

Агееў А.Р. (Магілёў, Беларусь)

ПАЧАТАК СТАНАЎЛЕННЯ РЭГУЛЯРНЫХ АЎТОБУСНЫХ ПЕРАВОЗАК У МАГІЛЁВЕ

Аўтобусныя перавозкі ў Магілёве з'яўляюцца асноўным відам гарадскога пасажырскога транспарта. Традыцыйна іх пачаткам лічыцца 1934 год. Гэтая дата, дзякуючы энцыклапедычнаму даведніку «Магілёў», трывала ўвайшла ў свядомасць магілёўцаў [10, 75]. Наступныя выданні толькі яе паўтаралі [3, 166; 2, 140]. На Беларусі пачаткам аўтобусных перавозок называўся 1924 г., калі на вуліцах Мінска з'явіліся першыя аўтобусныя маршруты [9, 10].

Даследаванні апошняга дзесяцігоддзя паказалі, што аўтамабілі агульнага карыстання, якія разлічаны на 9 і больш месц, – аўтобусы з'явіліся і на Беларусі, і ў Магілёве значна раней, чым было прынята

³¹ XIII-я гадавіна Кастрычніка і Краязнаўства, “Наш край”, 1930, № 9-10(60-61), с. 4 – 5

лічыць. У выданні «Аўтамабіль на Беларусі. 100 лет. – Мн., 1996» [1] фіксуецца некалькі раней невядомых фактаў аўтобусных перавозак на Беларусі.

Адкрытае ў мае 1909 г. “Предприятие срочного автомобильного сообщения” арганізавала аўтобусныя перавозкі па маршруту Слуцк – Ляховічы і Слуцк – Старыя Дарогі, на якіх эксплуатавалася адпаведна 2 і 3 аўтобусы. Летам па гэтых маршрутах яны курсіравалі штодня. У гэтым жа годзе дырэктару – заснавальніку Віленскага амнібусна-аўтобуснага таварыства надворнаму саветніку В.Ф. Шчарбатаву было дазволена пачаць аўтамабільныя перавозкі па дзясятку маршрутаў, у тым ліку Брэст – Слуцк – Бабруйск – Магілёў. Нам сёння невядома наколькі паспяховым было гэтае пачынанне, але і сам намер красамоўны [1, 32].

Маюцца паведамленні аб адкрыцці аўтобуснага руху па маршруту Пінск – Магілёў у 1913 г. і аб атрыманні ў 1914 г. чатырох дазволаў на права пасажырскіх перавозак па Магілёву і Магілёўскаму павету [1, 33]. Апошнія, праўда, маглі быць і легкавыя, і аўтобусныя, да таго ж пачатак вайны мог прыпыніць рэалізацыю падобных грамадзянскіх праектаў. Прыведзеныя факты сведчаць на карысць таго, што першыя аўтобусныя пасажырскія перавозкі верагодна адбыліся ў горадзе Магілёве не ў трыццатыя гады, а яшчэ да рэвалюцыі.

Развіццю аўтамабільнага транспарта ў дарэвалюцыйны час спрыяў не толькі эканамічны ўздым перадваенных гадоў у Расіі, але і адносна добры стан дарог губерні. Праз яе праходзілі стратэгічнага значэння тракты: з поўначы на поўдзень С.Петербург – Кіеў, а з захаду на ўсход Варшава – Масква. Па працягласці шасейных дарог Магілёўская губерня займала чацвёртае месца ў Расійскай імперыі, саступая толькі Маскоўскай, Пецербургскай і Гродзенскай губерням.

Пошукі ў літаратуры і архівах дазволілі нам удакладніць гісторыю станаўлення рэгулярнага аўтобуснага руху ў Магілёве, які распачаўся на дзесяцігоддзе раней, чым было прынята лічыць. У 1924 г. ствараецца дзяржаўнае акцыянернае таварыства «Белаўтапрамторг», якое займалася эксплуатацыяй, рамонтам, гандлем аўтамабілямі, трактарамі, матацыкламі і запаснымі часткамі. У гэтым жа годзе таварыства атрымала 10 палутаратонных вопытных аўтобусаў «Уайт – АМО», якіх забіралі з запчастак грузавых аўтамабіляў на заводзе Аўтамабільнага Маскоўскага Таварыства «АМО». У верасні ў Мінску з’явіліся першыя аўтобусныя рэйсы. Два аўтобусы гэтай партыі былі накіраваны ў Гомель і Магілёў. У 1925 г. у «Белаўтапрамторге» налічвалася 5 аддзяленняў: Барысаўскае, Гомельскае, Мінскае, Слуцкае і Магілёўскае, якое мела 4 аўтобусы, 5 аўтамабіляў і было другім за Мінскім па агульнай колькасці аўтамабіляў [1, 50 – 53].

