

## **Создание первых транспортных организаций города**

В первом Паспорте г. Абакана отмечено, что в 1931-1932 годы в городе нет автобусов и нет коммунального (то есть в ведении города) грузового и гужевого транспорта [1]. Но в это время в отдельных организациях уже стали появляться автомобили. В начале 1930-х годов автомобилей было еще мало, их заменял гужевой транспорт. В акте обследования деятельности Абаканского городского коммунального хозяйства за 1935 год отмечалось, что конный двор Горкомхоза имеет 49 рабочих лошадей, в том числе гужевого транспорт – 38 лошадей, из них легковых - 3 лошади. Кроме того, с 10 ноября т. г. получена 1,5 тонная грузовая автомашина «ГАЗ-АА», приобретенная за 6 тыс. рублей. Гужевой транспорт осуществляет перевозку строительных материалов для работы строительной конторы Горкомхоза и частично для других организаций. Также занимается доставкой топлива в Горкомхоз для снабжения населения» [2]. Грузовые и пассажирские перевозки на дальние расстояния, например в Таштып и Аскиз производились также гужевым транспортом.

**Грузовой автотранспорт** города начинается с создания двух крупных автомобильных хозяйств: в 1936 году - Абаканской автобазы «Союзсовхозтранс» и в 1938 году – Хакасского автоотряда «Союззаготтранс». Эти предприятия обслуживали преимущественно нужды сельского хозяйства, а также занимались грузоперевозками. Машины на период уборочной кампании, то есть уборки хлеба с полей колхозов и совхозов, работали не только на территории области, но и в Назарово, Красной сопке, Ужуре и других районах. Возили собранное зерно от колхозов и совхозов до приемных пунктов «Заготзерно». Наряду с выполнением государственных планов, предприятия собственными силами вели строительство жилья для рабочих и производственных помещений базы.

На 1 января 1937 года в Абаканской автобазе «Союзсовхозтранс» состояло 46 грузовых автомашин, из них 8 машин - марки ГАЗ-АА, грузоподъемностью в 1,5 тонны, 23 машины – АМО-3 (2,5 тонны) и 15 машин - ЗИС-5 (5 тонн). Через год автопарк машин увеличился за счет большегрузных ЗИС-5 до 77 машин: из них 21 машина – АМО-3, 55 машин - ЗИС-5 [3].

Машины автобазы «Союзсовхозтранс» в 1938 году вывозили с Кибик-Кордонского месторождения мрамор для отделки Дворца Советов в Москве.

С 1938 года (по 1955г.) существовала система Главного Управления автомобильного транспорта Министерства заготовок СССР («Союззаготтранс»), которая имела союзное значение и меняла за это время, несколько раз подчинённость. Автоотряд «Союззаготтранс» был создан 20 июля 1938 года и располагался за городом на пустыре, рядом с усадьбой машинно-тракторной станции (МТС). За предвоенные годы оно превратилось в крупное организованное предприятие.

На 1 января 1941 года в автоотряде «Союззаготтранс» имелось уже 133 автомашины, при этом в автобазе «Союзсовхозтранс» было 78 автомашин. Машины автоотряда «Союззаготтранс» также участвовали в вывозе хлеба с полей колхозов и совхозов во время уборочной страды. Кроме этого, задачами и функциями предприятия на протяжении многих лет являлись: ремонт технического оборудования, оказание услуг по перевозкам грузов предприятиям Хакасии и Красноярского края, в том числе в Монголию и Китай. В Монголию возили автомобильные покрышки. За период своей деятельности предприятие неоднократно меняло свое название:

- 1938 год - Хакасский автоотряд «Союззаготтранс»,
- 1946 год - Хакасская автобаза «Союззаготтранс»,
- 1949 год - Хакасская авторота «Союззаготтранс»,
- 1954 год - Хакасская авторота «Союзсельхозтранс»,
- 1959 год - Абаканское автотранспортное хозяйство № 2,
- 1962 год – Автомобильная колонна № 1259 (Абаканского автотреста),
- 1993 год – АООТ «Автоколонна № 1259».

