

100

лет

автобусному движению:

**линии жизни на ладонях
столицы**

Минск
«Издательский дом Сегмент»
2024



Уважаемые сотрудники и ветераны автобусного движения!

В этом году мы отмечаем уникальное событие – 100-летие со дня появления первых автобусов на минских улицах. И каждый, кто связал свою профессиональную судьбу со столичными автобусными парками, внес неоценимый вклад в развитие городской инфраструктуры, сделав жизнь минчан комфортной.

Труд каждого специалиста и его преданность своему делу заслуживают самой высокой оценки и глубокого уважения. Благодаря вам автобусное движение Минска всегда было и остается надежным, безопасным и востребованным.

Особую признательность хочу выразить ветеранам отрасли, которые самоотверженно строили и развивали наше транспортное хозяйство. Ваши знания, опыт и мудрость стали основой для достижений новых поколений работников. Вы показали пример личных качеств и профессионализма, которому теперь следует молодежь.

Мы гордимся тем, что в нашем городе работает такой высококвалифицированный и слаженный коллектив. Пусть каждый новый рубеж, который вы преодолеете, станет еще одной ступенью к успеху!

Председатель Минского городского
исполнительного комитета
Владимир Евгеньевич Кухарев



Уважаемые коллеги!

От имени Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь поздравляю вас с радостным и знаменательным событием – 100-летним юбилеем автобусного движения в столице нашей страны!

Это не просто круглая дата – это целый век, полный труда и постоянного стремления к совершенству. Вы не только обеспечивали бесперебойные перевозки пассажиров, но и вносили значительный вклад в развитие и модернизацию транспортной отрасли Беларуси. Ваши достижения заслуживают высочайшего признания и искренней благодарности.

Столь масштабный юбилей – еще одна славная страница в истории преданности и профессионализма многих поколений работников автобусного движения. Ваши усилия, самоотверженность и открытость к инновациям позволяют нам уверенно смотреть в будущее и знать: транспорт и пассажиры столицы находятся в надежных руках.

От всей души желаю вам дальнейших успехов и процветания во благо родного города и всей страны!

Министр транспорта и коммуникаций
Республики Беларусь
Алексей Алексеевич Ляхнович



Уважаемые коллеги, дорогие ветераны!

От имени государственного предприятия «Минсктранс» поздравляю вас с важной датой в истории автобусного движения!

Ваш ежедневный труд – это фундамент слаженной работы всей транспортной системы. Сотни автобусов, выходящих каждое утро на минские маршруты, не просто перевозят пассажиров – они наполняют жизнью город.

За целый век автобусные парки прошли через множество изменений, технических прорывов и не всегда заметных пассажиру модернизаций, оставаясь образцом надежности и профессионализма. Сегодня мы гордимся современными, удобными и экологичными автобусами, которые ежедневно обслуживают жителей и гостей Минска.

Сто лет – это эпоха, наполненная трудами и достижениями многих поколений. Коллектив государственного предприятия «Минсктранс» всегда стремится к совершенству, заботится о безопасности и удобстве каждого пассажира, внедряя новые технологии и улучшая качество обслуживания.

Дорогие коллеги, мы с гордостью и уважением отмечаем ваши достижения и всегда уверены в том, что наше автобусное движение – под тщательным контролем настоящих профессионалов.

Генеральный директор
государственного предприятия «Минсктранс»
Олег Анатольевич Дзюбенко



Мы предлагаем вам использовать смартфон, чтобы читать эту книгу было еще интереснее. Скачайте приложение Virinka Education с помощью QR-кода. Наведите на него телефон еще раз для активации видео, потом переведите устройство на фотографию и смотрите поздравление О. А. Дзюбенко. Этим приложением вы можете оживить и другие изображения в книге, отмеченные специальной пиктограммой



Стария



Конка: «поезд в две конские силы»

«Омнибус на рельсах», «железная дорога с лошадей вместо паровоза», «поезд в две конские силы» – как только не именовали газеты середины XIX века новый вид транспорта, так называемую конку.