Вывученыя матэрыялы партыйнай ячэйкі КП(б)Б «Аўтагужтранспарта», куды ўваходзілі камуністы транспартных прадпрыемстваў Ма-

гілёва, у тым ліку магілёўскай канторы Белаўтапрамторга, дазваляюць прасачыць самыя першыя крокі станаўлення аўтобусных перавозок у Магілёве. На агульным сходзе членаў і кандыдатаў у члены партыі другога красавіка 1925 г. быў заслухан «старшы гаража» тав. Бандарэнка, які ў дакладзе указаў, што гараж быў утвораны 11 снежня 1924 г., што «на першых парах прыбылі 3 машыны, адна грузавая і 2 аўтобусы», а наступныя 2 машыны паступілі з Гомеля. Набор штата ішоў праз «вядомы фільтр». Правяралася не толькі кваліфікацыя вадзіцеляў, але і іх дабранадзейнасць. Бандарэнка лічыў, што дзякуючы гэтаму быў створана штат «зацікаўлены ў вытворчасці і падыманні прадукцыйнасці», і спасылаўся на даклад намесніка Белаўтапрамторга, з якога вынікала, што магілёўскі гараж «прыкладны ва ўсёй Беларусі, як у сэнсе захавання машын, так і дабрасумленых адносін да вытворчасці». «Старшы гаража» указаў і на праблемы: на паломкі з-за недабражаснай рысорнай сталі і гумы, на непаразумеі з адміністрацыяй, якая не мела паняцця аб машынах, з-за чаго яму і прышлося «узяць на сябе гэтую работу». Са спрэчак па дакладу бачна, што стан спраў у гаражы ўвогуле задавальняў членаў партыі, якія адзначалі «неважнае узаемаразуменне шафёраў і возчыкаў», але падкрэслілі, што магілёўскі гараж лепшы нават за мінскі, і заслуга ў гэтым Бандарэнкі. Сход прызнаў, што «старшы па гаражу» т. Бандарэнка з працай спраўляецца і рэкамендаваў сняць яго з лініі і прызначыць загадчыкам гаража. [8, 8 – 10].

Па праву першых назавём работнікаў гаража, якія распачыналі аўтобусныя перавозкі ў Магілёве. Першымі вадзіцелямі ў канторы былі: з моманта ўтварэння гаража працаваў Бандарэнка С.Н., са студзеня 1925 г. – Філіповіч А.І., з лютага – Ліпскі А.І. Памочнікам шафёра, потым кандуктарам работаў Бандарэнка Я.Н. У студзені гэтага ж года быў прыняты на працу і першы кандуктар – Патрусаў Я.І., а ў лютым яшчэ двое: Верашчака І.І. і Хадкевіч А.І. Усе першыя вадзіцелі і кандуктары былі беларусамі, а таксама членамі і кандыдатамі ў члены камуністычнай партыі [8, 6]. Наяўнасць кандуктараў відавочна сведчыць аб арганізацыі пасажырскіх перавозак ужо з пачатку 1925 г.

У працаўладкаванні членаў КП(б)Б відаць і заключалася роля «вядомага фільтра», дзякуючы якому даволі прэстыжныя і высокааплотныя пасады дасталіся самым дабранадзейным – камуністам. Трэба адзначыць, што далёка не ўсе з іх вызначаліся ўзорнымі паводзінамі. Хадкевіча А.І. – былога чырвонаармейца, партыйца «ленінскага 1924-га года набору» у сакавіку 1925 г. разбіралі на бюро за няўплату членскіх узносаў на працягу года. Патрусава Я.І. у маі абвінавацілі ў невыдачы квіткоў і прысваенні грошаў пасажыраў. Нягледзячы на спробы ўзяць яго на парукі, партыйцы вырашылі перадаць справу ў Акружны камітэт КП(б)Б і прапанаваць адміністрацыі адхіліць Патрусава ад пасады [8, 25]. Грашылі падобным і іншыя кандуктары. Пытанне «Аб кан-

дуктарах Белаўтапромторга» у сувязі са злоўжываннямі нават абмяркоўвалася на пасяджэнні фракцыі Саюза транспартных рабочых [5, 7].

