



Самусенко

Галина Валентиновна

Родилась 10 апреля 1958 г.
в городе Коломна.

В 1980 г. закончила энергетический факультет Московского института инженеров железнодорожного транспорта (МИИТ).

Работала инженером ОГЭ Коломенского тепловозостроительного завода, преподавателем курсовой сети Монинского гарнизонного Дома Офицеров, техником Коломенского УЭС. В настоящее время работает в «МАП-№2 Автоколонна 1417» филиал ГУП-МО «Мострансавто» начальником колонны кондукторов автобусов городского и пригородного сообщения.

Увлекается живописью и изготовлением кукол в технике скульптурного текстиля.

Член Союза писателей России.

Является автором сборников «Живые картинки» (2011 г.), «На скамейке у старой стены» (2013 г.), «Незамысловатые сюжеты» (2014 г.) и «Под сенью старых башен» (2015 г.).

Стихи публиковались в литературном ежегоднике «Коломенский альманах», международном литературно-художественном альманахе «Серебряный дождь», международном литературном журнале «Союз писателей» и различных поэтических сборниках. Рассказы публиковались в международном литературном журнале «Страна Озарение».

Галина Самусенко

**Какая
разная жизнь**

Галина Самусенко

Такая разная жизнь



Коломна
Серебро Слов
2016

Самусенко Г.В.

С17 Такая разная жизнь. Сборник. / [Стихотворения, рассказ, очерк]. — Коломна: Серебро Слов, 2016. — 96 с.: ил.

Автор выражает огромную благодарность
своему учителю — замечательному коломенскому
поэту **Евгению Александровичу Кирсанову**,
председателю Коломенского клуба краеведов
Александру Евгеньевичу Денисову и своему другу
генеральному директору издательства «Серебро Слов»
Денису Викторовичу Минаеву.

*В книге использованы рисунки
Анатолия Ярышкина из серии «Коты».*

ISBN 978-5-906800-46-6

© Самусенко Г.В., 2016
© Ярышкин А., иллюстрации, 2016
© Минаев Д.В., обложка, 2016
© Серебро Слов, 2016

Передо мной — книга «Такая разная жизнь».

Для разной жизни нужны разные стихи, а поэт один.
Темы различны, но интонация сохраняется. Хорошо это
или плохо, пусть судит читатель.

В новой книге стихов Галины Самусенко к вечной теме
природы, природы скромной, российской, присоеди-
нилась тема воспоминаний. Воспоминания о другой жизни, в
той же самой, но другой стране, откуда все мы родом.

*Я листаю ветхие страницы,
что в шкафах желтели столько лет.
В них страны история хранится.
Той страны, которой больше нет.*

Воспоминания детства, воспоминания юности...

*А мне б вернуться в детство, в ту Россию,
где «Белочка» и с солнцем «Эскимо».*

У Галины в руках — лира, потому пишет она лириче-
ские стихи: может быть лирика философская, граждан-
ская, любовная. Лирические зарисовки природы.

*Вот уже отцветает сирень.
Май дождями вливается в лето.
Шапка туч грозовых набекрень
на лесок придорожный нагета...*

...



*Липой пах грозовой июнь,
разнотравьем дышал, цветами.
Было нам по семнадцать лун,
и весь мир был в союзе с нами...*

...

*Нас было двое — разных и... похожих.
На двух сестёр одна старушка мать.
Жаль, что судьбой
нам не дана возможность
самим земной отрезок отмерять...*

Есть в сборнике непарадные стихи о классиках — Ахматова, Пушкин, Есенин — и день сегодняшний.

В завершение книги попали смешные истории-побасенки про котов; судя по всему, в Коломне коты становятся видными лирическими героями.

И просто шуточные рифмовки:

*Качался зуб — такая малость,
но вместе с ним земля качалась...*

Поздравляю автора, поздравляю читателя!

Евгений Кирсанов



Мелькают понеделники и пятницы
копытами лихого скакуна.
Мой конь летит среди мирской сумятицы
дорогой, что Всевышним мне дана.

Холмы, овраги, ямы да колдобины,
крутой подъём и не пологий спуск.
А на обочине — то дерево, то куст,
то столб, а то чужие огородины.

А поглядишь, так жизнь вполне нормальная.
Всё как у всех — семья, работа, дом.
Куда ж ведёт дорога неслучайная?
И за ближайшим
что нас ждёт углом?

ВКУС ДЕТСТВА

Из детства — вкус заветный шоколада...
 К витрине липла — купит или нет?
 Мать, посчитав копейки, — сколько ж надо! —
 батончик «Белочка» протягивала мне.
 И, выскользнув из красочной обёртки,
 в рот торопилось лакомство само.

Для пятилетней маленькой девчонки
 вкуснее было только «Эскимо»
 на палочке.

Одиннадцать копеек.
 О нём мечтала зиму напролёт.
 И летним днём, под жарким солнцем млея,
 мечту свою запихивала в рот.

Теперь у внуков сладости иные:
 «нестле» да «киндеры»...
 Не перечесть всего...

А мне б вернуться в детство, в ту Россию,
 где «Белочка» и с солнцем «Эскимо».

ПЕРВЫЙ ГРОМ

Вы слышали? Сегодня первый гром
 бродил по крышам.

Дождь принёс в корзине.
 Спугнул кошачью банду за углом
 и напугал старушку в магазине.

И молнией кому-то погрозил,
 но как-то неуверенно, по-детски.
 В конце концов он выбился из сил
 и завернул, ворча, за дом соседский.
 И солнце тут же бросилось сушить
 слепым дождём наплаканные лужи.

Однако дождик не умерил прыть —
 сильнее заныл, заплакал, занедужил —
 и спрятал солнце в куче облаков,
 а сам, ещё поплавав, был таков.
 День погрузился, всем сразу стало скучно.
 Всё, впрочем, кончилось благополучно.

Повеяло вдруг свежим ветерком.
 Освободил он пленное светило.
 И вскоре все забыли дождь и гром.

И только лужа у ворот грустила.

РЯБИНОВАЯ ВЕСНА

Арбузом пахну́ла
 скошенная трава,
 рябины цветущей
 запах солоноват...
 Казалось тогда, что ты не совсем права,
 а я пред тобою вовсе не виноват.

Колдует любовь
 старательная весна
 рябиновой пеной,
 трав молодых ковром.
 Ночами хмельными лунными — не до сна.
 Тревожат воспоминания о былом.

Как пахла арбузом
 скошенная трава!
 Кружил и пьянил
 рябиновый аромат.
 Конечно, я пред тобою был виноват,
 а ты...
 ну зачем ты была права?

Вот уже отцветает сирень.
 Май дождями вливается в лето.
 Шапка туч грозowych набекрень
 на лесок придорожный надета.

И кокардой на чёрной тулье
 сполох молнии золотом блещет.
 Май грозой идёт по земле,
 искажая привычные вещи.
 В грозовой чехарде яркий день
 на унылый меняется круто...

Напоследок духмянит сирень...
 И до лета осталась минута.

Ветреный полдень июньского дня.
 Ржавые метки отцветшей сирени.
 По тротуару, друг друга тесня,
 мечутся веток безмолвные тени.

Жарко и ветрено. Станный денёк.
 Пахнет жасмином, стомлénной травой.
 Тонкий ромашковый стебелёк,
 ветру покорный, сгибается вдвое,
 но выпрямляется тут же опять,
 чуть трепеща лепестками-лучами.

Господи, дай же и мне устоять
 и не сломаться под жизни ветрами.

Ах, какой же сегодня закат
пламенеет за дальним лесом!
Угольки иван-чая горят,
и горит облаков завеса
красным золотом.

Липы цвет
кружит голову ароматом...

Мы встречали с тобой рассвет,
проводжали закат когда-то.
Липой пах грозовой июнь,
разнотравьем дышал, цветами.
Было нам по семнадцать лун,
и весь мир был в союзе с нами...

Память нас возвращает назад
в летний вечер, теплом одетый.
Отгорает прощально закат...
Но... ведь будут ещё рассветы...

ИЮЛЬСКОЕ ГАДАНИЕ

Сегодня июль ворожил до рассвета.
Как карты, кидал облака,
укутывал ночь ароматами лета
и свежестью ветерка.

А дождик о чём-то шептал мне на ушко,
рассказывал что-то взахлёб.
Тихонько вздыхая, дремала подушка,
белея, как снежный сугроб.

Гадали с июлем всю ночь неустанно.
Он — на облаках, я — меж строк.
И вот на рассвете, письмом долгожданным,
луч солнца скользнул на порог.

И в августе
 черёмуха цветёт.
 Такое чудо!
 Ведь не весна,
 совсем наоборот.
 И вдруг...
 Откуда
 над гроздьёю ягод
 снежный перемёт?
 Каприз природы.

Бывает так —
 и женщина цветёт,
 забыв про годы.

Пришла любовь —
 и вновь
 в душе весна.
 Понять не трудно.
 Пусть на висках
 белеет седина.
 На сердце — утро.

ТИХИЙ ВЕЧЕР

Апельсинами рыжими
 фонари над дорожкой.
 Над покатыми крышами
 месяц выставил рожки.
 Ребятня самокатная
 да влюблённые пары.
 Тишина предзакатная.
 Лишь тоскует гитара.
 Тени серы, расплывчаты.
 Шум стихает за речкой.
 Вечер кошкою дымчатой
 прикорнул на крылечке.
 По-кошачьи он ластится.
 Отступают заботы.
 Ночь усталою странницей
 тихо входит в ворота...

А первый снег как первая любовь —
 такой же чистый, нежный, беззащитный,
 кружил несмело.
 Не хватило слов.
 И разлетелись, вдребезги разбиты,
 с тобою наши планы и мечты.
 Сегодня шаг последний сделал ты.

ДОЖДЛИВЫЙ ОСЕННИЙ БАЛ

Воробей за окном
 вспоминает ушедшее лето
 и горюет о тёплых
 сухих и погожих деньках.
 Осень правит свой бал,
 в разноцветное платье одета.
 И сверкают дождевики
 в роскошных её волосах.
 Осень в вальсе кружит
 в паре с ветром
 по мокрым дорожкам.
 Дождь считает им такты,
 но, кажется, всё невпопад.
 В вихре вальсовых па
 растрепалась причёска немножко.
 И срываются листья,
 и в промокшем саду — листопад.
 Ветер шепчет слова
 о любви, небывалой на свете.
 И краснеют рябины,
 и румянец стыдлив у осин.
 Осень правит свой бал,
 кружит в танце листвы разноцветье
 под признание в любви
 и дождя нескончаемый сплин.

МАРУСЯ

Тополя с обрезанными кронами —
 словно сваи, криво позабытые.
 Окна, окна, пылью запушённые,
 будто бы спросонья неумытые.

Утро сонно, хмуро, неприветливо.
 Пар с градирен шлейфом в небо тянется.
 Вдруг...
 девчонка...
 сполох чуда светлого
 у дороги...
 русская красавица.

Пусть ни сарафана, ни кокошника,
 только джинсы рваные, кроссовочки.
 Но коса...
 коса и впрямь роскошная
 у девчонки этой, у девчоночки.

И глаза — озёра сине-синие.
 Носик вздёрнутый да чёлка русая...
 Как зовут тебя?
 Случайно, не Россиею?
 Нет, —
 улыбка чуть смущённая, —
 Маруся я...

СЛЯКОТНЫЙ ДЕКАБРЬСКИЙ ВЕЧЕР

Темень. Слякоть. Грязный мокрый снег
всхлипывает жалко под ногами.
Настроенье скверное у всех,
а ведь Новый год не за горами.