«ДОРОЖКА НА ШПАЛАХ» ДЛЯ МИНСКА

Использовать рельсы для городского транспорта предложил русский изобретатель Иван (по другим данным – Лев) Эльманов, поэтому поначалу такие пути называли «эльмановская дорожка на шпалах». А слово «конка» закрепилось после открытия дорог в крупных городах Российской империи. Газета «Минские губернские ведомости» сообщала, что проект нового городского транспорта был рассмотрен 29 октября 1887 года на заседании технико-строительного комитета, а уже 6 ноября городская дума утвердила договор с петербургским инженером А. Н. Горчаковым об устройстве и эксплуатации конно-железной дороги. Ее строительство началось в 1890 году.



ПЕРВЫЙ РЕЙС

Открытие «конножелезки» состоялось 10 мая 1892 года. «Минские губернские ведомости» писали об этом событии так:

«На улице Захарьевской выстроились темно-синего цвета вагоны метров восемь длины, запряженные парами лошадей. Вагоны летние, открытые... В первый экипаж садится губернатор со свитой, в последующих находятся члены городской управы, представители технической комиссии. <...> Рельсы на улицах, особенно в условиях городского бездорожья, имеют ряд преимуществ по сравнению с извозчиком: увеличится число перевозимой публики по сравнению с обычным экипажем в 8–10 раз, скорость и регулярность движения».

Одновременно в Минске приступила к работе комиссия по проверке знаний шоферов. Дополнительный контроль был мерой вынужденной и необходимой: на городских улицах случались наезды транспорта на повозки и пешеходов. Первая же автомобильная авария произошла в Минске еще 20 августа 1906 года. ДТП случилось с автомобилем-такси Mercedes, у которого отказали тормоза на спуске по Подгорной улице (сейчас – улица Карла Маркса). После столкновения с уличным столбом пассажиров выбросило на мостовую, а один из них пострадал настолько сильно, что, по сообщениям городских газет, «надежд на выздоровление уже не было».



Перевозка почты и пассажиров по маршруту Минск – Логойск



Пытаясь навести порядок на городских дорогах, Минский окружной исполнительный комитет разработал обязательное постановление № 63 – прообраз современных правил дорожного движения.

