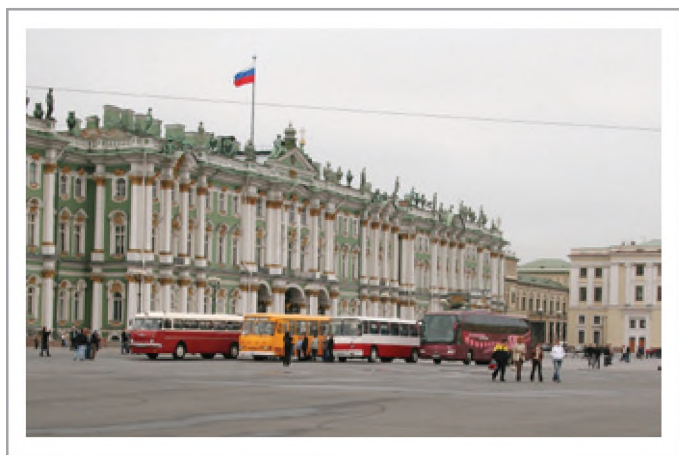
В 1997 году пришёл работать на предприятие сын Михаила Александровича – Александр Михайлович. Начиная работу слесарем 1 разряда. Впоследствии

В последние годы много внимания стало уделяться истории общественного транспорта. И это правильно! Едва ли не каждый крупный европейский город имеет в списке своих достопримечательностей технические музеи. И Петербургу, как родине многих технических открытий, нельзя отставать. В нашем городе имеется музей городского электротранспорта на территории бывшего Василеостровского трамвайного парка. Давно назрел вопрос создания в Петербурге и автобусного музея. Где же быть такому музею, как не в Первом автобусном парке?

В конце 1990-х – начале 2000-х годов инициативными сотрудниками были проведены работы по сбору потенциальных музейных экспонатов из числа подвижного состава, в разные годы работавшего в городе. Но дальше подготовки дело не пошло. Ветераны парка помнят много лет стоявшие на филиале кузова старых машин. Лишь один автобус был «поставлен на колёса» к празднованию 80-летия парка – это был Ikarus 55 Lux 1972 года выпуска, некогда работавший на междугородних маршрутах, а затем служивший бытовкой на охотничье-рыболовной базе Первого автобусного парка на берегу Финского залива в посёлке Зелёная Роща. В настоящее время проводится комплексная реставрация самого пожилого автобуса парка.



Ikarus 55 Lux на Дворцовой площади в дни празднования 80-летия СПб ГУП «Пассажиравтотранс», 2006 г.



Музейные автобусы на Дворцовой площади в дни празднования 80-летия СПб ГУП «Пассажиравтотранс», 2006 г.



Музейные экспонаты в боксе ремзоны головного предприятия, 2016 г.



Коллектив музейных работников и реставраторов автомобильной техники, 2016 г.

(фото Д.В. Шаляпина)

Музейная деятельность – очень интересная и нужная тема. Но, всё же, основное предназначение автобусного предприятия – перевозка пассажиров. И свою задачу Первый парк выполняет. Ибо жизнь – это движение. Движение, частичку которого и взял на себя Первый автобусный парк Санкт-Петербурга, города-героя Ленинграда.



Стенд «Директора Автобусного парка №1»



Руководители Автобусного парка №1, 2016 г.
(фото Д.В. Шалапина)

Литературно-художественное издание
90 лет Автобусному парку № 1

6+

Охраняется законом РФ об авторском праве. Воспроизведение всей книги или любой ее части воспрещается без письменного разрешения правообладателя. При использовании текстовых материалов и иллюстраций в печатных изданиях (газетах, журналах, книгах и т.п.), электронных изданиях (страницах интернет-сайтов и т.п.) или изданиях иных форм в каждом случае использования ссылка на данное издание является обязательной.

Издание подготовлено:

Общество с ограниченной ответственностью “Агентство маркетинговых коммуникаций “Пис оф кейк”.

Юридический адрес: 191119, РФ, СПб, ул. Социалистическая д 14, лит А.

Фактический адрес: 191119, РФ, СПб, ул. Социалистическая д 14, лит А, офис 805.

Тел.: (812) 702-65-75; (812) 702-65-76

E-mail: info@pieceofcake.ru

www.pieceofcake.ru

Общероссийский классификатор продукции
ОК-005-93, том 2; 953000 – книги, брошюры

Подписано в печать: 07.09.2016. Формат А4.

Бумага мелованная матовая 150гр.

Тираж 350 экз.



90 ЛЕТ АВТОБУСНОМУ ПАРКУ №1



ISBN 978-5-600-01537-1



9 785600 015371