В 2003 году собрание акционеров АООТ «Автоколонна № 1259» приняло решение о ликвидации предприятия [4].

Одним из первых водителей автоотряда «Союззаготтранс» был Мордвинков Иван Тихонович, который был принят шофером 15 сентября 1938 года. Через два года он был призван в ряды РККА (Рабоче-Крестьянской Красной Армии), затем началась война. Вернулся Мордвинков И.Т. из Советской Армии в автоотряд «Союззаготтранс» 5 сентября 1945 года и проработал на своем предприятии многие годы. Отсюда же, вернее уже из Автоколонны № 1259, уволен 16 июня 1980 года, в связи с уходом на пенсию. Сохранилась фотография 1946 года, на которой Мордвинков И.Т. сфотографирован на территории автоотряда «Союззаготтранс» у своей автомашины «Шевроле».

На 1 января 1941 года в городе 40 организаций имеют 413 единиц автотранспорта, причем более половины из них содержится в двух крупнейших автохозяйствах: в автоотряде «Союззаготтранс» было 133 автомашины, в автобазе «Союзсовхозтранс» - 78 автомашин. Из остальных организаций наибольшее число машин имели: Облстройтрест - 13 автомашин, Абаканская контора автотранспорта – 8 машин, Хакоблпотребсоюз – 9 машин, база Маслопрома - 6 машин [5].

На 1 января 1941 года в городе имеется 352 грузовые автомашины, в том числе 212 машин марки ГАЗ АА, 119 - ЗИС-5, 2 машины – ЯГ. Также уже было 42 легковых автомобиля, 4 мотоцикла и 7 автобусов, в том числе по маркам: 3 автобуса – ГАЗ АА, 1 – ЗИС-5, 1 автобус - ЗИС-8 и 2 автобуса – ЗИС-16.

В это время для хранения автотранспорта предприятия города имеют:

- 1) 31 гараж на 90 машино-мест (построенные или переоборудованные под гараж помещения);
- 2) 15 крытых помещений, приспособленных для стоянки 26 автомобилей;
- 3) одна оборудованная стоянка на 50 автомашин (для безгаражного хранения автомобилей), на которой имелись установки для обогрева машин.

Все машины в городе обеспечивала бензином одна бензинораздаточная колонка, емкостью 27180 литров бензина. В городе уже имелись две самостоятельные авторемонтные мастерские на 26 машино-мест. Еще 4 мастерские на 14 машино-мест находились при гаражах [6].

Началась война, количество автомобилей сократилось более чем в 2 раза. На 1 января 1942 года в городе осталось 185 автомобилей, из них грузовых - 167 машин, легковых – 6 автомобилей, пожарных машин – 5, автобусов - 5. Наибольшее число машин сосредоточено в автоотряде «Союззаготтранс» 73 автомашины (40%), в автобазе «Союзсовхозтранс» - 26 [7].

Поступления автомобильной техники из Красной Армии обратно в автохозяйства, в предприятия и организации возобновились уже в 1944 году. Советская Армия к тому времени стала исправно пополняться новыми отечественными и ленд-лизскими автомобилями, а выработавшие свой ресурс трофейные грузовики стали отправлять на восток – в тыл, который испытывал огромную нужду в автотранспорте. В первую очередь это касалось сельскохозяйственных регионов, стратегической задачей которых были уборка и вывоз урожая и хлебозаготовки, крайне необходимые для снабжения не только армии, но и страны в целом. В архивах Красноярского края сохранились документы с информацией о том, что значительное количество автомобилей иностранного производства после войны было передано организациям, обслуживающим преимущественно нужды сельского хозяйства. Так, на январь 1946 года на балансе краевых автобаз «Союззаготтранса» находилось 485 автомобилей иностранного производства, что составляло более половины имевшегося в этой структуре автомобильного парка. В основной своей массе это были американские автомобили: «Студебекер» и «Шевроле», которые в отличие от марок «ГАЗ» и «ЗИС», обладали более высокими эксплуатационными качествами, а главное – на порядок лучшей проходимостью.