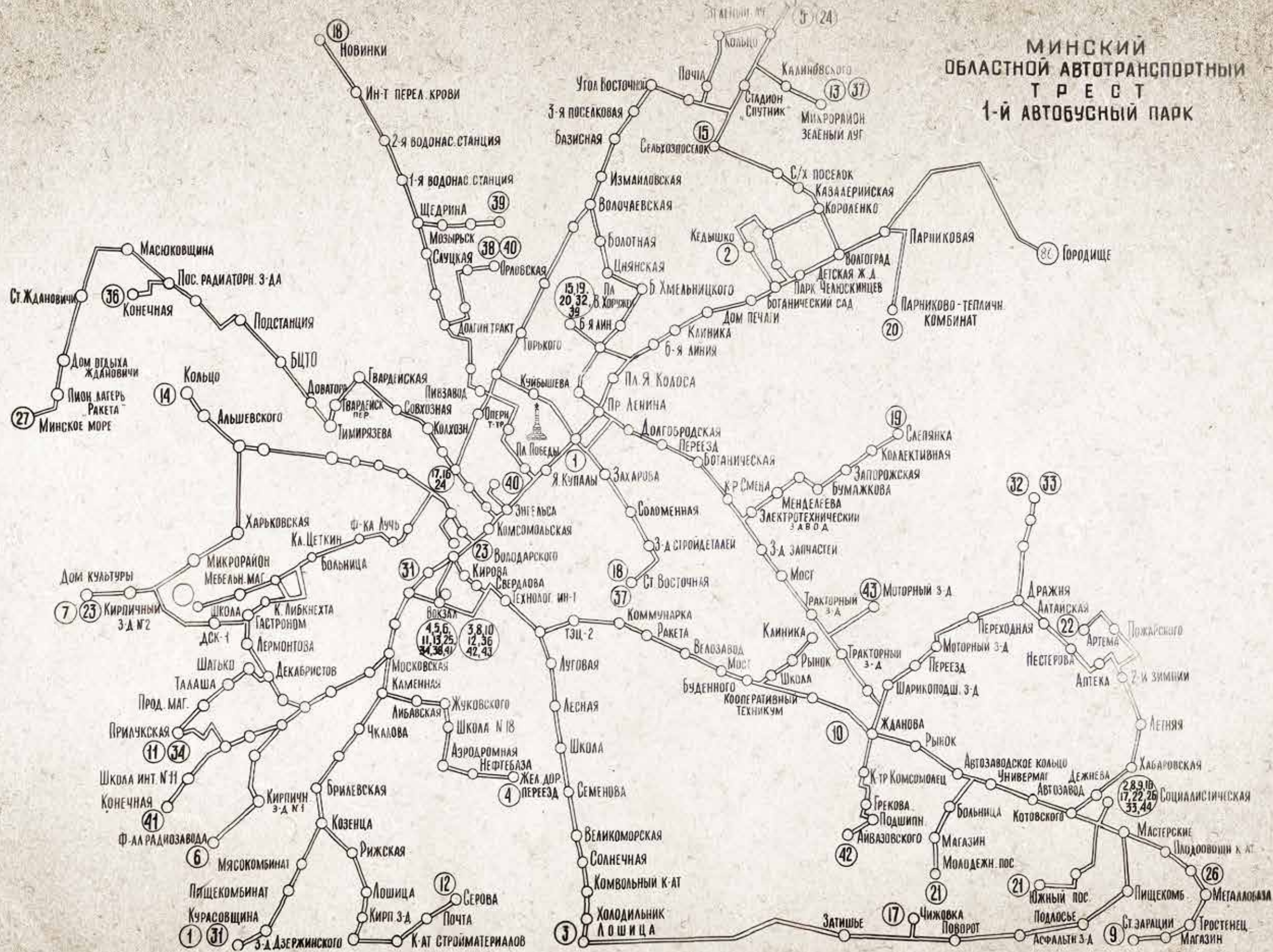
Постановление № 63

- § 1. Движение по улицам автобусов, автомобилей, экипажей и подвод должно производиться придерживаясь правой стороны улицы. Обгон друг друга, если это нарушает нормальное движение, за исключением самодвижущихся экипажей, воспрещается.
- § 2. Движение останавливается в тех случаях, когда вдоль улицы проходят войска, манифестации, партии арестованных, похоронные процессии и иные многочисленные толпы народу, до прохода таковых.
- § 3. Уличное движение регулируется постовыми милиционерами при посредстве красного жезла. Поднятие его вверх означает, что путь занят, а опускание вниз, что путь свободен.
- § 4. Стоять на подножках во время движения самодвижущихся экипажей, курить и сорить в таковых, а равно разговаривать с шоферами во время движения экипажей воспрещается.
- § 5. Посадка в автобусы должна производиться в порядке очереди, за которой следят сами граждане, причем багаж в автобусах разрешается перевозить только ручной.
- § 6. Наблюдение за положением сего постановления возлагается на милицию.
- § 7. С лиц, виновных в нарушении настоящего постановления, милицией взыскивается на месте совершения нарушения штраф в размере одного рубля, за исключением случаев, когда необходимо составление протокола для более строгого взыскания.



В провинции уже не редкость автомобильное сообщение, но еще не редкость и такие мосты, какъ, напримеръ, воздѣ станціи Старыя-Дороги, съ котораго свалился автомобиль пассажира-скаго движенія. Мостъ стоялъ безъ перилъ, а жезлодорожное

МИНСКИЙ ОБЛАСТНОЙ АВТОТРАНСПОРТНЫЙ ТРЕСТ 1-й АВТОБУСНЫЙ ПАРК



В соседнем зале разместилась небольшая экспозиция исторических легковых авто, среди которых есть, например, грузовой «каблучок» ИЖ 1985 года выпуска. Из необычного – выставка ретромотоциклов и велосипедов.