Вот и ёлки в золоте витрин
сияют порадовать прохожих.
И сияет круглый апельсин,
так на солнце рыжее похожий.

Но прохожие не видят ничего,
головы нагнув, обходят лужи.
Апельсин? Так им — не до него.
Им сейчас морозец лёгкий нужен,
снега скрип, волшебный свет луны,
звездопад снежинок на ресницы.
А они рассчитывать должны,
как бы в лужу часом не свалиться.

И они торопятся, бегут,
за собой захлопывают двери
и, домашний обрета уют,
засыпают,
в мудрость утра веря...

Что за скверная погода —
лужи, грязь, смурная хмарь.
Строит каверзы природа,
наплевав на календарь.

Со двора декабрь уходит,
Новый год стучится в дом.
Только в нынешней природе
все явления — кувыркком.

Вместо снега — мокрядь, слякоть.
Тусклый серый небосклон.
Дождь никак не кончит плакать,
видно, чем-то удручён.

Нам сейчас бы встать на лыжи
да с горы бы под уклон.
Только солнца мячик рыжий
в плотных тучах заточён.

Что же снега нет в помине?
Что же дождь нудит опять?
Неужели нам отныне
в лужах Новый год встречать?

Где вы, северные ветры?
Где ты, Батюшка Мороз?
Ты бы посох свой заветный
нам бы к празднику принёс,
чтобы звонко пели вьюги,
чтоб в снежки играл народ...

Вот тогда у всей округи
будет счастье в Новый год!

Снег мельтешил под светом фонаря
мятежным роем мух белёсых.
Чуть занималась зимняя заря,
а город был уж на колёсах,
а город жил.

Стремглав неслись авто
по снегом запорошенной дороге.
В домах — кто спал, кто завтракал, а кто
с любимыми прощался на пороге
до вечера, а может — навсегда.
Нам не дано предвидеть ход событий.
С вокзала уходили поезда.
В вагонах в ожидании открытий
сидели люди, пили тёплый чай,
на полках лёжа, думали, мечтали,
кого-то вспоминали невзначай.
А поезд нёс их в снежистые дали
сквозь злую кутерьму белёсых мух, —
непрочный островок тепла и света, —
но вот последний огонёк потух.
Вихрился снег.

А поезд мчался где-то,
пронзая утро яркою стрелой...

Курьерским жизнь по стыкам простучала.
И не вернуть. И не начать сначала.

И нет тебя.

И нет тебя со мной.

Глаза слипаются, замучила зевота,
но вот уснуть никак я не могу.
Мне кажется — в окно стучится кто-то,
и чей-то голос слышен сквозь пургу.
И слёзы... Так непрошено, некстати...
И боль тупая ломится в висок...
И дом наш жизнерадостность утратил,
печален стал, и тих, и одинок.

Нас было двое — разных и... похожих.
На двух сестёр одна старушка мать.
Жаль, что судьбой
нам не дана возможность
самим земной отрезок отмерять.

Но как же? Как же? Как могло случиться?
Как порвалась тугая жизни нить?
Ответа нет.

Твоя душа, как птица,
взлетела.

Я осталась жить.

НАТАШЕ

А снег валил неудержимо
лохматой ватой с небес.
Стыл на губах, за ворот лез,
зовя и предрекая зиму...

Снег укрывал дома, мосты,
кусты, деревья у дороги,
скрывая давние тревоги
и наши поздние мечты...

*Без отца – полсироты,
а без матери и вся сирота.
«Пословицы русского народа»*

В.И. Даль

Уходят дети по земным дорожкам.
Уходят. Покидают отчий дом.
На время ль? Навсегда?
А мать в окошке,
прощаясь, осеняет их крестом.

Уходят дети. Часто без оглядки.
Ведомые неведомой судьбой.
А мать, листая школьные тетрадки,
забывшись, говорит сама с собой.

Уходят дети с головой в заботы.
Им как-то недосуг звонить, писать.
А мать хранит, перебирает фото —
всё понимает, всё прощает мать.

Встречаться некогда
и на письмо ответить.
И вдруг неожиданно
из родных ворот
выносят мать.
Тогда взрослеют дети.
И пополняют армию сирот.

Когда-нибудь черёд остановиться
настанет и для сердца моего.
И дней моих сумбурных вереница
вдруг оборвётся...
Только и всего...

Скорей всего, потери не заметят
ни день, ни ночь, ни солнце, ни луна.
Лишь, может быть,
прибрежный лёгкий ветер
воде шепнёт: а ведь была она...

Камыш подхватит ветра откровенье,
зашепчет, зашумит со всех концов.
И мимолётно вспыхнет отраженье
в ночной реке луны с моим лицом...

Чужая жизнь, чужой очаг...
И так неловко сделать шаг,
когда в чужой приходишь дом,
и нет хозяина.
Кругом
чужих вещей немой догляд.
И дом чужой тебе не рад.

А ты как будто виноват,
хотя хозяин лучший друг.
Насторожённо всё вокруг.
Чужая жизнь, чужой уклад...

Лишь дом родной свиданью рад.

ПРИМЕТЫ ВРЕМЕНИ, ИЛИ БАЛЛАДА О ЛЫСОМ ЧЕРЕПЕ

Тогда, в двадцатые,
огнём объятые,
когда по всей стране бродяжил тиф,
то даже дамочки
златые прядочки
сбрасывали наголо, слезой омыв.

А те, кто выжили,
судьбину выжалив,
уже не резали своих волос.
Косынки красные.
И в даль прекрасную
лети на всех парах Наш паровоз.

Приметы времени —
ногою в стремени,
на голом темени — суконный шлем.
На вшу тифозную —
узду морозную.
Побрился наголо — и нет проблем.

Потом тридцатые,
в ГУЛаг зажатые,
аллюром бешеным — в сороковой.
Приметы новые —
бойцы суровые,
ещё безусые, но с сединой.

Пятидесятые,
тисками сжатые.
Шестидесятые — подтаял снег.
Стиляги в дудочках
и платья «в рюмочку».
Стихи на площади. Свободный смех.

Семидесятые.
«Цветы» патлатые.
Гитары хриплые. Тайга. Туман.
Костры на просеках.
Любовь под сосенкой.
И в жарком мареве — не наш Афган.

Восьмидесятые —
чуть вороватые,
чуть тороватые. Застой. Покой.
Проблемы множились.
Мы не тревожились.
И вдруг Чернобыль — гром над головой.

Он — йодо-цезистый —
швырнул увесисто
лучи смертельные, цель поразив.
Приметой времени
на гладком темени
грустила лысина. У тех, кто жив.

Те годы грозные
лихими прозваны.
Приметы времени — бордо пиджак,
качки обритые,
братки убитые,
разруха, мать её... кругом, растак...

И вот — Миллениум.
Где ж поколение,
кому у Матушки жилось без слёз?
То ставят опыты,
то снова — проводы.
Опять воруют все. Теперь всерьёз.

Приметы времени —
на гладком темени
ни волосиночки, ни волоска,
лицо бескровное,
глаза огромные,
в них после «химии» — рекой тоска.

А храмы — полные,
амвоны — звонные.
Желает батюшка всем долгих лет...

Блестит вне времени
примета-премиум.
Неужто больше нет других примет?

В НЫНЕШНЕМ КОНСТАНТИНОВЕ

Всё сглажено, всё причёсано,
и духа бродяжьего нет.
Дубиной,
 пардон,
 стоеросовой
стоит во дворе поэт.

А рядышком домик маленький,
в котором его не ждут.
И кухня пуста, и спальенка.
И пуст нежилой уют.

И видно из окон горницы,
как с тополем вровень стоит
он — поясом Богородицы
повязанный с Музой пиит.

Он высится идиолом бронзовым,
и палец пылает огнём...
И кто-то там с лысиной розовой
взахлёб говорит о нём...

Я ШЛА АХМАТОВСКОЙ ТРОПОЙ...

Я шла Ахматовской тропой —
заросший парк, погост старинный.
Июльский день тянулся длинно,
закутанный в томящий зной.

А где-то за Москвой-рекой
сверкали дальние зарницы.
Листая прошлого страницы,
я шла Ахматовской тропой.

Здесь берег тальником зарос,
а чист и светел был когда-то.
Здесь маки в шляпах франтоватых
гурьбой взбегали на откос.
Природа нынче ли скупа? —
но маков нет...

Брели коровы...

Осколком времени иного
лежала сельская тропа.
И на пригорке старый дом —
хранитель бытности ушедшей —
и флёрдоранжа цвет поблекший
напоминали о былом.

Усталый год тридцать шестой,
присев на стареньком диване,
воспоминания об Анне
знакомой оживлял строкой.

О ней рассказывали мне
со стен любительские фото:
вот — на траве вполоборота,
а это — в профиль на скамье.

Прошло совсем немного лет
по меркам вечности беспечной,
и живо помнит дом над речкой
лица орлиный силуэт.

ПУШКИНУ

Жизнь кончена...

дыхание теснит... —
последние слова великого поэта.
В мороз и ветер день стоял одетый.
Под жёстким снегом Мойки стыл гранит.
Курчавая застыла голова.
Лицо и величаво и покойно.

Как часто жизнь бывает неправа,
спасая от расплаты недостойных,
даря из прихоти длиннющий век глупцам,
душонкам мелким, трусам, подлецам,
безвременно иных толкая в Лету.
Жизнь кончена.
Уже не петь поэту.

Но светит солнце, смерти вопреки.
И не иссяк источник животворный.
Звенит строка глаголом непокорным.
Век двадцать первый
слушает
стихи.

НАД СТАРЫМИ ГАЗЕТАМИ

Я листаю ветхие страницы,
расправляю ломкие края.
Здесь страны история хранится.
И её рукой касаюсь я
бережно.

Как будто невзначай
можно ход истории нарушить.
Остывает в кружке сладкий чай.
Бьются в строчках пламенные души.

Лозунги, воззвания, агитки:
пятилетку — в три, а норму — в пять,
все на стройки — Комсомольск, Магнитку,
в небеса — по-чкаловски летать,
снять со льдины экипаж «Седова»,
сохранить для Родины зерно...
Молодёжь страны к борьбе готова!..

Будто чёрно-белое кино
крутят мне из времени былого,
из уже совсем далёких лет,
где на митингах гремело Слово,
где равнялся жизни партбилет,
где они — подёнки и подпаски —
гордо шли под флагом Октября,
старый мир ломали без опаски,
верою в грядущее горя...

Я листаю ветхие страницы,
что в шкафах желтели столько лет.
В них страны история хранится.
Той страны, которой больше нет.

МИХАИЛУ АБАКУМОВУ

Над Коломной дожди золотые звенят.
И распахнуто в вечность окно.
Звонкий вечер. Рябиной горит палисад.
Утро солнечным светом полно.

Соловьиная ночь, тишина под луной
и кричащая птицей весна.
Мир, затерянный в гулкой чащобе лесной.
Свет желанный родного окна.

Май дождливый с этюдником, красным зонтом,
густо-синий февраль, Рождество...
Иван-чай на закате пылает костром...
Просто краски? Да нет — волшебство...

Точный взмах лёгкой кисти в умелой руке —
и на крыльях летит ветерок,
и ночные туманы крадутся к реке,
и небесный порядок высок.

Всё в гармонии. Радостно. Мощно. Вольно .
Идеально? Пусть так, не беда.
Лишь бы дольше светило родное окно
да Россия стояла б всегда.

