

Автовокзалу – 40 лет!



Автобусная остановка. 1930 г.



23 февраля Новокузнецкий автовокзал отмечает свой 40-летний юбилей – именно в этот день в 1968 году первый секретарь горкома партии Борис Иванович Окушко и начальник пассажирского автохозяйства Лапченко перерезали ленточку у входа в его современное здание и со знакомой всем посадочной платформы ушёл первый «Икарус» на Кемерово. Сегодня Новокузнецкий автовокзал входит в состав ГУ «Кузбасспассажиравтотранс», объединившего с 1 августа 2003 года под руководством генерального директора Михаила Абрамовича Деревягина сеть автовокзалов и автостанций Кемеровской области.

Об истории Новокузнецкого автовокзала, его сегодняшнем дне и перспективах нам рассказал Сергей Михайлович Деревягин, начальник автовокзала.

История автовокзала началась 75 лет назад со Сталинской автостанции в 1933-м году. Тогда в городе появились первые пять автобусов с фанерными салонами, из которых постоянно на маршрутах находилось два-три, а остальные возили пассажиров в пригороды. До этого момента автобусов в городе вообще не было. И уже за 1936 год автобусы Сталинского автотреста перевезли 1,536 млн. пассажиров. Для расширившегося автобусного парка за неполные два месяца с 9 сентября до 1 ноября 1937 года в Садгороде был построен гараж стоимостью 217 тысяч рублей, способный вместить 30 пассажирских автобусов.

Развивались и автобусные пути сообщения. В 1937 году в Сталинск пришёл макадам, как тогда называли слабый асфальт. Были заасфальтированы дорога из Соцгорода в Старокузнецк через новый мост, проспект Энтузиастов, тротуар по проспекту Кирова, Тельбесской улице, площадки перед ДКит КМК и Театром металлургов, а также 4 км внутривозовских дорог. Были построены шоссе в деревню Редаково и на ДОЗ.

В 1938 году ходили 15 внутригородских автобусов и один междугородный. По автогужевой гравийной дороге через Редаково, Сосновку, Куртуково он ездил в Осиновку (нынешние Осиники). Частыми его пассажирами были рабочие КМК, направлявшиеся на выходные в открывшийся тогда Ашмаринский дом отдыха. Разумеется, ходил он, что называется, битком набитый.

К сороковому году ситуация особо не изменилась: в январе в Сталинске было лишь 22 муниципальных автомобиля — всё те же 15 автобусов, пять грузовиков и два легковых такси, но из них работали семь, а остальные стояли на ремонте. Поэтому открытие каждого нового пригородного маршрута народ встречал с энтузиазмом. Так, 10 июля 1940 года открылась автобусная линия «Сталинск — Байдаевка», к сожалению с одним автобусом на маршруте. Поскольку посёлок Байдаевка в черту Сталинска тогда ещё не входил, этот маршрут можно смело назвать вторым загородным после осиновского. Следующие два постоянных автобусных маршрута открылись лишь по окончании войны — 27 февраля 1946 года: первый связал Соцгород (т.е. старый центр) с Верхней колонией, а второй — с Редаково. На них вышли дополнительно к имевшимся девять новых автобусов.

С постройкой к концу 1946 года макадамного шоссе длиной 3,4 км был пущен пригородный автобус в новый посёлок Садопарк. 5 октября 1947 года трест «Дорпромстрой» под руководством товарища Самсонова завершил строительство 14-километрового шоссе «Старокузнецк — Абашево» в гравийном исполнении. Именно на стройке этой трассы впервые в Кузбассе была применена вся известная тогда дорожная техника: грейдеры, самосвалы и два 10-тонных катка. Следующей весной шоссе заасфальтировали и пустили по нему дополнительный автобус. А в сентябре 1948 года автобусы стали сворачивать с этого шоссе и направо — через понтонный мост к селу Атаманово и посёлку Высокий, где были проложены первые километры автодороги «Сталинск — Томь-Уса» к новому месторождению угля.

Таким образом, автобусное сообщение ограничивалось ближайшими пригородами Сталинска — даже в соседние города попасть можно было только поездом. А в областной центр приходилось вообще добираться старым ямским трактом, проложенным ещё в XVII веке через Бунгур, Монастырское (Прокольевск), Бачаты (Белово), Брюханово (Красное) и Камыслу (Промышленный), по дороге, внесённой в 1809 году в реестр путей Российской империи и снабжённой ещё до Наполеона 37-ю ямскими станциями. Дорога в сухую погоду страшно пылила, а в дождь становилась непролазной.

Когда появилась возможность развивать более дальние автобусные маршруты?