Главные пассажирские экспонаты ждут посетителей на улице: легендарные венгерские «Икарусы», советские автобусы ЛиАЗ-677, троллейбусы МТБ-82Д и БКМ-201, белорусские МАЗ-105, «Неманы» и множество других моделей. Всего выставка содержит более 30 единиц подвижного состава – и это самая большая в стране коллекция раритетных транспортных средств. Помимо больших автобусов и грузовиков есть в музее и малотоннажники: Barkas из ГДР (официально в СССР эти микроавтобусы никогда не поставлялись) и Nysa из Польши. В завершение – два трамвая: относительно молодой чешский вагон Tatra и знакомый многим классический «одноглазый» Рижского вагоностроительного завода.

Экспозицию собирали более 10 лет в основном энтузиасты – работники предприятия. Каждое транспортное средство тщательно восстановлено и создает атмосферу своего времени. Можно заходить в салоны подвижного состава, сидеть на пассажирских местах и даже на водительском кресле. Не представлены в залах разве что электробусы – просто ни один из них еще не был списан.



Руководители главного предприятия автобусного транспорта г. Минска

1946–1952

В. Е. Мельников

Минское городское управление
пассажирского транспорта

1953–1955

В. Дрожжин

Белорусский автотрест
«Союззаготранс»

1955

К. В. Сидякин

Минский межобластной
автотранспортный трест

1955–1963

В. Дрожжин

Минский автотранспортный трест
централизованных перевозок

01.06.1963 –
17.06.1963

К. В. Сидякин

Минский областной
автотранспортный трест

17.06.1963 –
15.05.1965

Г. С. Барашко

Минский областной
автотранспортный трест

15.05.1965 –
31.12.1971

Г. С. Барашко

Экскурсия по минским автобусным паркам: истории и судьбы



Автобусный парк № 1

История



Александр Иванович Люндышев,
руководитель автобусного парка
№ 1 в 2007–2009 годы:

– Наш парк – не только первый созданный в Минске. Он был первым и в труде. За 62 года своего существования старейшее пассажирское автопредприятие республики успело стать образцом профессионализма и ответственного отношения к общему делу. Мы восстанавливали движение по улицам родного города в непростое послевоенное время, мы первыми осваивали новые образцы техники, внедряли новаторские идеи. Наши шоферы первыми в стране преодолевали многие километры дорог. А сотни миллионов перевезенных пассажиров всегда чувствовали себя в безопасности.

Знания и опыт наших работников продолжают жить уже на новых маршрутах и новых автобусах, всегда нужных людям. И пусть так будет всегда!



Водитель А. П. Лущик. Маршрут № 5.
Автобус ЗиС-155. 1954 год



Уже в середине 1950-х
на предприятии
насчитывалось более
450 автобусов.



Автобусно-таксомоторный парк Минска был организован 11 февраля 1947 года по приказу министра автотранспорта БССР. После отделения таксомоторного парка предприятие стало автобусным парком № 1 и позднее дало начало второму и третьему столичным автопаркам.

Для работы предприятия выделили 42 единицы техники: автобусы ГАЗ-0330, ЗИС-8, ЛЕН-12, Magirus, MAN, Graf & Stift, Büssing-NAG, Renault, грузовые автомобили GMC, Studebaker, Ford, легковые ГАЗ М-1 и ГАЗ-67Б. В дальнейшем парк активно пополнялся техникой производства СССР. Уже в середине 1950-х на предприятии насчитывалось более 450 автобусов: ЗИЛов, ПАЗов, ЛАЗов. В штат входило 37 водителей, 18 кондукторов, 11 ремонтных рабочих и 10 инженерно-технических работников. Ремонтные мастерские располагались в крытом сарае, а чинили автобусы на специальных площадках.