И пусть северный ветер не раз приносил
чёрных туч грозовых громадьё,
Мастер верил: достанет у Родины сил, —
и писал возрождение её.
Божий мир, солнца свет и к свободе полёт —
всё в созвучье мазка и холста...

Мастер — там, на дороге, что в вечность ведёт.
Здесь — воспетая им Красота.

ДОМУ ОЗЕРОВА

в день рождения

Есть дома холодные, пустые —
нет добра от них и нет тепла.
Не видны в пыли следы людские.
И травой дорожка заросла.

Дом иной таится за забором,
видом насторожен и угрюм.
Словно немошно ему от тяжких дум,
словно в каждом он подозревает вора.

К счастью, есть дома, где правят музы,
где стихам и музыке почёт.
Где и гости вовсе не обуза,
а как раз совсем наоборот.

Там небесный льётся свет с полотен,
там, бывает, куклы оживут.
Вход туда для всех всегда свободен,
и для всех приветливый уют.

Есть такие.

Их не так уж много,
можно их по пальцам перечестъ.
Я в один такой нашла дорогу
и скрывать не буду —
это здесь!

КИНО НАШЕГО ДЕТСТВА

Я помню детство: немощёный двор,
ватагу беззаботной ребятни,
соседок любопытных разговоров,
дощатые сарайчики, забор
и улицы вечерние огни.

Кинотеатр. На белом полотне
огромный мир пред нами оживал:
под парусом мы плыли по волне,
героями сражались на войне
и покоряли горный перевал.

Сюда спешили каждый выходной,
от завтраков копейки утаив.
И, возвращаясь вечером домой,
фильм обсуждали шумною толпой,
про всё на свете временно забыв.

Дарил нам чудо старенький экран.
Киношные герои давних лет —
вождь Оцеола, Зорро и Фанфан,
четвёрка мстителей, отважный Д'Артаньян —
в ребячьих душах оставляли след.

Мы взрослые уже давным-давно.
Другие фильмы смотрит ребятня.
Но вдруг увижу старое кино —
в былую жизнь откроется окно,
и снова детство глянет на меня.

И вспомнится скрипучих кресел стук,
широкого экрана полотно,
моих друзей весёлый звонкий круг,
не знающий предательств и разлук
и верящий в волшебное кино.

ФАИНЕ РАНЕВСКОЙ

Королева второго плана.
Генератор летучих фраз.
Хлесткой репликою с экрана
хохотать заставляла нас.

Искромётны таланта грани.
Лыком в строку встаёт словцо...
Только зависть так больно ранит,
и от сплетен горит лицо.

И талант Ваш судили строго,
и язык — за словесную прыть.
Афоризмы Ваши не смогут
даже сволочи позабыть.

Не молчала — плеча, с задором...
И не кланялась — не с руки.
Вслед шипела убогих свора,
улюлюкали дураки.

Выше голову, Королева,
пусть Ваш ситцевый прост наряд.
Ну какое же кошке дело,
что там мыши о ней говорят?

Звали Фуфой великолепной
Вас друзья с восхищеньем,
увы,
и безмужнею, и бездетной
в этом мире остались Вы.

Одинокий век, беспризорный.
И по пальцам друзей сосчитать.
Говорили — характер вздорный.

Ну а Божия благодать,
что зовётся людьми талантом?
А эмоций на сцене — взрыв?
Затмевала героев главных,
жизнь чужую в себе прожив.

Сцена стала судьбой, не так ли?
Вот и занавес спущен вниз,
Вас запомнили все в спектакле
самом главном, с названьем — жизнь.

ВЫБОР

Сегодня солнце жарит, словно летом.
Лучи наотмашь лупят по глазам.
А речка до сих пор ледком одета.
Бросает вызов жарким небесам.

Залётной чайки крики резки, звонки,
а лапа — точно рыжее весло.
С какой уютной сытненькой помойки
на нашу речку чайку занесло?

Им, чайкам, море блазнится ночами
и мнится — свежий ветер загудел
от взмаха крыльев...

Пусть решают сами —
помойка или небо их удел.

ЗАКАТ В СТИЛЕ МОДЕРН

Краски сочные строятся в ряд —
серый, розовый, синий, со́терн.
Разгорается в небе закат
в томно-вычурном стиле Модерн.

Облака парусами скользят.
Так по волнам скользит «Крузенштерн».
Как в стихах описать мне закат
в томно-вычурном стиле Модерн?

Рифмы пробую я наугад.
Всё не то — то интерн, то экстерн.
А на небе пылает закат
в томно-вычурном стиле Модерн.

Слов — лавина, да всё не попад.
Почему-то мне вспомнился Берн.
Отгорает на небе закат
в томно-вычурном стиле Модерн.

Вот уж в сумрак закутался сад.
Где-то светят огни у таверн.
Не дождался осанны закат.
И не в моде сегодня Модерн.

ФЕВРАЛЬСКИЙ КУРАЖ

Под ногами коварный ледок
до поры не внушает тревоги.
Снег под солнцем осел и подмок,
и раскисли кривые дороги.

Закуражился нынче февраль.
Что ни день, всё иные забавы —
то метель нагоняет печаль,
то бормочут ручьи по канавам,
то румянец мороз наведёт,
то по лужам шагает прохожий.

Так февраль развлекает народ,
да и сам развлекается тоже.

С каждым днём всё сильнее азарт —
в том виновно вращенье земное.
На пороге весна. Скоро март.
Но и в марте не ждите покоя.

ПОЭТИЧЕСКИЕ СТРАДАНИЯ

Ходят строчки слева и направо
В голове, потом — наоборот.
Что им — строчкам — нужно, Боже правый?
Кто их — строчки эти — разберёт?

Не могу порой ни есть, ни спать я,
Забываю часто про дела.
Еле доплетаюсь до кровати
В предвкушение сонного тепла.

Но не тут-то было, снова мысли
На полночный строятся парад.
И извилины уже «зависли»,
А они идут за рядом ряд.

Шаг печатают, да так, что жалом
Боль в висок вонзается, звеня.
Господи, забот мне разве мало?
Господи, ну пожалей меня!

Может, мне — как всем: с работы — в телик,
Сплетен кайф хватая на лету?
А потом, азартно стиснув веник,
Навести до блеска чистоту?

Буду кулинарить — я умею,
Грядки в огороде прополю,
От бесстрочья тихо разомлею,
Наконец-то ночью я посплю?
.....

Встала утром радостно-пустая
Без единой строчки в голове.

И тогда взяла тоска такая —
Впору выть, катаясь по траве.

Вспомнила, как все катрены дружно
Выходили строем на парад.
Господи, мне так всё это нужно!
Господи, верни мне их назад!

К ВОПРОСУ О ГЕНИАЛЬНОСТИ

— Художника обидеть может каждый! —
воскликнул молодой поэт однажды,
когда ему сказали — сбит размер,
хромает рифма, не на месте слово.

— Ну что вы! — закричал он. — Это — нóво,
я написал столетия шедевр!
Видны в нём мысли, поиски, метанья,
и образность видна, и глубина!
Вам не дано понять меня сполна,
вы — жалкие, ничтожные созданья!

Бранился долго этак и растак...
Не выдержало эхо:
— Са-а-ам дур-р-ра-ак...



Рис. Анатолий Ярышкин из серии «Коты»

РАЗМЫШЛЕНИЯ В ПОДВОРОТНЕ

В подворотне пустой
Я стою холостой,
Не добрался до ЗАГСа, увы.
Мой букет потускнел.
Он теперь не у дел,
Стал ненужной охапкой травы.

Что же было вчера?
Всё же вспомнить пора.
Шум в ушах — будто плещет вода.
Помню — песни я пел,
С кем-то пил, что-то ел
И кричал: не женюсь никогда!

Рвался в зной пирамид,
Плакал горько, навзрыд,
Повторял: не женюсь, хошшшь ты режь!
Паспорт съел — во дурак!
Лишь желудок напряг.
Видно, паспорт не очень был свеж.

Что же делать теперь,
После стольких потерь?
Голова как бочонок пустой.
А-а-а, пойду похмелюсь
Или в стельку напьюсь.
Всё мне можно, ведь я — холостой!!!

НА САМОМ ВЕРХНЕМ ЭТАЖЕ

Курю на самом верхнем этаже.
Смотрю в окно, тащусь от лунной ласки.
Мерцает город за окном, как в сказке,
В ночном своём эффектном неглиже.

Шагаю я по жизни налегке
И всё-таки богат, как шейх иранский.
Имею харч законный ветеранский,
Квартиру на высотном чердаке.

Прописан в этом доме я давно.
Всё видел — перестройки, передраги.

Бывали тут поэты и бродяги,
Что, в общем-то, конечно, всё одно.

Меня здесь уважают стар и мал,
Я — старожил, гроза родной округи.
Все дамы на пять вёрст — мои подруги.
Не раз я честь любимых защищал.

Люблю сидеть на верхнем этаже,
Дождь за окном или метель-плутовка.
Мой зад в тепле, ему удобно, ловко,
А город пусть там мёрзнет в неглиже.



Рис. Анатолий Ярышкин из серии «Коты»



Рис. Анатолий Ярышкин из серии «Коты»

НОЧНЫЕ СЕРЕНАДЫ

Серенада в ночи
Так призывно звучит —
Выходи, дорогая, скорей.
Чуть от счастья дыша,
Рвётся песней душа
В жаркий омут любовных страстей.

Как безумец больной,
Он стонал под луной,
Струны рвал, и вопил, и молил.
Но, душевный порыв,
Видно, не оценив,
Кто-то сверху водой окатил.

Что ж, невидимый враг,
Не сдаётся Варяг,
Кот на крышу, как птица, взлетел.
И на крыше родной
За дымящей трубой
До конца серенаду допел.

ВАСЯ

Голубая луна.
На дворе — тишина.
Свет в окошках на дальнем конце.
Не слышать голосов.
Двери все — на засов.
Только Вася сидит на крыльце.

Он в семейных трусах.
Червь сомненья в глазах.
Самокрутка в усталой руке.
Замигал огонёк.
Закурился дымок.
Комары завалились в «пике».

Хорошо, Боже мой,
В тишине под луной
Посидеть, покурить, помечтать,
Смысл жизни найти.

Может, в пúстынь уйти?
Или странником вечным шагать?

Да — философ, поэт!
И уже много лет!
Но пророком вот так и не стал.
В чём же жизни подвох?
На стене «Вася — лох!»
Кот соседский, подлец, написал.



Рис. Анатолий Ярышкин из серии «Коты»

ПРОГУЛКА И МУРКА

Мы ходили на прогулку:
мы прошлись по переулку,
заглянули в магазин,
а потом ещё в один.
Там купили судака,
подзаправились слегка —
съели дружно шоколадку.
Вдруг увидели палатку.
Продавали в ней картошку.
За стеклом сидела... кошка,
умывала лапкой нос.
Тут у нас возник вопрос:
что в палатке делать кошке
между луком и картошкой?
Может быть, ей негде жить?
Может, маму попросить,
чтоб она купила кошку
вместе с луком и картошкой?
Мы б её домой забрали.
Только кошку не продали.
Оказалось, что она
продавцам самим нужна.
Стерегла в палатке кошка
от мышей и крыс картошку.
Возвращались мы домой
по дорожке по прямой
без захода в магазин,
хоть нам встретился один,
потому что для товара
маме не хватило тары.
Так устали мы гулять,
что скорей легли в кровать.
Нам приснилось, будто кошка
в кухне жарила картошку,

наша мама крыс гоняла,
в ванной судака купала,
а судак хвостом забил,
маму всю водой облил.
Вот поспали мы немножко,
встали —
нету в доме кошки.
Ну а мама на обед
нам нажарила котлет.
Что ж, котлеты мы поели,
с мамой рядышком присели
и решили все втроём:
кошку мы себе найдём
с жёлтыми глазами,
длинными усами,
полосатой шкуркой.
Будет зваться — Муркой.