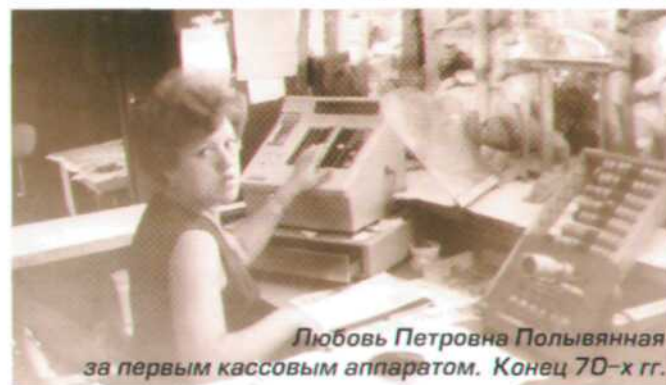
— Только в 1951 году, когда проложили первую в Кузбассе межгородскую гравийную дорогу, связавшую город Великого Ленина с городом Великого Сталина: Ленинск-Кузнецкий со Сталинском. Одновременно с развитием автострэд в те годы в мире вообще и в Стране Советов, в частности, появился новый тип общественного сооружения — автостанция. Она «отпочковалась» от железнодорожного вокзала и, как уже тогда правильно решили градостроители, ушла от него совсем недалеко. Железнодорожный вокзал находился на Вокзальной улице и был отделен железнодорожными путями от основной части города. Это расположение зодчие сочли перспективным и в начале 1950-х запланировали новую Привокзальную площадь с обоими вокзалами (ж/д и авто-) на стыке трёх проспектов — Курако (тогда



Проект Курако и Привокзальная площадь. Павильон для продажи билетов. 1964 г.



Автовокзал. 1968 г.



Любовь Петровна Поливьяная за первым кассовым аппаратом. Конец 70-х гг.

Диagonальное шоссе), Молотова (ныне Металлургов) и Центрального (ныне Бардина). 2 ноября 1952 года горисполком утвердил проект застройки района вокзала, разработанный архитектором Георгием Градовым из московского института «Гипрогор». «Большевистская сталь», описывая проект, ударение сделала совсем не на вокзалах, а на соответствии с духом эпохи: «Красиво будет оформлена Вокзальная площадь. В центре её будет воздвигнут 35-метровый монумент великого вождя народов Иосифа Виссарионовича Сталина». 35 метров — это приблизительно с 12-этажный дом.

Между тем за 1955-57 годы автобусы Сталинска перевезли 23 млн. пассажиров (на 1 января 1959 года в Новокузнецке было 77 автобусов). Общая протяжённость автобусных линий города тогда составляла 225 км, и она росла: за 1954-57 годы был построен 141 км новых дорог, в том числе в 1957 году — 26 тыс. кв. метров. Много по сравнению с предыдущими годами, но совсем мало в сравнении с трамваем, который за 1954-57 годы



Здание автовокзала. 30-е гг.



Зал ожидания

перевёз 153 млн. пассажиров, прибавив в свой состав 17 вагонов и новую линию от Советской площади до Малозатяжки. Довольно скромно выглядел автобусный парк Сталинска и на фоне других городов Кузбасса. К примеру, к концу 1950-х автотранспортная контора маленького Гурьевска располагала почти 40 автобусами.

В 1957 году кроме городских ежедневно ходили и четыре автобуса по междугородным маршрутам «Сталинск – Междуреченск» и «Сталинск – Осинники», куда вели уже макадамные дороги. Судя по всему, туда ходили вполне комфортабельные для своего времени ЗИС-155 и ЗИЛ-158. В Ленинск же можно было уехать, как бы сейчас выразились, только charterным рейсом и только «лазиком».

17 мая 1958 года автогужевая трасса «Ленинск-Кузнецкий – Сталинск» была заасфальтирована, и Сталинская транспортная контора открыла первую постоянную действительно междугородную, а не пригородную автобусную линию «Сталинск – Кемерово». Автобусы ЗИЛ-158 ходили дважды в день, затрачивая на дорогу по 8 часов 47 минут. Билеты стоили дешевле железнодорожных, хотя поезд шел 10 часов. С тех пор автобусы стали ходить почти в три раза быстрее, а вот поезда катятся меньше лишь на час.

1 августа 1958 года был открыт ещё один дальний маршрут – «Сталинск – Гурьевск». Из Гурьевска автобус ПАЗ-672 выходил в 06-05, после обеда прибывал в наш город и к ночи успевал вернуться обратно. А 20 августа 1960 года через Сталинскую автостанцию открылось постоянное движение на всём протяжении асфальтированной магистрали «Кемерово – Междуреченск» через все города и посёлки южного направления.

А когда по междугородним маршрутам стали курсировать «Икарусы»?