Руководители автобусного парка № 1



**Георгий
Исаевич
Игнатенко**
(1947–1948 годы)



**Иван
Иванович
Сокол**
(1948–1951 годы)



**Иосиф
Григорьевич
Рудак**
(1951–1954 годы)



**Михаил
Владимирович
Петухов**
(1958–1961 годы)



**Сергей
Петрович
Ранев**
(1961–1962 годы)



**Иван
Арсентьевич
Дударчик**
(1962–1972 годы)



**Василий
Иванович
Сущенко**
(1954–1957 годы)



**Борис
Борисович
Караневский**
(1957–1958 годы)



**Михаил
Иванович
Питулайнин**
(1958 год)



**Владимир
Александрович
Шукевич**
(1972–1979 годы)



**Глеб
Иванович
Разумов**
(1979–2007 годы)



**Александр
Иванович
Люндышев**
(2007–2009 годы)



Автобусный парк № 2

Владимир Владимирович Ширей,
руководитель автобусного
парка № 2 в 1978–2000 годы:

– Наш автобусный парк, словно трудолюбивый человек, прожил яркую жизнь, передав эстафету новым поколениям. За 60 лет работы мы смогли внести значительный вклад в развитие общественного транспорта и сделать повседневность Минска и всей Беларуси удобной и динамичной.

Наша команда всегда стремилась к высоким стандартам обслуживания, обеспечивая безопасность и надежность пассажирских маршрутов. Преданность и профессионализм каждого работника стали основой общего успеха. Отдельная благодарность городу Минску и его жителям, а также всем гражданам Беларуси за доверие и поддержку на протяжении этого времени.

Пусть 100-летний юбилей станет символом нашей общей истории и общих достижений!

Автобусный парк № 2 прошел путь длиной в 60 лет. Приказ о его создании за счет выделения из автоколонны автобусного парка № 1 был подписан Миноблавтотрансом 1 декабря 1960 года. А приказом от 1 декабря 1962 года № 638 предприятие было открыто. Оно вошло в состав Минского областного автомобильного треста.

Парк располагался по улице Маяковского, и его основной задачей изначально было обеспечение междугородных и международных перевозок. Здесь трудились 264 водителя, 155 ремонтных рабочих, 59 инженерно-технических работников.

История



Директор АП № 2 В. В. Ширей
и начальник Минского городского управления
автобусного транспорта В. А. Беневич



Водители междугороднего
автобуса ЗИЛ-127 Я. М. Шпарберг,
Г. К. Касько. 1963 год



Бригада водителей АП № 2 перед
выполнением спецобслуживания. 1970 год



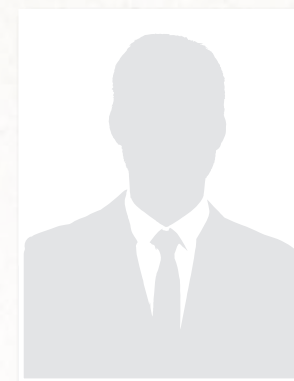
Сеть автобусного парка в разные годы включала 23 международных маршрута, 106 междугородных и 76 пригородных.

Кроме пассажирских перевозок, предприятие оказывало ряд других услуг: техпомощь для автомобилей, мойка и технический контроль транспорта, шиномонтаж, медицинское освидетельствование водителей, аренда специального транспорта «Социальная служба», предоставление мест на охраняемой автостоянке и др.

По состоянию на 2017 год в организации трудились 992 человека, из них 578 – водители эксплуатационного парка, который включал 328 единиц техники.

В сентябре 2022-го автобусный парк был закрыт, транспортные средства предприятия распределили между троллейбусным парком № 2 и автобусными парками № 5 и 6.

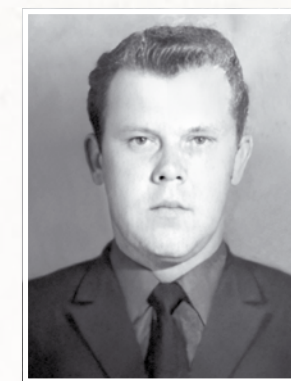
Руководители автобусного парка № 2



**Анатолий
Петрович
Протасевич**
(1962–1963 годы)



**Иван
Силович
Масюченко**
(1963–1975 годы)



**Анатолий
Владимирович
Працевич**
(1975–1978 годы)



**Владимир
Владимирович
Ширей**
(1978–2000 годы)



**Леонид
Павлович
Можейко**
(2000–2012 годы)



**Игорь
Владимирович
Журок**
(2012–2017 годы)



**Михаил
Аркадьевич
Горбач**
(2017–2021 годы)



**Андрей
Борисович
Наумович**
(2022–2023 годы)

Участок углубленного ремонта кузовов автобусов АП № 2



Экипаж автобуса Ivesco: Н. Н. Кайко, П. В. Горбач, А. М. Мадиновский перед выполнением рейса Минск – Кельн. 1999 год