ЗУБ

Качался зуб — такая малость,
но вместе с ним земля качалась,
качались солнце, облака,
качалась сонная река,
качались провода, деревья,
и даже баночка варенья,
крутые выкатив бока,
покачивалась слегка...

Зуб выпал. Вот какое дело —
ему качаться надоело.
И, с ним качаться перестав,
всё встало на свои места.

Вставайте, граф, рассвет уже пологается...

Ю. Визбор

Рассвет заполоскался в хмари снежной.
Будильник растрезвонился опять.
Графиня, разомкните сонны вежды.
Сиятельство, пора уже вставать!

Встаёт графиня, хмуро лезет в ванну,
Бурча под нос досадные слова,
Принять контрастный душ,
 как с неба манну,
Чтоб поскорей «включилась» голова.

Микроволновка взвывла истерично,
И каша потеплела наконец.
Пролился кофе — впрочем, как обычно, —
Торжественного завтрака венец.

С тоскою искала сигареты,
Но вспомнила, что бросила курить,
Ведь в обществе теперь не модно это,
А с обществом в согласье надо жить!

Кряхтя и чертыхаясь, влезла в брюки,
Нашарила за тумбочкой сапог,
Со вздохом в рукава засунув руки,
Шагнула обречённо за порог.

Попрыгав возле лифта в нетерпенье,
Шубейку запахнула на груди
И поплелась младому поколенью
Разумное и вечное нести.

За окном сгушались тучи. Спину нещадно ломило, как всегда к непогоде. Алёна поплотнее закуталась в тёплую шаль и поудобнее устроилась в старом уютном кресле.

— Телевизор, что ли, посмотреть? Ой, да ну его, сплошной негатив. Вот разве почитать что-нибудь? — Алёна не глядя потянулась к книжной полке, и вдруг рука ощутила бархат альбомной обложки. Алёна замерла на мгновение, а потом решительно вытянула альбом из-под стопки книг.

Альбом был старый. Да и фотографии на первых страницах тоже были старые, пожелтевшие, с оторванными уголками.

Вот фотография родителей. Отец сидит, положив на колени натруженные руки, мать стоит рядом, опираясь на его плечо. Оба строго и напряжённо смотрят в объектив. Алёна вглядывалась в родные лица. Отца она помнила хорошо, в сорок первом, когда его забрали, ей было уже пятнадцать. Отец был высоким, плечистым, с русыми волосами и серыми спокойными глазами. И характером он был степенный, рассудительный. А ещё отец был мастером на все руки. Мог и избу поставить, и лошадь подковать, и печь сложить. Такие специалисты ценились не только в родном колхозе. К нему из других деревень приезжали и даже из города — просили помочь. Отец никому не отказывал, всем помогал, да всегда с доброй улыбкой да шуткой.

Мать характером была полной противоположностью отцу — резкая, порывистая, озорная. Была она красавицей с жёлто-зелёными кошачьими глазами из-под соболиных бровей, с летящей походкой. А в работе была мужу под стать. Всё ей было по плечу, всё у неё в руках горело. А как она пела! Алёна любила засыпать на печи под монотонное жужжание самопряжи и материньи песни...

А вот и сама Алёна — тоненькая девушка с длинной пшеничной косой, в летнем сарафанчике и с венком из ромашек на голове. Такой она была перед самой войной.

А это Пётр — её первая любовь, её несостоявшаяся судьба — стройный, со смоляными кудрями и глазами тёмными-тёмными, как два омута. Заглянула в них однажды Алёна и утонула. Вот ведь как бывает — жили в одной деревне, встречались почти каждый день, а друг друга как будто не видели. А потом вдруг случайно встретились глазами — и всё... После тех посиделок Пётр её провожал, и жила она вроде недалеко, а шли они долго-долго, всю ночь. Держались за руки и всё говорили, говорили... О чём, теперь уже и не вспомнить. А назавтра объявили войну, Пётр ушёл добровольцем и погиб в первом же бою. Только и осталась от него у Алёны эта фотография, которую он сунул ей в руки при прощанье.

Отец тоже погиб в сорок третьем под Орлом. Похоронен в братской могиле. Алёна с матерью ездили к нему на могилку: посреди деревни памятник — солдат с автоматом, у подножия — братская могила, на плитах высечены имена. И отцовское имя там есть. Кругом чистенько, местные ухаживают.

Мать всю войну проработала в колхозе конюхом. Работа, конечно, не женская, но ведь тогда не было женских и мужских работ, потому что мужиков не было. Была просто работа. Да и сама Алёна кем только не работала, за всё бралась, ни от чего не отказывалась. Выдюжили. Выжили.

А вот это Николай — муж. Ему повезло — вернулся живым с наградами. Только вот голова после контузии сильно болела к перемене погоды, да сердце щемило — осколок врачи вытащить не сумели. Алёна всю жизнь была благодарна ему за то, что взял её замуж, её — перестарка. Ведь за двадцать ей уже было. А он вот не посмотрел, что вокруг полно молодых да красивых, выбрал её.

И жили они душа в душу, любили друг друга. Конечно, её чувство к Николаю не было таким огромным, как к Петру, но ведь и Алёна была уже не наивным подростком, а много повидавшей взрослой женщиной, и любила она мужа по-женски тепло и нежно. И дочку она ему родила умницу и красавицу. Жаль — не довелось ему вдоволь на неё нарадоваться. Догнала его всё-таки война. Сдвинулся с места осколок и дошёл до сердца. Не успели спасти.

Остались они с матерью — две вдовы-солдатки — с малым ребёнком на руках. Но ничего, вырастили. Дочка ветеринарным врачом стала. Она с детства всех кошек да собак в деревне лечила. Живёт теперь в городе, замуж вышла за хорошего человека, тоже врача, только человеческого. Алёну каждую неделю навещает, благо город рядом совсем, только через речку переехать, продукты привозит, лекарства, по хозяйству помогает. Правда, у Алёны и хозяйства того — домик да огородик, а из животины только кот старый, однако и за этим всем пригляд нужен.

Алёна теперь одна, мать умерла вскоре после того, как дочка вышла замуж. Легла вечером спать, а утром не проснулась. Лёгкая смерть... Жалко только — внучкиной свадьбы не увидела.

Внучкой Алёна гордилась, пожалуй, больше, чем дочкой. Ещё бы, институт иностранных языков окончила, переводчиком работает, за границу часто ездит и ей, Алёне, заграничные подарки привозит.

— И жених сыскался ей... — вспомнила Алёна строчку из известной сказки, разглядывая внучкину свадебную фотографию. Что ж, королевич не королевич, а парень видный, чем-то на Петра похож. В каком-то министерстве служит. И живут они с внучкой в самой Москве. Алёна в Москве бывала редко, столицу не любила за суету, шум и огромное количество машин. То ли дело

в родной деревне — тишина, покой, воздух. Но внучкин выбор приняла — не в деревне же, в самом деле, переводчикам и работникам министерства жить. Вот только — мальчишечка у них без свежего воздуха растёт, только на лето приезжает. Ну и то хорошо...

Алёна не заметила, как задремала. И снился ей ромашковый луг солнечным днём, и сама она с пшеничной косой в летнем сарафанчике, и Пётр со смоляными кудрями и глазами, как два оута. Пётр держал её руки в своих и что-то говорил, а она заглядывала в его тёмные глаза и тонула, тонула...

Альбом соскользнул с колен и упал на пол. С раскрытых страниц смотрела на Алёну молодость.

ИНТЕРЕСНОЕ КРАЕВЕДЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ

Очерк Галины Самусенко «Коломенский автобус довоенных лет» — первая попытка осветить историю автоколонны 1417 — одного из лучших автотранспортных предприятий не только Московской области, но и России.

Несколько месяцев работы в коломенских и московских архивах дали положительный результат. Документы и газетные материалы 1925—1941 годов позволили автору в указанном очерке проследить путь зарождения и становления автотранспортных перевозок коломенцев как на городских, так и на пригородных маршрутах.

Всё началось в 1925 году. Тогда в гараже автохозяйства городского коммунального отдела были переоборудованы для перевозки пассажиров три грузовых автомашины. Позже к ним добавились четыре автобуса марки «Leyland GH-7», закупленные в Англии.

Далее автор прослеживает этапы становления **системы** автотранспортных пассажирских перевозок в Коломне. Освещает проблемы и трудности, с которыми сталкивались работники гаража автотранспортного управления Коломенского горкоммунотдела при организации этой работы. Рассказывает о том, как они преодолевали эти трудности, цитируя при этом документы и газетные материалы, позволяющие читателю окунуться в атмосферу того времени.



Автотранспортное обслуживание населения Коломны это не только исправные автобусы, квалифицированные водители и кондукторы. Это ещё и нормальное исправное состояние шоссейных дорог и мостов, наличие на автобусных остановках крытых павильонов для пассажиров и т. п. Автору в очерке удалось рассказать и об этой стороне истории.

В заключение хочу поздравить Галину Самусенко с этим интересным краеведческим исследованием и пожелать ей не останавливаться на достигнутом.

*А. Денисов, председатель совета
Коломенского клуба краеведов
29 февраля 2016 года*



КОЛОМЕНСКИЙ АВТОБУС ДОВОЕННЫХ ЛЕТ

ПРЕДИСЛОВИЕ

В 2015 году исполнилось 90 лет одному из старейших транспортных предприятий Московской области — Автоколонне 1417 города Коломны. О современной автоколонне известно многое, её хорошо знают не только в России, но и во всём мире — автобусы и водители автоколонны 1417 прекрасно зарекомендовали себя, обслуживая Олимпийские игры 1980 года в Москве, Олимпийские игры 2014 года в Сочи и Чемпионат мира по бегу на коньках 2016 года в Коломне. Но это всё современность. А вот о том, с чего начинались пассажирские перевозки в Коломне, известно очень мало. Много интересных сведений хранят архивные папки, но чтобы их разыскать, необходимо затратить очень много времени. К сожалению, большим запасом времени я не располагала, но кое-что интересное мне удалось найти. И я с удовольствием делюсь результатами моих поисков с тобой, уважаемый читатель.

НАЧАЛО

Глядя на современную Коломну, нелегко представить себе, что когда-то на её улицах совершенно не было автобусов, и горожане передвигались по городу на крестьянских телегах, извозчичьих пролётках, телегах-линейках, а то и просто пешком. Любуясь красавцем лайнером, проезжающим по новому мосту через Коломенку мимо Маринкиной башни и Конькобежного центра Московской области «Коломна», трудно поверить, что было время, когда через ветхий деревянный мосток ползли, погромыхая, телеги и тархтели конные экипажи. А ведь всё это было, и было по историческим меркам совсем недавно, всего каких-нибудь девяносто лет назад.

Хотя с человеческой точки зрения девяносто лет — это очень длинная жизнь. Так как же всё начиналось? И какими они были — первые коломенские автобусы?