Автомобили иностранного производства появились и в нашем городе. Например, в отчете за 1 квартал 1946 года Автороты «Союззаготтранс» отмечено 30 грузовых автомашин «Шевроле», 15 машин «Суцзими» [8]. Кроме названных марок, в городе имелись «Форды», «Студебекеры».

В 1947 году в городе насчитывалось уже 396 грузовых автомашин, из них: в «Автороте» находилось 76 автомашин, в «Союзсовхозтрансе» - 55, в «Горавоттрансе» - 17, ведомственные организации имели 248 автомашин.

В 1957 году город имел уже 1342 грузовые автомашины, за 10 лет парк грузовых автомобилей увеличился в 3,4 раза. В 1958 году весь легковой автотранспорт города был объединен в 4 автохозяйства, через год было еще укрупнение, в результате которого образовано два грузовых автохозяйства № 2 и № 3. Был создан областной «Автотрест», в ведении которого находился

весь автопарк области. Легковой автотранспорт области был сосредоточен в АТК – 50, где находился автобусный парк, а также легковые такси. «Абакану – 75» [9].

**Пассажирский транспорт.** В 1920-е годы между пристанью и вокзалом, наблюдается усиленное движение, как летом, так и зимой, так как Абакан является перевалочным пунктом для Минусинска. В 1935 году в акте обследования деятельности Абаканского городского коммунального хозяйства отмечалось, что рейсы автобусов по маршруту «вокзал-пристань» являются вполне рентабельными, необходимо 2 автобуса по 15 мест каждый» [10].

На 1936 год город запланировал приобретение трех автобусов. Кроме того, требовалось наладить постоянную автобусную связь по трем направлениям: Абакан – Черногорск, Абакан – Минусинск и Абакан - Аскиз - Таштып. Грузовые и пассажирские перевозки в Таштып производились гужевым транспортом. А также в плане было приобретение двух грузовых автомашин и одного легкового автомобиля [11].

13 июня 1938 года Горисполком принимает постановление «Об открытии в городе «Автогужтранспорта»: «В связи с возросшей потребностью в транспортных перевозочных средствах в г. Абакане, ввиду большого грузопотока, разгрузки станции железной дороги, пристани поставить вопрос об открытии в г. Абакане транспортной конторы «Автогужтреста», а также об открытии автобусо-пассажирских перевозках «Автогужтрестом» по линии Абакан - Таштып, Абакан - Черногорск» [12]. Позже, эта контора была преобразована в Абаканскую контору автотранспорта, «Горавтотранс».

В 1939 году в городе появились первые автобусные маршруты, связывая новый Абакан со старой частью города. Наконец-то решился вопрос с автобусным движением, в котором город очень нуждался, так как расстояние от пристани до железнодорожного вокзала было около 3 км, от центра до пристани – около 2 км, передвигались на лошадях (если имелась возможность), а в основном добираться приходилось пешком. По решению Горсовета в г. Абакане с 24 июля 1939 г. открылось регулярное автобусное движение по маршруту: «Вокзал–центр–пристань» с 7 час. утра до 12 час. ночи ежедневно. Такса стоимости проезда: Вокзал–Первомайская площадь – 20 коп.; Первомайская площадь–Горсовет – 20 коп.; Горсовет–Лагерь ОСО (Осоавиахим) – 40 коп.; Лагерь ОСО – Пристань – 20 коп. Общий маршрут: «Вокзал-Пристань - 1 руб. 10 коп.» [13].

В 1940 году автобусный парк г. Абакана состоял из 5 автобусов, в городе курсируют уже два пассажирских автобуса, по новому расписанию (с заходом на рынок) по маршруту: кирпичный завод – элеватор – вокзал – Дом Советов – рынок – колхозная школа – лагеря Осоавиахима – пристань. Остальные автобусы поддерживали связь с г. Черногорском, п. Лесозаводом и с. Таштыпом. В газете «Советская Хакасия» было помещено фото автобуса с надписью: «По улицам Абакана курсирует изящный, обтекаемой формы, комфортабельный 40-местный автобус «ЗИС-16» [14].