Взгляд изнутри

Валентин Альфонсович Балобан,

слесарь по ремонту автомобилей, – практически ровесник родного предприятия. Он отработал здесь более полувека: пришел после окончания Вилейского училища в 1968 году и отправился на заслуженный отдых в 2019-м:

– За годы моей работы многое поменялось. Автобусы, понятно, стали вместительнее. Раньше ходили ЛАЗы и ЛиАЗы, потом начали поступать отличные МАЗы. Но любые машины могут ломаться, только у новых пробеги побольше. Всю технику осваивать приходилось – всегда учились новому. Получил высокий 5-й разряд слесаря, а еще я водитель 1-го класса.

Условия труда постоянно улучшались. Вот, например, подъемники хорошие появились, а раньше на домкратах рессоры меняли. Кузовной цех реконструировали, приспособили для покраски.

Работать мне всегда нравилось. Мы помогали друг другу, со временем не считались. Полагалось обязательным автобус после смены заправить, прогнать через мойку, чтобы напарнику утром приятно было за руль сесть.

Только работой наша жизнь не ограничивалась. В советские времена много на экскурсии ездили: в Вильнюс, Каунас, Тракай, Брест, на Нарочь... Хорошо отдыхали. Но и трудились добросовестно. Всегда приятно вспоминать автобусный парк.



Современное состояние

Сегодня филиал «Автобусный парк № 5» государственного предприятия «Минсктранс» – самый большой автобусный парк не только столицы, но и республики. Он работает круглые сутки: с четырех часов утра и до поздней ночи на маршрутах курсируют автобусы. Также на предприятии с 2021 года появились электробусы, уже полюбившиеся минчанам.

Коллектив филиала насчитывает 1 207 человек, из них 689 – водители. Все это высококвалифицированные специалисты, среди которых свыше 200 ветеранов труда. За безупречную многолетнюю работу и большой вклад в развитие пассажирских перевозок 86 человек отмечены различными, в том числе правительственными, наградами. 12 сотрудникам присвоено звание «Ганаровы транспартнік».

Автобусный парк № 5 обслуживает 120 маршрутов: 50 городских, 51 пригородный, 3 междугородных и 16 международных. В парке насчитывается 370 автобусов марок МАЗ, Vitovt Max Electro E433, Volkswagen, Mercedes, «Неман», «Ирибус», Yutong ZK6128H. Средний возраст транспортных средств филиала – 5,9 года, пробег – около 350 000 км. За год услугами автобусного парка пользуются около 65 000 000 человек.

Ежедневно на городские и пригородные маршруты выходят 239 единиц техники. Транспорт предприятия обслуживает такие районы Минска, как Веснянка, Масюковщина, Кунцевщина, Красный Бор, Запад, Сухарево, Малиновка, Юго-Запад, Курасовщина.



Ежедневно на городские и пригородные маршруты выходят **239** единиц техники.





На сегодняшний день филиал «Автобусный парк № 5» является единственным филиалом государственного предприятия «Минсктранс», специализирующимся на международных перевозках пассажиров. Он обеспечивает регулярное автобусное сообщение со столичного автовокзала «Центральный» по 3 междугородным маршрутам (Нарочь, санаторий «Радон», Поставы) и по 16 международным: в страны Западной Европы (Польшу, Германию), Балтии (Литву, Латвию) и в Россию).

В ведении филиала находятся диспетчерские станции «Кунцевщина», «Запад-3», «Веснянка», автостанция «Юго-Западная».