А начиналось всё в очень далёком от нас 1925 году. И первые коломенские автобусы настоящими автобусами вовсе не были. Это были три машины, переоборудованные из грузовиков с брезентовым верхом и скамьями для пассажиров. Вмещали они от 12 до 16 пассажиров. Конечно, такого количества пассажиро-мест катастрофически не хватало для организации пассажирских автобусных перевозок в бурно развивающемся промышленном городе Московской губернии, одном из её уездных центров. Коломне просто необходимо было организовать перевозки горожан автотранспортом.

20 ноября 1925 года состоялось заседание Президиума Московского совета РК и КД, на котором рассматривался вопрос об организации автобусного сообщения по Московской губернии. 5 пункт Постановления гласил: *«Обязать МКХ [Московское коммунальное хозяйство — С.Г.] предоставить некоторое число автобусов в распоряжение уездов для организации внутриуездного сообщения»*. В свою очередь Коломенский исполком обратился в Московский автотрест с ходатайством о выделении для города и уезда транспорта для перевозки пассажиров. *«Такая просьба, — сообщалось в письме исполкома, — вызвана большим интересом населения к автобусному сообщению, а также тем, что количество имеющихся в городе автобусов не достаточно для удовлетворения запросов на перевозки»*.

И вот в Коломну прибыли четыре праворульных автобуса марки «Leyland GN7» (на фото), закупленных в Англии. Четырёхцилиндровый двигатель объёмом 6,6 литров и мощностью в 61 лошадиную силу разгонял громадину длиной без малого 8 метров и массой 5,5 тонн до 30 км/ч. В салоне на скамейках могли сидеть 28 пас-

сажиров. Правое расположение руля позволяло водителю контролировать расположенные справа же пассажирские двери.

Отдельного автобусного хозяйства в городе тогда не существовало. Пассажирские перевозки осуществлялись несколькими автобусами, которые относились к автохозяйству коммунального отдела при Отделе местного хозяйства исполнительного Комитета.

Вначале по городу проходил всего лишь один автобусный маршрут — от площади Революции до станции Голутвин. Не было и расписания. Автобусы отправлялись по мере заполнения их пассажирами.

Трудно пришлось иностранным машинам на коломенских дорогах, разбитых и ухабистых. Чтобы не угробить автобусы в первые же месяцы эксплуатации, городские власти взялись за ремонт дорог. И в этом им снова помогло Губернское правительство. Президиум Московского совета РК и КД на своём заседании 30 декабря 1925 года постановил разрешить Коломенскому уездному исполнительному комитету кредитоваться в Московском городском банке под гарантию Московского Совета на сумму до 15 000 рублей на заготовку строительных материалов для дорожного и мостового строительства.

А 14 июля 1926 года Президиум Моссовета утвердил план дорожно-мостового строительства по Коломенскому уезду на 1926 год, по которому на постройку и ремонт мостов в Коломне и Коломенском уезде было



выделено 35 000 рублей. Из них 20 000 рублей из фонда помощи уездному хозяйству и 15 000 рублей из фонда уездного бюджета. Как отмечала газета «Коломенский рабочий», было построено 8 мостов и произведена перестилка 5 тысяч квадратных саженей мостовых.

ПЕРВЫЕ ПРАВИЛА АВТОБУСНЫХ ПЕРЕВОЗОК

С открытием в городе автобусного движения необходимо было это движение упорядочить. И вот появляются «Правила пользования автобусными сообщениями К.О.М.Х. [Коломенского Отдела Местного Хозяйства — С.Г.], утверждённые постановлением Президиума Коломенского уездного исполкома от 4 ноября 1926 года». Читая сейчас эти правила, трудно удержаться от улыбки, настолько нереальны для современного человека некоторые перечисленные в них ситуации, однако основные пункты правил актуальны и сейчас.

ПРАВИЛА

пользования автобусными сообщениями К.О.М.Х.*

Утверждённые постановлением
Президиума Коломенского Уездного Исполкома
от 4 ноября 1926 года

§ 1. Не допускаются вовсе к проезду в автобусах
К.О.М.Х.:

- а). лица в нетрезвом виде;
- б). арестованные в сопровождении конвойных;
- в). милиционеры или красноармейцы с винтовками;
- г). лица с охотничьими ружьями в неразобранном виде;
- д). лица, явно одержимые заразной болезнью;

* Здесь и далее в цитатах сохранены орфография и пунктуация источников.

[В первоначальном варианте, представленном на утверждение Коломенским Отделом Местного Хозяйства, присутствовал и такой пункт:

е). лица женского пола в шляпах с острыми глинными шпильками без наконечников.

При утверждении «Правил» Президиумом Коломенского УИКа этот пункт был вычеркнут — С.Г.].

§ 2. Входить разрешается только через заднюю дверь автобуса.

§ 3. Выходить разрешается только через переднюю дверь автобуса.

§ 4. Категорически воспрещается вход и выход во время движения автобуса до полной его остановки, а также проезд на подножках автобуса.

Примечание: Кондукторам автобуса вменяется в обязанность не допускать проезда на подножках, задерживая отправление автобусов до удаления лиц с указанных мест и передавая их в распоряжение милиции. Должностные лица милиции обязаны останавливать автобусы (сигналом) для удаления находящихся на подножках и немедленного привлечения таковых лиц к ответственности.

§ 5. Занятие мест сверх установленного количества внутри автобуса воспрещается.

§ 6. Воспрещается:

- а). провоз пассажирами громоздкого и тяжёлого багажа, животных, птиц, огнеопасных предметов, а также вещей, пачкающих платье и издающих дурной запах;
- б). высовываться из окон автобусов и из дверей;
- в). курение табаку внутри автобуса;
- г). плевать в автобусах;
- д). ставить детей на сиденье;
- е). шум, пение и музыка при проезде в автобусе;
- ж). приведение в действие звонка и других приспособ-



блений, имеющих в автобусе, а равно занимать место, предназначенное для сидения кондуктора.

§ 7. Пассажирам при проезде разрешается иметь при себе ручной багаж, своим об"емом не стесняющий других пассажиров и прохода в автобусах.

§ 8. Окна в автобусе могут открываться только с одной стороны. Открытие и закрытие окон производится кондукторами по просьбе пассажиров.

§ 9. Каждый пассажир обязан уплатить стоимость проезда и получить билет, не дожидаясь опроса кондуктора, имея наготове необходимую для уплаты за билет сумму.

§ 10. За проезд детей до 5 лет (в первоначальном варианте: за проезд детей, ростом не выше 1 ½ аршин) в сопровождении взрослых плата не взимается, если они не занимают отдельного места.

§ 11. При уплате за проезд пассажиры обязаны указывать пункт, до которого необходим билет, или число станций. Билеты рекомендуется брать сразу на всю поездку.

§ 12. Пассажиры не должны затруднять кондукторов разменом крупных денег, при получении же сдачи, во избежание недоразумений, предлагается требовать от кондуктора сдачи немедленно по уплате денег и получении билета.

§ 13. Полученные за проезд билеты пассажиры обязаны хранить во всё время проезда и пред"являть их по требованию кондуктора или контролёров.

§ 14. Передача билета одним пассажиром другому воспрещается.

§ 15. Ссылка на утрату билета не принимается, и пассажир обязан в таких случаях оплатить проезд вновь.

§ 16. Порча билетов пассажирами, надрыв на них, свёртывание в трубочку, комканье и т. п. не допускаются.



§ 17. Каждый <безбилетный> пассажир, обнаруженный при контроле в автобусе, обязан взять билет и сверх того оплатить штраф в размере одного рубля.

§ 18. Безбилетным считается такой пассажир, который не получил билета, утратил его или проезжает с билетом, потерявшим силу за проездом тарифной границы, после обращения кондуктора к пассажирам автобуса с вопросом: «У всех ли есть билеты?».

§ 19. Штраф вносится контролёру или кондуктору под выдаваемую ими специальную квитанцию.

§ 20. С целью упорядочить посадки в автобус предлагается гражданам соблюдать очередь при посадке.

§ 21. Лица, виновные в нарушении §§ 2, 3, 4 и п. «в» § 6-го настоящего постановления, обязаны уплатить ближайшему постовому милиционеру под квитанцию установленного образца штраф в размере одного рубля; в случае отказа от уплаты штрафа, виновные препровождаются в ближайшее отделение милиции для составления протокола и привлечения к ответственности в административном порядке с наложением штрафа в десятикратном размере.

§ 22. Лица, отказавшиеся от выполнения какого-либо из правил, изложенных в прочих пунктах настоящего постановления, не перечисленных в § 21, и не подчиняющиеся распоряжению кондуктора, контролёра или представителя милиции, а также отказавшиеся от уплаты штрафа контролёру за безбилетный проезд, препровождаются в ближайшее отделение милиции для составления протокола и привлечения к ответственности в административном порядке с наложением на них штрафа до 10-ти рублей.

§ 23. Настоящее постановление должно быть вывешено во всех автобусах.

§ 24. Настоящее постановление распространяется на всю сеть и вступает в силу с 15-го ноября 1926 года».

Тогда же были разработаны и утверждены «Правила хранения и выдачи вещей, забытых и потерянных в вагонах автобуса Коломенского местного хозяйства УИКа». Согласно этим правилам, например, «Все скоропортящиеся продукты немедленно по доставлении их на склад сдаются в органы Социального Обеспечения, о чём делается соответствующая отметка в регистрационной книге в столбце «расписка в получении вещей владельцем», а «Невостребованные владельцами по истечении трёх месяцев золотые, серебряные и драгоценные предметы и вещи сдаются в Государственное хранилище Ценностей в доход Республики». Вот такие реалии того времени.

ПОД ВНИМАНИЕМ ГОРОДСКИХ ВЛАСТЕЙ

Работа автобусного парка постоянно находилась под пристальным вниманием Коломенского городского совета, выявлялись недостатки, находились пути решения проблем. Особое беспокойство вызывало неисправное состояние шоссейных дорог, недостаточное оснащение самого гаража и, за отсутствием средств, ограниченное наличие запасных частей. Также отмечались «продолжительность стоянки на конечных станциях, в силу чего рабочие около переезда были вынуждены долго ждать автобуса, отсутствие порядка при посадке, слабый контроль над работой кондуктора, отсутствие станций ожидания для пассажиров». Для устранения недостатков Отделу местного хозяйства предлагалось отремонтировать шоссейные дороги, переоборудовать гараж, «просить Президиум Горсовета на остановках автобусов Голутвин и переезд установить пост милиционеров в базарные дни и дни получек, во избежание недоразумений при посадке пассажиров». В целях усиления контроля за работой кондукторов периодически делать проверку пасса-

жирских билетов, «поднять дисциплину обслуживающего персонала автобусов путём привлечения к ответственности виновных за нарушение правил езды, выразившееся в курении табака в автобусах и управлении последними лицами в нетрезвом виде», а также для устранения мелких недостатков завести в автобусах ящики для жалоб.

Заботился горсовет и об обновлении подвижного состава. На пленуме секции Местхоза, состоявшемся 4 августа 1927 года, постановили: «Учитывая большой спрос на автобусное движение в городе и вне его, приобрести дополнительно два автобуса, имеющиеся в гараже, бездействующие ликвидировать к 1-му октября 1927 года».

Расширялась маршрутная сеть. На заседании пленума О.М.Х. Коломенского горсовета 3 мая 1927 года было решено: «В целях большего удовлетворения запросов местного населения необходимо продолжить маршрут в Запруды до парка с погачей автобуса к моменту отправки рабочих и служащих на работу и обратно, в дни же рынка установить движение в Запруды по мере надобности», — а также: «Предложить Отделу Местного Хозяйства погробовать вопрос о расширении автобусного движения до села Бочманово». О необходимости расширения автобусного движения по линии Голутвин — Бочманово было сделано напоминание заведующему гаражом товарищу Серикову и на заседании Бюро секции Местхоза 21 ноября 1927 года.