В 1940 году произошло еще одно знаменательное и приятное для горожан событие, о чем жители узнали из сообщения в газете: «Абаканская контора автомобильного транспорта 10 июня получила 3 такси. Автомшины предназначены для обслуживания граждан города. Стоимость проезда 3 пассажиров по городу 1 руб. 15 коп. за машино-километр и по загородным маршрутам - 1 руб. 20 коп. за машино-километр. Сегодня такси сдаются в эксплуатацию. Для большего удобства населения конторой автотранспорта будут удовлетворяться заявки по вызову такси на дом» [15].

На 1 января 1941 года в городе имеется 7 автобусов, в том числе по маркам: 3 автобуса – ГАЗ АА, 1 – ЗИС-5, 1 автобус - ЗИС-8 и 2 автобуса – ЗИС-16 [6]. Все автобусы заходили на базарную площадь, а некоторые начинали движение по маршруту от нее, и естественно, здесь на площади, в конце 30-х годов появился первый вокзал. Это было небольшое одноэтажное деревянное помещение, которое быстро стало тесным для растущего автобусного движения. Старый вокзал прослужил до 1967 года, пока рядом с ним не было построено новое просторное здание автовокзала.

В 1958 году в городе уже было 33 автобуса, 22 легковых такси, общее протяжение городских автобусных маршрутов составляло 39 километров, за год перевезено 12,4 млн. пассажиров (в 1945 году - 4,7 млн. пассажиров). Маршруты «Абакан - Минусинск» обслуживались автобусами г.Минусинска. Рейсы «Абакан - Кызыл» выполняли автобусы г.Кызыла.

Легковые такси городского парка обслуживали все линии: до г.Черногорска, г.Минусинска и г.Кызыла. Также легковые такси г.Черногорска, г.Минусинска и г.Кызыла обслуживали своих пассажиров до г.Абакана [16].

## **Примечания**

1. ГКУ РХ Национальный архив. Ф.169.Оп.1.Д.19.Л.112. Экономико-статистический справочник (паспорт г.Абакана), 1933г.
2. ГКУ РХ Национальный архив. Ф.46.Оп.1.Д.125.Л.30,33,36.
3. ГКУ РХ Национальный архив. Ф.353.Оп.1.Д.3.Л.42.
4. ГКУ РХ Национальный архив. Опись Ф.№ Р-511.АООТ Автоколонна № 1259.
5. ГКУ РХ Национальный архив. Ф.417.Оп.1.Д.16.Л.13.
6. ГКУ РХ Национальный архив. Ф.417.Оп.1.Д.16.Л.5,6.
7. ГКУ РХ Национальный архив. Ф.417.Оп.1.Д.16.Л.55.
8. ГКУ РХ Национальный архив. Ф.417.Оп.1.Д.35.Л.21.
9. Статистический сборник, Хакасстат, Ч.1.Р.1.С.83. Абакан, 2007г.
10. ГКУ РХ Национальный архив. Ф.46.Оп.1.Д.125.Л.30,33,36.
11. ГКУ РХ Национальный архив. Ф.46.Оп.1.Д.125.Л.120.
12. ГКУ РХ Национальный архив. Ф. Р.39. Оп.1. Д.324. Л.66.
13. «Советская Хакасия» № 168, 24.07.1939г.
14. «Советская Хакасия» № 91, 20.04.1940г.
15. «Советская Хакасия» № 133, 12.06.1940г.
16. «Абакану - 75». Статистический сборник, Хакасстат, Ч.1.Р.1.С.84. Абакан, 2007г.

50 лет назад в области начало работать одно из первых автомобильных предприятий «Союзсовхозавтотранс». Воспоминаниями о тех далеких и трудных временах, о своих товарищах делится сегодня ветеран войны и труда Л. Я. БОНДАРЕНКО.

В 1937 году, в момент образования нашей автобазы, она была, пожалуй, самой крупной в области. В ней насчитывалось около ста автомобилей. Их количество, как и сам характер грузоперевозок, наглядно свидетельствовали о тогдашнем уровне развития области. Самые напряженные дни были, в основном, в весеннюю, летнюю и осеннюю пору на перевозках сельскохозяйственных грузов. Зимой же из-за отсутствия хороших дорог объем грузоперевозок резко сокращался. Мы в основном были заняты на станционных работах в Шира и Копьево. Автобаза была единственной для сельской местности, работать приходилось не покладая рук, особенно летом. За это водители неоднократно награждались Почетными грамотами.