В автобусном парке создан музей, расположенный в помещении библиотеки, книжный фонд которой превышает 9 000 томов. Есть тренажерный зал, бильярдная комната, баня. Широко развита сеть общепита: работают столовая и буфеты на диспетчерских пунктах и в самом автобусном парке.

Взгляд изнутри

Геннадий Петрович Зарубайко

был в числе первых работников автобусного парка № 5: пришел в 1978 году и больше 40 лет трудился водителем на минских маршрутах:

– Тогда легче работалось, чем сейчас: транспорта меньше на дорогах, водители аккуратнее были... Я ведь права получил в 1972-м, когда еще и категорий не существовало. Поэтому в армии довелось мне даже ракетные комплексы на КраЗе буксировать. А после был автозавод, так что с любой техникой я на ты.

В Минске начинал на старом «Икарусе», через пару лет дали новую машину. И с одним напарником, Василием Кресом, мы лет 35 вместе трудились. Помню, как радовались, когда в 2006 году впервые сели на МАЗ с двигателем Renault – с автоматической коробкой стало проще.

Каждый раз на работу приходил с хорошим настроением. Я ведь возил самый ценный груз – людей. Общение с коллегами и отзывы от пассажиров всегда приносили удовлетворение. Нужно это дело – водить городской автобус!

С 2022-го в силу возраста на городские линии не выхожу. Но в автобусном парке мне нашлась работа. Есть еще во мне энергия и желание трудиться.





Автобусный парк № 6 оказывает услуги по ремонту и техническому обслуживанию автобусов, проводит шиномонтажные, контрольно-диагностические работы, занимается мойкой автомобилей, предлагает в аренду грузовую технику. Также здесь есть станция диагностики, которая проводит государственный технический осмотр транспортных средств.



Взгляд изнутри

Иван Григорьевич Белый,

водитель автобусного парка, награжденный нагрудным знаком отличия Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь «Ганаровы транспартнік», пришел в профессию еще в 1978 году:

– Вернулся из армии в родную деревню Прудок Гомельской области 20-летним парнем. Минские родственники позвали в город – я и поехал. Мечтал по столице пассажиров возить. Это было престижно.

Начинал в автоколонне № 2427 на улице Козлова. Когда открылся автобусный парк № 6, туда перевели лучших водителей. На новую работу я переходил в 1986-м женатым человеком. Супругу встретил на маршруте: она трудилась водителем в трамвайном парке, а после отучилась на инженера. Она уже на пенсии, а я продолжаю работать.

Дело свое я люблю. Нравится пассажиров перевозить, видеть, как они радуются, благодарят нас. Хотя труд тяжелый: на первую смену нужно в три ночи подняться, а вторая заканчивается далеко за полночь.

И нынешние МАЗы мне по душе, отличная техника. Работаю на маршрутах № 16 и 22 (ДС «Ангарская-4» – ДС «Чижовка»), № 102 (ДС «Чижовка» – «Вокзал»), № 85 (Гатово – «Вокзал»), № 3 (ДС «Чижовка» – «Вокзал»). На этих линиях я бригадир.

Вроде бы и дороги все известные, но каждый раз еду – и люблюсь. Город наш хорошеет. И минские автобусы всем нравятся.



Взгляд изнутри



Альберт Болеславович Матюшонок

свой трудовой путь на предприятии начинал автослесарем в 1974 году. Обладатель звания «Минчанин года – 2007», значка всех степеней «За работу без аварий», почетный работник государственного предприятия «Минсктранс», водитель-наставник. Водителем трудится с 1978-го:

– Сразу сел за руль Икаруса-260. Случались проблемы и с двигателем, который дымил часто, и с тормозами, которые горели. А о кондиционерах и речи не было. Сейчас в салонах табло электронное, строка бегущая. А раньше требовалось постоянно менять трафареты. Бывало, что они не находились, тогда писали от руки и с такой табличкой ехали.

Сейчас у меня уже седьмой автобус. Сразу водил два «Икаруса», потом МАЗ-104, МАЗ-103, МАЗ-105... Все машины у меня проходили положенные 700 000 пробега без капремонта.