На этом же заседании были отмечены следующие достижения в работе автобусников:

- «1. Большое количество перевезённых пассажиров за 11 месяцев;
2. Рост количества автобусов;
3. Улучшение помещения гаража».

Вместе с тем Бюро отметило и целый ряд отрицательных моментов в работе автобусного гаража:

«1. Нарушение дисциплины отдельными шоферами и кондукторами (курение табака, перегрузка автобусов сверх нормы, попущение продолжительных стоянок);

2. Неясность во взаимоотношениях кондукторов и шоферов.

3. Не всегда достаточное наличие запасных частей.

4. Отсутствие противопожарных мер в гараже и автобусах.

5. Слабая работа прикреплённых к автобусному движению.

6. Отсутствие собственного контроля над работой контролёров и за движением.

7. Невыполнение пункта 11 постановления пленума Секции от 13 мая сего года о введении ящиков жалоб.

8. Отсутствие станции ожидания.

9. Недостаточный учёт резины и бензина».

Бюро постановило, что «в дальнейшей работе необходимо:

1. В двухнедельный срок провести в жизнь постановление пленума Секции по пункту 11-му от 13/V-с.г.»

2. Ускорить постройку станции ожидания согласно указания Президиума от 18/XI-с.г.

3. Усилить дисциплину среди обслуживающего персонала, не допуская ни в коем случае курения табака и самовольных простоев;

4. Оформить Правила Внутреннего Распорядка и провести их в жизнь;

5. Поручить прикреплённым т.т. сделать обследование и проработать форму общественного контроля, сделав 19 декабря доклад об этом на пленуме секций;

* Сего года. Им. ввиду 1927 г.

6. Пополнить гараж необходимым слесарным инструментом;

7. Принять меры к скорейшему приобретению огнетушителей для гаража и автобусов;

8. Стремиться к расширению автобусного движения по линии Голутвин — Бочманово;

9. Обеспечить автобусы мелкими запасными частями».

А на заседании Секции Местного хозяйства Коломенского городского совета 29 декабря 1927 года, выслушав доклад прикреплённого к автотранспорту тов. Степанова о результатах обследования гаража, постановили:

«В целях улучшения работы гаража считать необходимым провести следующее:

1. Принять меры к переоборудованию гаража.

2. Перенести бензино-хранилище в район гаража, для этого сделав соответствующее помещение.

3. Вести учёт ремонта машин и их осмотра.

4. Производить периодический осмотр и ремонт автобусов на предмет своевременного выявления порчи машины и её частей.

5. В целях сохранения машин, экономии горючего, резины и смазочного необходимо заинтересовать шофёров путём премиальной системы, как за исправное состояние машин, так и за экономию горючего, смазочного и резины.

6. Приобрести покрывала, предохраняющие от замерзания воды в радиаторе.

7. Принять меры к исправлению шоссе около моста, устранив выбоины при в"езде на мост.

8. Привести в порядок дорогу по шоссе от Рязанской заставы до Конной площади.

9. Снабдить гараж телефоном и отоплением [пункт вычеркнут — С.Г.].

10. Издать обязательное постановление о правилах езды по шоссе и прочим улицам для конного извоза во время автобусного движения.

11. Следить за состоянием дорог по линии [пункт вычеркнут — С.Г.].

12. Создать контроль за работой автобусов [на линии — вычеркнуто — С.Г.] путём очередного дежурства членов Секции Местного хозяйства во время работы автобусов на линии.

13. Ввести для кондукторов номерные бляхи.

14. В автобусах вывесить таблички с указанием предельного количества пассажиров ёмкости автобуса».

В 1927 году появились льготные месячные «проездные билеты», которые представляли собой книжечки с вшитыми талонами, по 50 штук в каждой. Продавались со скидкой на 10 % для взрослых и на 40 % — для школьников.

В том же году появились первые крытые павильоны ожидания на автобусных остановках возле здания городского совета, у железнодорожного переезда и на станции Голутвин. До этого автобусные остановки города представляли собой большие бетонные плиты длиной немногим больше длины автобуса, на которых устанавливалась металлическая штанга или столб с расписанием автобусов. Такие остановки были неудобны для пассажиров, так как не защищали от осадков и палящего солнца.

За 1927 год коломенские автобусы перевезли 628 тысяч человек. Для того времени это весьма внушительная цифра, особенно если учесть, что использовались исключительно иностранные машины, имевшие большой пробег ещё до поступления в Коломну.

В 1928 году штат гаража состоял из 26 человек, из них

3 человека занимались ремонтом машин. Всего автобусов было 7 штук, но 2 из них, амовские, требовали капитального ремонта и поэтому на линию выходили очень редко. Поэтому было принято решение приобрести ещё два шасси Steyr с тем, чтобы смонтировать на них кузова собственного производства, изготовленные в самой Коломне. Такой шаг позволил уменьшить стоимость подвижного состава и создать для пассажиров больше удобств. С этой же целью внимательно изучались запросы населения и в соответствии с ними вводились новые маршруты, составлялись наиболее удобные расписания движения. Всё делалось для того, чтобы использование автобусов стало более рациональным.

В 1928 году коломенские автобусы ходили уже до села Непецино и за 6 месяцев с 1 мая по 1 ноября 1928 года сделали 19 620 рейсов, проехали 78 480 километров и перевезли 345 999 пассажиров (из доклада заведующего гаражом товарища Серикова на «Заседании Пленума Секции ОМХ от 2/XI-28 г.»).

РАЗВИТИЕ

Работникам гаража приходилось сталкиваться с немалыми трудностями: не хватало запасных частей, резины, бензина, смазочных материалов, состояние дорог, как и прежде, оставляло желать лучшего. И всё-таки, преодолевая все трудности, город развивал автобусные перевозки. Газета «Коломенский рабочий» от 10 апреля 1932 года, освещая задачи городского строительства на 1932 год, писала: «В большом объёме намечены работы по дорожному строительству, транспортные вопросы неразрывно связаны с дорожным хозяйством. Обширная программа работ намечена в этом году по линии автотранспорта. В целях дальнейшего развития автотранспорта и улучшения обслуживания населения Коломны, автобусный парк должен увеличиться в этом



году на 5 автобусов, расширить гараж и построить новые автобусные остановки. Всего на автотранспорт отпущено 100 тыс. руб.».

Но задачи задачами, а пока не хватало ни машин, ни хороших дорог. Из-за нехватки машин и их частых поломок автобусы ходили очень редко, и скопившиеся на остановках пассажиры брали их штурмом, отчего возникало множество конфликтов между пассажирами и кондукторами.

В редакцию газеты приходили письма от возмущённых граждан, требующих навести порядок в пассажирских перевозках:

«Об автобусах и мостовых
(письмо рабочего)

Живя в Запругах, мне не предоставляется возможным ходить на Коломзавод пешком.

Около автобусных остановок всегда создаются большие очереди, сесть в автобус бывает трудно.

Другой раз прстоишь час или два в очереди и все-таки домой приходится итти пешком. Участок шоссе-сейчас сильно разбит, много ямок, что, безусловно, влияет на сохранение автобусов, они из-за этого раньше времени выходят из строя.

Я думаю, что Горкомхозу над этим надо подумать и постараться в скором времени изжить очереди на автобус и починить мостовую.

М. Алексеев». («Коломенский рабочий», № 201 от 3 сентября 1932 года)

Разбирая жалобы граждан на работу автобусов, сотрудники редакции газеты «Коломенский рабочий» сами проверяли, как обслуживают пассажиров на



транспортных линиях, а затем печатали фельетоны на страницах газеты:

«Улучшить работу автобусного парка

О непорядках в работе автобусного парка, о недисциплинированности и грубостях отдельных кондукторов в газете «Коломенский рабочий» писалось неоднократно. Однако и по сей день положение остается без перемен.

Каждый день с утра и до поздней ночи, в момент посадки на автобус на остановках шум и давка. К передней площадке лезут не только с разрешением, но и знакомые кондуктора или шофера. Особенно отличается в нарушении правил кондуктор Гусева Клавдия.

Для посадки с детьми нет твердых правил. Один раз сажают одного, другой раз троих, а были случаи совсем никого. В результате — с детьми часто приходится просиживать у автобусных остановок часами.

Чтобы утром попасть на работу к 9-10 часам, нужно приходить на автобусную остановку часам к 7-8. Иначе — придется ждать до 10-11 часов, так как утром обычно с линии автобусы отправляются на заправку.

В милиции за 9 месяцев было составлено свыше 30 протоколов на граждан, нарушающих правила езды и посадки. Надо отметить, что среди этих протоколов есть такие, которые составлены по инициативе личных капризов кондукторов.

Кондуктора проявляют такое своеволие, что при малейшем недоразумении они останавливают машину и направляют провинившегося в отделение милиции для составления протоколов и этим самым задерживают автобус на несколько минут.

Нормы и правила посадки почти никто из кондукторов не соблюдает, за исключением кондуктора Рыбако-



вой, которая твердо знает, сколько человек требуется посадить, чтобы не допустить перегрузки. В результате у тов. Рыбаковой машина почти не выбывает из строя.

Поломки машин, особенно больших, очень часты. Они происходят не столько от плохого качества ремонта, сколько от невнимательного отношения шоферов и кондукторов к своим обязанностям.

Кондуктора, в целях увеличения зарплаты, так как они работают на километраже, прибегают к некоторым махинациям в частности сажают пассажиров сверхустановленной нормы и тем самым нагоняют лишний рейс, не считаясь с тем, что такие махинации осложняют работу автобуса, создают перегрузку, автобусы чаще выбывают из строя и т. д.

Погоня за километражем приводит и к таким фактам, когда заранее зная, что машина не пойдет, так как она сломалась, все же кондуктор производит посадку. Например, тов. Лыкова 30-го сентября на автобусе № 15 получила деньги, а потом преспокойно заявила: — Ждите, когда ее отремонтируют, а если нежелательно ждать, то можете идти пешком... Другой раз при поломке, на требования пассажиров пересадить их на другую машину, кондуктор автобуса № 12 К. Гусева категорически отказала и самым грубым образом вытолкала некоторых из автобуса. В результате пришлось ожидать около двух часов.

Подобных безобразий в работе автобусного парка очень много. О них говорилось и писалось несколько раз. РКИ необходимо проверить, как выполняется ее решение о работе автобусного парка, и заставить парк работать по-настоящему.

Бригада „Коломенского рабочего”: Синельщиков, Казаков, Логинов». («Коломенский рабочий» от 6 октября 1932 года)



«Это называется... посадка

Из окон Коломенского РИК'а вашему взору открывается редкой пестроты и красочности картина, достойная кисти художника.

На далеком горизонте зеленеют парфентьевские луга, ближе — живописные развалины строящегося уже три года дома (объекта, как называет его Стройконтора) еще ближе — пестрый волнующийся рынок, ласкающие глаз газоны сквера. И — как завершение всего этого, как итог — фигурная автобусная станция с постоянной автобусной толпой.

Толпа спокойно топчется на месте.

Но вот в поле вашего зрения показывается автобус.

У передней площадки в один миг вырастает толпа. Кто-то кого-то начинает отпихивать, проталкиваясь вперед; кто-то громко неистово кричит:

— Не пущай его! он без разрешения.

— Ой, ребенка задавили!