— Это произошло 10 октября 1962 года: по маршруту, соединяющему нас с областным центром, выехал новый междугородный автобус «Икарус» с характерными для того времени округлыми формами и хромированными деталями. Газета сообщила: «Икарусы очень удобны и красивы, снабжены откидными сиденьями. В машине есть радио и буфет с холодильником. Автобусы будут курсировать по маршруту «Новокузнецк – Кемерово».

Существовали какие-то правила для пассажиров и кондукторов?

— Конечно же, они были: 16 июля 1962 года Новокузнецкий горсовет утвердил правила пользования автобусами, и, надо сказать, некоторые из них для современных горожан выглядят несколько странно. Например, запрещалось входить в автобус при объявлении кондуктора об отсутствии свободных мест, а сам кондуктор был обязан... называть свою фамилию. Штраф составлял 50 копеечек. Бесплатно могли ездить милиционеры, слепые и инвалиды без обеих ног или рук.

Когда появилось здание автовокзала?

— К сожалению, своего здания автовокзала в уже тогда 400-тысячном городе не было – касса и зал ожидания ютились в жилой пятиэтажке по проспекту Курако, 2, а функции посадочной платформы выполняла деревянная времянка-автостанция на Привокзальной площади перед котлованом будущего железнодорожного вокзала. 1 августа 1962 года здесь была обустроена большая площадь под автобусы, для чего строители срыли холм

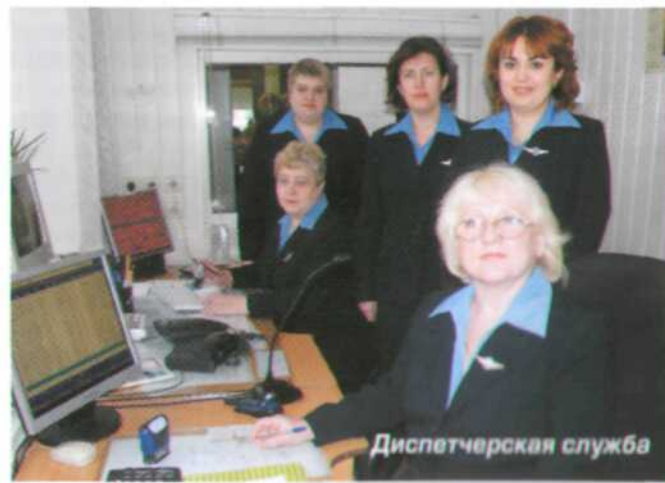
между нынешним ж/д вокзалом и магазином «Привет», разобрали 700 метров старых трамвайных путей и уложили новые.

27 декабря 1962 года торжественно открылся железнодорожный вокзал, и тогда же было принято решение строить автовокзал. Одновременно началось возведение автовокзала в Кемерове (сдан в 1966 году), автостанции в Гурьевске (открыта 7 августа 1966 года) и т.д.

Эпоха для создания неповторимого архитектурного облика была не самой удачной – в стране завершилась борьба с излишествами, и всё новое строительство допускалось лишь по типовым проектам. Прислали такой и в Новокузнецк, вернее сразу два – автовокзала и аэровокзала. Привязкой и доработкой первого занималась архитектор «Кемеровогорпроект» (ныне «Кузбассгражданпроект») Л.И. Бурская. В 1963 году СУ-1 «Кузнецкжилстрой» начало его возведение.

Строили аэро- и автовокзал одновременно, и 23 февраля 1968 года, через месяц после пуска аэровокзала, был введён нынешний Новокузнецкий автовокзал общей площадью 1400 кв.м и залом в 904 кв.м со сплошным остеклением. Архитекторы ни на йоту не отстали от Запада и спроектировали автовокзал в том же выразительном стиле Мис ван дер Роз и в едином комплексе с ж/д вокзалом. Могли бы остеклить его и круговую, но в Стране Советов были перебои со стеклом – остродефицитное витринное стекло достал для вокзала депутат Верховного Совета СССР Герой Соцтруда казимолец Александр Григорьевич Картавых – выбил его лично у «завхоза Советского Союза» Эммануила Дымшица.

Первые два года вокзал простоял кирпичным, затем, в соответствии с проектом, его оштукатурили. Такая стилистическая особенность, как сплошное остекление, приводила и к проблемам с промерзанием – рамы по проекту были изготовлены из простого металлического уголка. Зато соблюден важный для вокзала принцип связи с внешней средой и единства объёма: находясь в любой точке вокзала, пассажир в идеале должен видеть любую другую точку зала.