Аўтобусы канторы выконвалі не толькі камерцыйныя, але і службовыя перавозкі. Скарга на бясплатныя перавозкі розных камісій партыйных, савецкіх органаў і «ГПУ» (Дзяржаўнага палітычнага упраўлення) і выдаткаванне на гэтыя мэты паліва, рашэнне аб недапушчальнасці падобнай практыкі пасылаліся ў магілёўскі акружкам, адкуль прыйшла заўвага аб залішнасці падобных пастановаў і неабходнасці прымаць рашэнні аб тэрміновых паездках у кожнай канкрэтнай сітуацыі [8, 21–22].

Узмацненне кантроля над перавозкамі, рашэнне тэхнічных і арганізацыйных праблем павысіла эфектыўнасць выкарыстання транспарта. Калі на пачатку года аўтобусы былі загрузаны на 40%, то на працягу года гэты паказчык вырас да 60% [8, 53].

Станаўленне арганізацыі не абыйшлося без унутраных канфліктаў. Кантора займалася, як гужавымі, так і аўтамабільнымі перавозкамі. Узніклі супярэчнасці паміж возчыкамі, з аднаго боку, і шафёрамі і кандуктарамі, з другога. Узмацняла іх і тое, што такія прафесійны падзел калектыву з большага аднавядаў і палітычнаму: дзяленню на беспартыйных і камуністаў. Ужо 26 красавіка Бандарэнку абвінавацілі ў «адміністраванні», у адсутнасці аўтарытэта ў рабочых. У яго абарону выступіў шафёр Ліпскі, які ўказаў, што возчыкам не падабаецца навядзенне дысцыпліны і малая, на іх погляд зарплата. У выніку абмяркавання было прынята рашэнне вызваліць Бандарэнку ад часткі грамадскай нагрузкі.

У пачатку мая пытанне аб заробку служачых абмяркоўвалася партарганізацыяй. Было прызнана цяжкае эканамічнае становішча канторы і немагчымасць выканання патрабавання возчыкаў аб павышэнні зарплаты. 18 мая партыйцы разбіралі сітуацыю з бясплатным праездам у аўтобусах. Шафёры бясплатна правозілі шафёраў, а возчыкаў прымушалі плаціць. Канфлікт абвастрыўся настолькі, што першы кіраўнік гаража вымушаны быў напісаць рапарт у адміністрацыю і заяву ў партарганізацыю аб звальненні. Нягледзячы на нязгоду камуністаў на звальненне, Бандарэнка С.Н быў зняты з працы, і партыячка канстатавала, што яны праявілі слабасць «на радасць беспартыйным спецам» [8, 18 – 43].

Партыйная ячэйка «Аўтагужтранспарта» натуральна займалася і іншымі палітычнымі справамі. На сваіх сходах камуністы абмяркоўвалі бягучыя міжнародныя і ўнутраныя палітычныя пытанні. Так, 28 красавіка 1925 г. партсход пастанавіў: «Заслушав доклад 1 Мая общее собрание клеймит позором предателей интересов рабочего класса социал – демократию, извращающую значение 1 Мая, как дня реорганизации революционной борьбы пролетариата против капиталистов.

Мы заявляем, что наряду с лозунгами нашего внутреннего строительства, на нашем знамени будут красоваться лозунги борьбы со всемирной буржуазией до полного ее поражения, до установления диктатуры пролетариата во всем мире...» [8, 20Аб.] У сувязі з правядзеннем у БССР палітыкі беларусізацыі ставілася пытанне аб вывучэнні беларускай мовы. Не раз абмяркоўвалася сітуацыя ў вёсцы і г. д.

Эканамічнае становішча магілёўскай канторы Белаўтапрамторга ў гэтыя гады заставалася стабільна нялёгкім. Канкурэнцыя з боку прыватных перавозчыкаў, разнастайнасць відаў транспарта канторы, неэфектыўнасць кіравання, нізкая культура працы і дысцыпліна работнікаў і іншыя праблемы ўскладнялі становішча на прадпрыемстве. На пасяджэнні фракцыі праўлення Магілёўскага акружнага аддзялення Саюза Транспартных Рабочых ў сакавіку 1926 г. прапанавалася перакінуць грузавыя машыны ў Мінск, а «самім упраўляцца гужавым транспартам» [6, 8].