Секунда, еще секунда — и толпа у передних дверей автобуса начинает рассеиваться. Но и машина почти полна. У площадки осталось два-три человека, у которых очевидно, нет ни разрешения, ни знакомства с кондуктором или шофером.

Вы перекидываете взгляд ко второй площадке. Через вторую площадку пропущено не более десяти человек, а между тем хвост почти не убывает. Вот весьма солидный мешок на двух ногах, уцепившись за поручни, одну ногу уже занес на ступеньку. Рядом с этой ногой, на той же ступени, уже основательно стали две другие ноги молодого человека с чемоданом и папкой, с уголка примостилась дамская туфля.

— Говорю вам русским языком — нету больше местов! — раздается голос кондукторши: — Нету! понимаете!

Со ступеньки несутся молящие голоса:

— Мне к поезду, я на поезд опоздаю!

— Мне на работу, гудок скоро!

Боксерский удар кондукторши. От удара летит мешок, из-под него показывается голова, со ступеньки исчезают сапоги, ботинки и туфля.

Кто-то вспоминает чью-то мать. Звонок, хлопанье дверей. Машина тронулась, красиво огибая площадь и весело гудя.

Это называется:

— Посадка.

А. К.-к.» («Коломенский рабочий» от 6 октября 1932 года)

Не только в Коломне, но и во многих других городах Московской области автотранспортникам приходилось преодолевать огромные трудности, развивая транспортное обслуживание населения. Это вызывало беспокойство областных властей. 19 апреля 1933 года на заседании Московского Областного Исполкома рассматривался вопрос «Об автобусном хозяйстве промышленных городов Московской области», при этом отмечалось «неудовлетворительное состояние автобусного хозяйства в промышленных городах Московской области.

Значительно уменьшился в этих городах автобусный парк с 82 до 45 единиц, а себестоимость машино-километра в среднем увеличилась на 22,76 % против плановой.

Низок коэффициент использования инвентарного количества машин (в среднем 49 %), и план пассажирских перевозок выполнен в среднем по городам области на 78,31 %.

Всё это явилось результатом отсутствия руководства автобусным хозяйством со стороны горсоветов и недостаточного внимания к этому хозяйству со стороны МОКО».

«В целях оздоровления автобусного хозяйства в промышленных городах области и улучшения <условий пользования> автобусами рабочих и служащих» Президиум Мособлисполкома постановил:

«1. Предложить горсоветам в месячный срок перевести работу автобусных парков на хозяйственный расчёт, выделив их в самостоятельную хозяйственную единицу.

Оставить за горкомхозами планирование, общее техническое руководство, организацию снабжения, подготовку кадров, надзор и контроль и разрешение тарифно-маршрутных вопросов;

2. Обязать горсоветы и горкомхозы:

а). начать одновременно с переводом автобусных парков на хозрасчёт их инвентаризацию и закончить её не позднее 1-го июля 1933 г.;

б). к 1 июня сего года произвести полный технический осмотр всех автобусов, как работающих, так и неработающих;

в). в двухдекадный срок закончить технический ремонт работающих автобусов, произведя их покраску, выпрямление помятых боков и т.п.;

г). к 1 июня сего года произвести ремонт существующих автобусных гаражей;

г). для обеспечения автобусного хозяйства необходимыми запасными частями и деталями и окончания ремонта автобусов в указанный срок максимально использовать оборудование существующих мастерских, введя 3-х сменную работу.

В тех же целях предложить МОКО (т. Плотникову) и Мособлдортрансу (т. Цивцивадзе) в 3-х дневный срок договориться о производстве ремонта отдельных частей и деталей автобусов на заводе Мособлдортранса и предложить Московскому Отделу Ремаштреста угов-



летворить заявки МОКО на необходимое станочное оборудование для гаражных мастерских;

Предложить Горсоветам, Горкомхозам и заведующим автобусными парками применить систему спаренной езды в отношении всех шофёров с тем, чтобы к 1 мая сего года не было ни одной машины без прикреплённых к ней шофёров, ремонтных бригад и кондукторов;

Предложить Горсоветам и Горкомхозам установить обязательный осмотр и контроль машин по их приходе в парк и при выпуске, возложив персональную ответственность на прикреплённые к машинам бригады за качество текущего ремонта, за выпуск автобусов на линию в надлежащем порядке, чистыми без помятых кузовов и т.п.;

В целях обеспечения автобусного хозяйства постоянной квалифицированной рабочей силой:

а). предложить горсоветам принять меры к улучшению бытового обслуживания работников автобусных парков (обеспечение жилищами, организация столовых и т.п.);

б). обратить внимание МОМПС, Облсоюза коммунальных транспортных работников и заведующих автобусными парками на необходимость усилить политико-воспитательную работу среди работников автобусных парков, направляя её на максимальное укрепление трудовой дисциплины, на решительную борьбу с прогульщиками, пьяницами, рвачами, расхлябанностью и безответственностью за выполняемые работы, опираясь во всей этой работе на лучших ударников и передовых рабочих;

в). предложить заведующим автобусными парками в двухдекадный срок ввести подробно разработанную систему премирования для всех групп работников автобусных парков, в особенности для эксплуатационного персонала — шофёров и кондукторов;



г). предложить Мособлдортрансу в месячный срок укрепить шофёрский состав автобусов лучшими наиболее квалифицированными кадрами, организовать вместе с тем подготовку и переподготовку шофёров автобусных парков Области через специальную сеть школ и курсов;

г). обязать горсоветы к 10 мая сего года просмотреть весь личный состав работников автобусных парков, очистив их от чужеродных и разложившихся элементов и установить такую систему принятия на работу, которая гарантировала бы от проникновения в автобусные парки чуждых элементов.

6. Обязать Горсоветы и Горкомхозы довести коэффициент использования наличного автобусного парка в 1933 г. до 70 %, снизив себестоимость машино-километра на 5 % против себестоимости плана 1932 г.;

В связи с значительным превышением плана по расходу резины и горючего, предложить горсоветам и горкомхозам в декадный срок провести следующие мероприятия:

а). выделить в автобусных парках специальных лиц, материально ответственных за выполнение заданных норм по расходованию горючего и резины;

б). увеличить фонд премирования за экономию горючего и резины, пересмотреть все действующие инструкции, положения и систему учёта;

в). Обязать автобусные парки усилить уход за резиной и надзор за правильным поддержанием давления в шинах; резину, требующую ремонта, немедленно сгавать в собственные вулканизационные мастерские, а в случае их отсутствия, в вулканизационные мастерские Авторемонта.

Предложить Московской Конторе Авторемонта приступить к ремонту переданной ему резины в суточный срок;

г). всю негодную к восстановлению резину сдать в Авторемснаб, как утиль;

г). обязать заведующих автобусными парками принять строжайшие меры к экономному расходованию горючего, для чего наладить регулировку карбюраторов, не допускать разлива и перерасхода и категорически воспретить использования горючего материала на другие (непроизводственные) цели — мытьё частей, рук и т.д.;

8. Предложить Московской Конторе Авторемонта бесперебойно удовлетворять заявки МОКО на запасные части и авторезину для автобусов;

Предложить Горсоветам и Горкомхозам:

а). к 1 мая сего года пересмотреть существующие маршруты, максимально уменьшив остановки и ввести безостановочное движение на рабочих линиях в часы начала и окончания работ;

б). для упорядочения движения ввести детальные графики движения автобусов, возложив контроль за их выполнением на заведующего автобусным парком, диспетчеров и контролёров;

в). в декадный срок пересмотреть инструкции шофёрам и кондукторам, максимально уточнив их обязанности, в частности, по соблюдению графика и скорости движения и установленных правил езды, по тщательному осмотру принимаемой машины, по максимальному наблюдению за маслом (его качеством), посменной проверке и очистке фильтров, маслопроводных трубок и каналов;

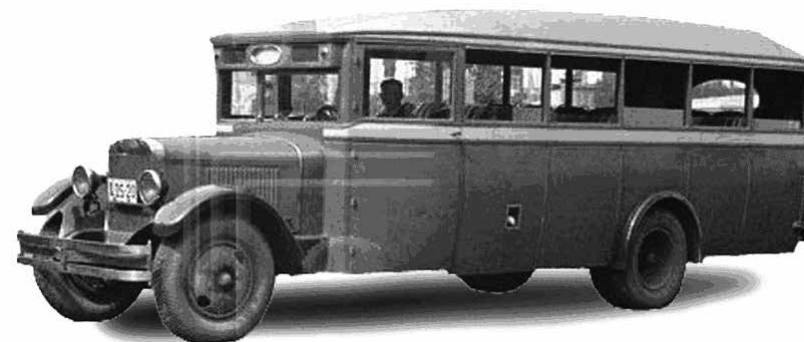
10. Обязать горсоветы и горкомхозы немедленно приступить к дорожно-мостовому строительству и ремонту мостовых, обеспечив полное освоение предусмотренных на 1933 г. капиталовложений на дорожно-мостовое строительство, уделяя особое внимание качеству этого строительства и ремонту мостовых;

Предложить Горсоветам — широко привлечь ячейки Автодора к систематической проверке работы автобусов в пути и к их осмотру в гараже.

И всё же, несмотря на трудности, автобусные перевозки в Коломне развивались. В 1933 году Коломенский горкомхоз получил шесть 27-местных амовских автобусов и шесть грузовых автомашин.

Проблемой номер один оставалось отвратительное качество дорожного покрытия. В отчёте о работе Коломенского городского совета РК и КД с 1931 по 1934 гг. вновь поднимался этот вопрос: «Вопрос дорожного строительства тесно связан с проблемой развития городского транспорта. Вследствие плохих дорог из восьми автобусов на линии находятся только 4, остальные в ремонте. Но, несмотря на это число перевезённых пассажиров, по сравнению с 1931 годом увеличилось более, чем на 10 тысяч человек».

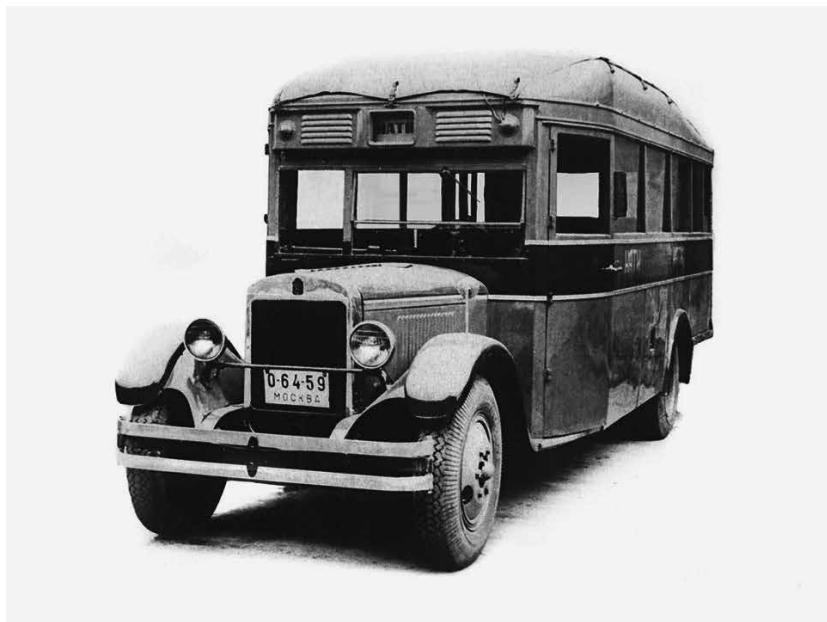
В следующей пятилетке — те же самые проблемы: «Но и до сих пор дорожное хозяйство города крайне неудовлетворительно, а отдельные участки дорог совершенно непригодны для эксплуатации. В особенности плохие



Автобус АМО-4

дороги в посёлке имени Кирова, шоссе от Голутвина до Щурово и часть окраин — Коломенская и др.» (из отчёта Коломенского городского совета РК и КД за период с 01.01.1935 по 01.08.1939 года).