Самым трудным испытанием стала, конечно, война. В 1941 году из почти двухсот автомобилей сто пятьдесят были сразу же вместе с водителями отправлены на фронт. В Абакане осталась плохая техника: хорошая-то ушла на фронт. А надобность в автомобилях, если и уменьшилась, то ненамного. Так что трудиться приходилось, как говорится, от зари до зари. О тех трудных временах написано и рассказано уже немало. Меня же заставило взяться за перо желание хоть немножко рассказать о тех людях, кто на своих плечах вынес все тяготы военного времени. Особенно теплых слов заслуживают женщины. Тогда они составляли большую часть коллектива и работали наравне с мужчинами. Назову хотя бы нескольких из них. Это Анна Резникова, она работала на газогенераторном автомобиле, Галина Третьякова, Клавдия Москалева, Мария Курячева, Татьяна Багацкая, Мария Моро-

зова, Дарья Захаренко, Дарья Ивашкина, Мария Екимова и многие другие.

В те годы широко были распространены семейные династии. На автобазе работало по три, четыре человека из одной семьи, трудились они, как правило, на редкость дружно. Это семейные династии Демченко, Козловых, Пличевых, Подшиваловых, Громовых и многих других.

Коллектив автобазы принимал также непосредственное участие в оказании помощи фронту. Мы за годы войны отремонтировали для фронта более 600 автомашин и свыше 100 для районов страны, бывших в оккупации.

Начиная с 1944 года, предприятие оказывало также помощь братской Туве. Через крутые перевалы на своих стареньких ЗИС-5 и ЯК-4 возили сельскохозяйственную технику, а оттуда для фронта продукты питания, одежду.

В Кызыл и сегодня дорога непростая, а тогда была тем более. Но наши шоферы Г. Погоньшев, В. Мищенко, В. Даниленко, М. Морозова осуществляли перевозки без единой аварии и всегда в срок.

Наша автобаза приняла также активное участие в оказании помощи братской республике и кадрами, и техникой в организации автотранспортного предприятия в Кызыле.

За трудовые успехи в военные годы Абаканская автобаза была удостоена краевого переходящего Красного знамени Всесоюзного Министерства совхозов СССР.

В 1960 году Абаканская автобаза «Союзсовхозавтотранс» была реорганизована в автоколону № 1260. Вот такая вкратце история у ныне известного коллектива автотранспортников.

## Историческая справка

« 20 июля 1938 г. на окраине г.Абакана ( на пустыре ) образовался автоотряд «Союззагот - транс».

До 20 июня 1941г. предприятие выполняло задачи государственных планов, а так же собственными силами вело строительство и укрепление материальной базы.

За предвоенные годы с пустыря оно превратилось в сильное организованное подразделение, которому в мае 1942 года было доверено фронтное задание по выпуску с капитального ремонта автомобилей.

Личный состав автоотряда с достоинством выполнил это» ответственное поручение. (из приказа № 38 от 20 июля 1998 года).

Основными задачами и функциями организации на протяжении многих лет являлись: ремонт технического оборудования, оказание услуг предприятиям Хакасии и Красноярского края по перевозке грузов, в том числе за границу ( в Монголию, Китай), в частности, в Монголию возили автомобильные покрышки.

За период деятельности данное автотранспортное предприятие много раз переименовывалось: «Хакасский автоотряд «Заготтранс» (1938г.); «Хакасская автобаза «Союззаготтранс»(1949г.); «Хакасская авторота «Союзсельхозавтотранс» (1953г.); «Абаканское автомобильное хозяйство 1259»(1958г.); «Автомобильная колонна 1259» (1962г.).

Все перечисленные названия организации взяты из заголовков приказов, специальных указаний по переименованиям нет до 01.03.79г. – «Абаканское автотранспортное предприятие»; с января 1988г. – «Абаканское производственное объединение автотранспорта»; с 28.03.93г. – Акционерное общество открытого типа «Автоколонна 1259» (свидетельство администрации г.Абакана № 957).