Диспетчерская служба



Б.М. Шукелович, начальник автовокзала (1988 – 2001 гг.), В.П. Крепких, старший диспетчер с 1990 г. (работала с 1967 по 2003 гг.), С.М. Деревягин



Ветераны Новокузнецкого автовокзала

Именно в те годы автобус становится ведущим видом транспорта как в городе, так и в междугородном сообщении. Если на 1 января 1966 года в Новокузнецке было 302 автобуса, то в конце 1966 года – 341, в конце 1967-го – 358. И хотя за 1969 год в Новокузнецке трамваи перевезли больше пассажиров, чем автобусы (соответственно 70 и 61 млн.), количество последних к концу года (их было 376) уже существенно превышало число трамваев (205).

Важной вехой в истории автопассажирских перевозок стал переход на новые автобусы «Икарус-180». Сначала 27 ноября 1970 года в Новокузнецк прибыли сочленённые 150-местные «Икарусы», приписанные к ПАТП-2, — их направили на городские маршруты, а 4 июня 1975 года из Венгрии поступили 20 новых комфортабельных автобусов «Икарус» — уже для дальних маршрутов. Тогда за пять лет областное управление пассажирского транспорта увеличило перевозки с 182 до 539 миллионов человек в год. На 1 марта 1978 года в Новокузнецке было 518 автобусов, в 1982 году – 564, которые ходили они по 55 городским и 23 пригородным маршрутам.

Расширению пассажиропотока способствовало активное дорожное строительство. Сегодня автотранспорт доставляет пассажиров практически в любой пункт области.

Чем сегодня живет коллектив автовокзала?

— На сегодняшний день автовокзал имеет дружный коллектив в составе 87 человек. Обслуживание потенциальных пассажиров ведётся через 9 автоматизированных касс, которые продают билеты на все направления, предварительно за 10 дней. Возможна продажа билетов обратного и прямого направления с других вокзалов: Таштагола, Междуреченска, Мысков, Киселёвска, Гурьевска, Белова. Служащие справочного бюро компетентно предоставляют информацию о существующих маршрутах, рейсах, льготах, тарифах. Диспетчерская служба также имеет автоматизированные рабочие места, работает круглосуточно, осуществляет диспетчерское сопровождение всех автобусов, отправленных в рейс. В перспективе — установка системы спутниковой навигации.

Если говорить о количестве маршрутов, то мы обслуживаем 39 маршрутов различных видов сообщений: 11 пригородных, 19 междугородних, 8 межсубъектных, 1 международный.

Сегодня идет реконструкция автовокзала...

— Да. И это вызвано увеличением объема перевозок. С платформ Новокузнецкого автовокзала отправляются 263 автобуса и около 6000 пассажиров ежедневно (2,1 миллиона человек в год). По сравнению с 2003 годом пассажиропоток увеличился на треть. В связи с этим решено провести реконструкцию существующего здания автовокзала и перронной площади.

15.11.07 г. защищен на градостроительном совете эскизный проект внешней отделки, входных узлов здания автовокзала, выполненный главным архитектором творческой мастерской «Архат» Владимиром Михайловичем Третьяковым под руководством почетного архитектора России Антона Анатольевича Тена. Для воплощения в реальность проектов 01.10.07 г. начаты строительные работы, которые ведет получившее государственную тендер ЗАО СК «ЗапсибМеталлургМонтаж» под руководством генерально-



Проект реконструкции здания автовокзала

го директора Владимира Андреевича Ветлугина. По проекту «Кузбассград-данпроект» под руководством Бориса Павловича Батеева в зале ожидания автовокзала будет построен второй этаж консольного типа для пассажиров: станет просторнее. Будут проведены работы по реконструкции систем отопления, вентиляции, электроснабжения, появятся система кондиционирования воздуха, кафе, комната отдыха водителей, комната матери и ребенка, комната милиции.

Для улучшения качества обслуживания пассажиров на перроне в перспективе будет построен перронный модуль, вместо существующего навеса. Перронный модуль представляет собой двухэтажное здание, прилегающее к существующему. На первом этаже появится посадочный терминал 568 кв.м, с автоматизированными рабочими местами перронных контролёров. На втором этаже предусмотрено 565 кв.м дополнительной площади ожидания для пассажиров и встречающих.

Автоматизация рабочего места перронного контролёра позволит увеличить скорость обслуживания, улучшит качество заполнения документации льготных категорий граждан, уменьшит время задержки автобусов. Пассажиры не будут мерзнуть зимой и страдать от жары летом при ожидании посадки в автобус, им не придется дышать выхлопными газами, которыми Привокзальная площадь переполнена. Реализация данного проекта возможна при переносе места отстоя автобусов с верхней площади на улицу Транспортную, на другую сторону, к скверу. На существующую площадку автобусы будут подъезжать только для посадки пассажиров.

В общем, мы надеемся, что нам удастся сделать все, чтобы пассажирам стало удобно, комфортно и поездки в любом направлении не были утомительными.

Записала Ирина Казанцева