Больше с людьми сейчас проблем, чем с техникой. Движение стало интенсивнее, много нарушений на дорогах и парковках. И не так просто найти молодежь, которая справится с работой водителя. Но ведь находим...

Начинающим я всегда говорю, что самое важное за рулем городского автобуса – любить своих пассажиров. Иначе и работать не получится.



Виктор Адамович Бельский,

слесарь по ремонту автомобилей, на предприятии работает с 1976 года:

– Помню первый день, когда я попал на предприятие, – 15 апреля 1976-го. Тогда еще не было автопарка, а была автоколонна № 2438. Три месяца проходил здесь практику от училища, успешно сдал экзамен и вернулся с дипломом автослесаря 4-го разряда. И мой первый рабочий день был 30 июля 1976 года. С тех пор и тружусь здесь.

Когда начинал, чинил «Икарусы» моделей 180 и 566. А с 1977 года я уже обслуживал новые автобусы моделей 260 и 280. Были ЛАЗы, «Неманы», ЛиАЗы, потом МАЗы 103-й модели. Сейчас работаю с новой техникой: МАЗы моделей 203, 215, 107. В них электроники много, передовых технологий, но я с любым автобусом разберусь, несмотря на возраст.

Уже 48 лет на одном месте тружусь. Мог стать водителем, когда выбирал профессию. Но слесарное дело мне ближе. Интерес к нему за эти годы не пропал.



Николай Михайлович Конященков,

начальник смены, в филиале «Автобусный парк № 7» работает с 1977 года:

– Пришел на предприятие после армии. Мечта у меня была: стать водителем автобуса. Профессия считалась престижной, да и не каждому доверяли перевозить людей. А для меня работа была как песня: «Я еду и смотрю свое кино – бегущую навстречу мне дорогу...»

Начинал с дежурного водителя, заказные перевозки обслуживал, в позднее время возил домой сотрудников Дома печати. Ездил на «Волге», РАФе, ЛАЗе, «Икарусе». Помню, как-то за одну ночь три машины сменил.

Сейчас я начальник смены, руковожу производством в ночное время. Мойка и ремонт автобусов, работа линии, выпуск на нее транспорта и водителей, доставка водителей с работы и на работу – за все отвечаю. К выходу на утренние рейсы нам нужно подготовить около двухсот автобусов. Наш труд пассажирам не виден, но без него городской транспорт работать не сможет.



Маршрут длиною в жизнь



Роман Яковлевич Старовойтов,

водитель автобуса 6-го разряда 1-го класса, сейчас работает на международных рейсах, но помнит и о том времени, когда связал свою судьбу с минским автобусным движением:

– На права я еще в 17 лет сдал, а в 18 пошел слесарем на автобазу. После армии переехал в Минск, устроился в автобусный парк, получил категорию D.

На городских маршрутах работал с 1981 по 1989 год. «Икарус» для меня был в диковинку... Зимой система давала сбои, промерзала. И подвеска была чувствительная к поломкам. Автобусы сильно дымили.

Пассажиры тоже изменились. Раньше их было больше, а теперь час пик спокойнее проходит. У меня на первом в жизни рейсе по 22-му маршруту двери выломали. Доехал до автозавода, а там смена закончилась – и все в автобус. «Икарус» не выдержал напора! Сейчас такую ситуацию и представить сложно.



Водителей раньше не хватало, можно было работать сверхурочно. Я молодым пришел, азартным, поэтому только четыре выходных в первый месяц взял. А зарплату получил 300 рублей. Но не все ради денег: я с детства мечтал водителем работать.

Потом ушел в автобусный парк № 2 на междугородные рейсы, куда брали только лучших водителей. Даже на стажировке требования были высочайшие.

Когда была пандемия, пришлось снова поработать в городе. Если сравнить с 1980-ми годами – небо и земля. Тогда технологий не было. Сбои в графике часто случались. Сейчас работает навигация – при малейшем сбое приходит сообщение. Да и пассажиры стали требовательнее.

Я уже на пенсии, но без дела не могу. Чувствую силы, молодежи не уступаю. Пока я нужен, пока востребован мой опыт, буду за рулем.