Автоколонна 1259 было передовым предприятием в городе и Хакасии. В частности, оно успешно принимало участие в городском социальном соревновании за повышение эффективности производства, качества работы и выполнение государственного плана. Постановлением Абаканского ГК КПСС, исполкома горсовета народных депутатов, горкома ВЛКСМ от 21.04.81г. за № 31 коллективу Автоколонны 1259 присуждено переходящее Красное Знамя, предприятие занесено на городскую Доску Почета.

Ежегодно коллектив, в основном водительский состав и комсомольцы, выезжали на сельхозработы (посевную, сенокос, уборочную) в подшефный совхоз «Путь к коммунизму» Алтайского района (сохранились фотодокументы за 1953, 1954, 1970, 1983 годы - фотоальбом передан на хранение в филиал ЦГАРХ).

Возглавляли предприятие – директор, главный инженер, заместители по производству и хозяйственно-бытовым вопросам. Большую часть коллектива составляли – водители, автомеханики, слесари-ремонтники. Поскольку предприятие было областным, у него были подразделения в районах Хакасии (например, Таштыпское - оно упоминается еще в 1938 году, специалисты этого подразделения И.Варнавский, В.Бурков приказом № 3 от 28.10.38г. были переведены в Абакан – техноруком и ст.диспетчером). Среди первых начальников автоколонны г.Абакана упоминается В.Красильников (приказ № 141 от 26.09.39г.).

В результате развала СССР и проведения реформ в Российской Федерации в услугах предприятия перестали нуждаться, и хозяйство пришло в упадок.

23.02.2003 собрание акционеров АООТ «Автоколонна 1259» приняло решение о ликвидации предприятия.

В период ликвидации общества установлено, что стоимость имущества АООТ «Автоколонна 1259» недостаточна для удовлетворения требований кредиторов.

14.10.2003г. Арбитражный суд Республики Хакасия вынес решение признать Акционерное общество открытого типа «Автоколонна 1259» несостоятельным (банкротом).

Документы организации, главным образом - приказы по основной деятельности, личному составу, ведомости по начислению заработной платы, личные карточки формы Т-2

сохранились в полном объеме (за исключением приказов всех видов за 1944 - начало 1945 годов, а так же приказ №103 за конец 1979 – начало 1980 годов, которые не сохранились).

Ряд документов находятся в ветхом состоянии (приказы по основной деятельности и личному составу за 1938-1939гг., списки рабочих и служащих в период Великой Отечественной войны). В некоторых документах встречаются нечитаемые страницы.

В связи с ликвидацией АООТ «Автоколонна 1259» 02.08.2000г. создана экспертная комиссия по приведению документов в надлежащее состояние для передачи их в госархив.

Экспертной комиссией организована работа по подготовке документов к передаче на госхранение, проведена научно-техническая обработка документального массива за 1938-2004гг.

Всего рассмотрено документов: дел постоянного хранения - 30; длительного срока хранения - 311; кроме того описаны 88 не востребоваанных трудовых книжек; укомплектованы 127 дел временного хранения; составлен акт о выделении к уничтожению документов в количестве 327 дел.

Историческую справку составила

Р.И.Маркова.

### ЛИСТ ПЕРЕИМЕНОВАНИЙ

1938 год	Хакасский автоотряд «Союззаготтранс»
март 1946 год	Хакасская автобаза «Союззаготтранс» 1949 год (Приказ № 117 от 27.03.1946 г.)
январь 1949 год	Хакасская авторота «Союззаготтранс»
апрель 1954 год	Хакасская авторота «Союзсельхозтранс»
январь 1959 год	Абаканское автотранспортное хозяйство № 2
август 1962 год	Автомобильная колонна № 1259 (Приказ Абаканского автотреста № 371 от 01.08.1962 г.)
июль 1993 год	Акционерное общество открытого типа «Автоколонна № 1259» (АООТ «Автоколонна № 1259» (Свидетельство о регистрации № 957 от 28.03.93 г. Абаканской Администрации)