У ліпені 1927 г. усталася пытанне аб ліквідацыі аўтобусага руху ў Магілёве ў сувязі з планами яго канцэнтрацыі ў Мінску, Барысаве і Гомеле і прыняццем рашэння аб ліквідацыі «Белаўтапрамторга». Член фракцыі шафёр Ліпскі выступіў супраць перадачы магілёўскіх аўтобусаў у іншыя гарады і прапанаваў перадаць аўтобусны рух у вядзенне Магілёўскага выканкама. Удзельнікі пасяджэння падтрымалі гэтую прапанову, бо «аўтобусны рух мае важнае значэнне ў сувязі з далучэннем Калінінскай акругі (усходнія раёны сучаснай Магілёўскай вобласці – аўт.), раёны якой удалены ад акружнага цэнтра і маюць патрэбу ў рэгулярнай аўтобуснай сувязі, так як зараз аўтобусным рухам абслугоўваюцца Журавіцкі, Прапойскі, Чэрыкаўскі, Чавускі, Бялыніцкі і Чачэвіцкі раёны а таксама горад» [7, 4].

У 1930 г. акцыянерныя таварыствы «Белаўтапромторг» і «Транспарт», якое займалася прыёмкай, дастаўкай і перадачай уладару грузаў, былі для канцэнтрацыі вытворчасці аб'яднаны ва ўсесаюзнае аб'яднанне «Саюзтранс». Магілёўская кантора «Саюзтранса» мела 70 коняў, 10 аўтобусаў і 6 грузавікоў. Ёй падпарадкоўваліся чатыры пункты: Быхаўскі, Рагачоўскі, Свіслацкі і Шклоўскі, якія мелі па 30 – 40 коняў [9, 11]. Успаміны ветеранаў сцвярджаюць, што першым яе кіраўніком стаў Ліпскі А.І. Апошняе, з улікам яго грамадскай актыўнасці, было відаць невыпадкова. Пасля яго арышту ў 1937 г. дырэктарам стаў Паўлаў М.Н., а з 1939 г. і да пачатку вайны ёй была Куцік Л.І. – першая жанчына кіраўнік аўтобусага прадпрыемства Магілёва. Падобная кантора з 1930 г. існавала і ў Бабруйску.

1941 год мог стаць годам пуску і магілёўскага трамвая, але распачаты працы па яго будаўніцтву пералыніла вайна [4, 37 – 38]

Усё вышэйсказанае паказвае, што першыя аўтобусныя пасажырскія перавозкі паміж Магілёвам і іншымі гарадамі Беларусі верагодна адбыліся яшчэ да рэвалюцыі 1917 г., а рэгулярныя гарадскія аўтобус-

ныя перавозкі ў Магілёве пачаліся ў 1925 г. і працягваліся да Вялікай Айчыннай вайны. Нягледзячы на шматлікія рэарганізацыі і па тэхніцы, і па кадрах існавала пераемнасць паміж транспартнымі кантэрамі, якія арганізавалі аўтобусны рух у горадзе.

ЛІТАРАТУРА:

1. Автомобиль на Беларуси. 100 лет. – Мн., 1996.
2. Агеев А.Г., Климуть Я.И., Пушкин И.А. Перекрестки могилевской истории. – Мн., 2004.
3. Агееў А.Р. і інш. Магілёўская даўніна ў пытаннях і адказах / А.Р.Агееў, І.А.Марзалюк, І.А.Пушкін. – 2-е выд., перапрац. і дап. – Магілёў, 1999.
4. Дзяржаўны архіў грамадскіх арганізацый Магілёўскай вобласці. – Ф.9, воп. 14а, спр. 18.
5. Там жа – Ф.42, воп. 4а, спр. 606.
6. Там жа – Ф.42, воп. 4а, спр. 609.
7. Там жа – Ф.42, воп. 4а, спр. 612.
8. Там жа – Ф.6577, воп. 1, спр. 176.
9. Корвацкий Н.Г. Автомобильный транспорт общего пользования Белоруссии за годы советской власти. – Мн., 1969.
10. Могилев: Энцикл. справ. / Белорус. Сов. Энцикл.; Редкол.: И.П. Шамякин (гл. ред.) и др. – Мн.: БелСЭ, 1990.