А тем временем автобусный парк продолжал расширяться. 26 марта 1938 года в газете «Коломенский рабочий» сообщалось: «Гаражом автобусного парка городского коммунального отдела получены пять автобусов марки «ЗИС». После осмотра эти автобусы выйдут на линию. Получение остальных пяти автобусов ожидается на-днях». Через два дня, 28 марта, — там же: «Автобусный парк городского коммунального отдела получил пять автобусов марки «Лейланд». Каждый вместимостью на 40 пассажиров. На днях эти автобусы выйдут на линию».



Автобус ЗИС-8

С увеличением автобусного парка возникла потребность в дополнительных рабочих кадрах. И вот уже в газете «Коломенский рабочий» публикуются объявления о наборе шофёров и кондукторов:

«ТРЕБУЮТСЯ ШОФЕРА (со стажем не менее двух лет) и КОНДУКТОРА.

Обращаться: Коломна, Мешков переулок, дом № 1, автогараж горкоммунотдела Управление»;

«ТРЕБУЮТСЯ ШОФЕРЫ со стажем не менее 2-х лет, кондукторы и чернорабочие. Оплата труда сдельная и по соглашению.

Обращаться: Коломна, Мешков переулок, дом № 1, в автотранспортное управление»;

«Автобусному гаражу срочно требуются: МАЛЯРЫ, УБОРЩИЦЫ и ШОФЕРЫ. Обращаться: Коломна, Мешков пер., д. 1»;

«Автотранспортному управлению Коломенского горкоммунотдела ТРЕБУЮТСЯ кладовщики, вахтёр и курьер-уборщица. Коломна, Мешков пер. д. 1».

Увеличивается время работы городских и пригородных автобусов. В целях лучшего обслуживания населения города и ближайших сёл пассажирским транспортом президиум городского совета постановил с 20 марта 1938 года ввести на автобусных линиях: Коломна — Голутвин, Коломна — Бочмановский завод сельхозмашин им. Ворошилова, Коломна — р. Ока и Голутвин — Непецино курсирование 10 машин.

На линии Коломна — Голутвин было установлено круглосуточное движение, для этого один автобус курсировал с 1 часа ночи до 6 часов утра. Движение на ли-

нии Коломна — Бочмановский завод сельхозмашин им. Ворошилова было продлено до 1 часа ночи. Движение на линии Коломна — р. Ока установлено с 6 часов утра до 8 часов вечера.

На линии Коломна — Непецино курсировал автобус с 8 часов утра до 16 часов, а в часы большого наплыва пассажиров выделялся второй автобус.

В апреле 1938 года было установлено автобусное движение на линиях:

Голутвин — Сандыри с 6 часов утра до 20 часов.

Голутвин — Северское с 6 часов утра до 18 часов.

Голутвин — Непецино с 5 часов 40 мин. утра до 20 часов.

Несмотря на старания работников гаража, частенько звучала критика в их адрес:

«Игнорирование нужд трудящихся»

Автобусный гараж городского коммунального отдела своей работы не улучшил. Руководители гаража коммунисты Лазарев и Спирин наплевательски отнеслись и к постановлению президиума городского совета и к решениям горкома партии о выпуске ежедневно на линии 18 автобусов.

При большом наличии в гараже машин (21) вчера на линиях работало только 10 автобусов. Невыполнение указанных решений заведующий транспортным управлением Лазарев старается объяснить различными объективными причинами и ссылками на отсутствие горючего, резины и неисправность машин.

Между тем, в самом гараже нет порядка. Существует обезличка машин. Инженер Спирин не руководит производством. Об этом с достаточной ясностью го-

ворят такие безобразнейшие факты, как «раздевание» стоящих в гараже автобусов, т.е. с'ёмка деталей с одних машин и установка их на другие. Текущий осмотр машин, выходящих на линии, механиком гаража Темновым производится небрежно. В результате нередко случаются порчи автобусов на линии.

Пора покончить с расхлябанностью работников гаража и заставить их по-большевистски наладить работу городского транспорта». («Коломенский рабочий» от 9 апреля 1938 года)

«Неуловимые автобусы»

Автобусное движение по линии Голутвин — Непецино организовано плохо. Очень часто приходится после работы ждать автобуса больше часа. И когда, он, наконец приходит, кондукторы сажают в него пассажиров, которым нужно ехать только до диспансера или в Коломну.

Бывает и так, что придешь после работы во второй смене на остановку, а тебе говорят, что автобус уже ушел. Руководители гаража и кондуктора не считаются с тем, что вторая смена кончается в 12 часов ночи, да минут 15-20 нужно на дорогу до остановки. Они отправляют автобус в Непецино не в 12 часов 30 минут, а в 11 ч. 30 мин. или ровно в 12.

Мы возмущаемся такими, с позволения сказать, порядками и просим немедленно установить четкое расписание движения автобуса и соблюдение необходимых правил при посадке.

И. Семенов, А. Маликов, В. Машков, и др. рабочие завода им. Куйбышева». («Коломенский рабочий» от 7 июля 1938 года)

«Когда же прекратится автобусная вакханалия?»

Не раз пишущему эти строки пришлось возмущаться, стоя на автобусных остановках. Не раз в гнев хотелось жаловаться сразу во все инстанции, чтобы только скорее были прекращены нетерпимые, возмутительные безобразия в автобусном движении.

Трудно удержаться от гнева. Трудно не досадовать.

Автобус в нашем городе — единственный массовый вид транспорта. Спрос на него за последнее время значительно возрос, автобусный парк в несколько раз увеличен. 20 автобусов должны ежедневно курсировать по городу.

Это записано в решении горсовета несколько месяцев тому назад. В действительности же еще ни разу 20 автобусов не выпускались на линию. Работники автотранспортного управления дерзко и своенравно поправляют постановление горсовета и считают, что 20 автобусов для жителей Коломны — роскошь, хватит двух-четырех машин. На постановление же горсовета они просто плюют.

Решение о выпуске 20 автобусов работники автотранспортного управления не выполняют со дня его принятия. С месяц тому назад прекращено движение ночного автобуса. На линии сейчас ходят две-три машины, а вечером 11 августа, например, ходил только один автобус. Постановление горсовета смято и выброшено в мусорный ящик.

Разве можно не возмущаться по этому поводу? Разве можно дальше терпеть такой произвол? На остановке глинные очереди, пассажиры клянут всех, кто имеет отношение к автобусному движению. Люди негодуют, возмущаются и — справедливо!

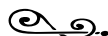
Но все это мало трогало возглавлявшего до недавних пор автотранспортное управление т. Лазарева.

Он оставался холоден, даже тогда, когда к нему целые группы граждан звонили на квартиру и требовали прекращения безобразий в движении автобусов. Теперь Лазарев снят с этой должности. Хорошо наладить автобусное движение поручено т. Спирину. Он не новичок в автотранспортном управлении и обязан был не допустить то, что произошло вечером 11 августа. К 9 часам почему-то в гараж ушли три машины, на линии остался один автобус, который никак не мог вовремя перевезти пассажиров. Они шли пешком, очень, не лестно отзываясь о начальстве гаража и управления.

Кстати; об уходе машин в гараж. Делается это в зависимости от настроений шофера и кондуктора. Часто слышишь такой разговор: «Надоело, поедem в гараж. Поедем». И, оставляя на остановках толпы пассажиров, машина из Голутвина порожней несется в гараж. Именно такими, сумасбродными решениями, прешедшими в головы сразу трем шоферам и трем кондукторам, пожалуй, только и можно объяснить исчезновение сразу трех машин 11 августа.

Работники автотранспортного управления очень много говорят о недостатке бензина, шин, шоферов и т.п. Доля правды здесь есть, но разве этими причинами объясняется такое явление, когда вышедшие на линию три-четыре машины все сразу направляются в Голутвин, там одна из них забирает пассажиров, а остальные ждут по часу, а потом то же проделывают в Коломне; длительные ожидания выводят пассажиров из терпения.

Долго можно перечислять нетерпимые случаи в автобусном движении. Пора, давno пора, их прекратить. До каких же пор будет продолжаться эта вакханалия? Материальная база для организации хорошего автобусного движения у нас есть, ее надо хорошо использовать.



Хочется поставить и еще один вопрос: будет ли городской совет уважать свои решения?

Вредители, орудовавшие в городском коммунальном хозяйстве, сознательно разрушали автобусный транспорт, старались вызвать недовольство трудящихся. Введенная вредительская практика в работе авто-транспортного управления не изжита и до сего времени. То, что происходит сейчас в автобусном движении — отражение вредительской работы.

И. Лось». («Коломенский рабочий» от 13 августа 1938 года)

«В последнее время в автобусах невозможно ездить. Кондукторы мало следят за тем, чтобы в автобус входило столько человек, сколько это полагается по норме. Часто стоять даже негде. Такая нагрузка вредит пассажирам и машине». («Коломенский рабочий» от 16 октября 1938 года)

«Об автобусных неполадках

Ежедневно в определенные часы из Коломны должны отправляться автобусы в селения Никульское, Непецино и Северское.

Но вместо отправления по расписанию в 9 часов утра, они, как правило, отправляются часов в 10 или 11. Кроме того, автобусы останавливаются не там, где нужно: они или не доезжают до остановки или отъезжают за остановку. От этого при посадке получается давка, и кто стоял в очереди последним — входит в автобус первым.

Пора прекратить издевательство над пассажирами и подавать автобус в намеченные часы и точно к месту посадки.

З. Лаптева». («Коломенский рабочий» от 21 декабря 1938 года)



Надо отметить, что коломенцы не только жаловались на работу автокоммунальщиков, но и вносили свои предложения по улучшению и упорядочению обслуживания населения:

«Стоимость проезда на автобусе от Голутвина до райисполкома 30 копеек. Такая же стоимость проезда от Голутвина до Конной, от Голутвина до Рязанской заставы и от заставы до Дворца культуры.

Почему цена билета за две и три остановки та же, что и за пять остановок? Это совершенно ненормальное явление.

Не пора ли пересмотреть тарифы проезда на коломенских автобусах?

Иванов». («Коломенский рабочий» от 13 июня 1938 года)

«Пустить автобусы до учебного комбината

В учебных заведениях, помещающихся в учебном комбинате завода им. Куйбышева, обучается более 3 тысяч человек. Многие учащиеся проживают в противоположном конце города. Между тем, автобусы до учебного комбината не доходят.

Горсовет должен установить движение автобусов до учебного комбината. Хотя бы в вечерние часы (с 16 до 22 часов).

Тищенко, Родин». («Коломенский рабочий» от 27 сентября 1938 года)

«О проезде учеников в автобусе

Многие ученики селений Непецино, Санино, Настасьино и других учатся в городских школах Коломны. На занятия они ездят в автобусе. Им приходится

затрачивать на проезд в автобусе 30-60 рублей в месяце. Для многих это тяжело.

Горсовету необходимо позаботиться об удешевлении проезда в автобусе для учеников. Кроме того, на остановках возле с. Никульское и Непецино надо построить крытые навесы для ожидающих автобусы, так как рабочим и ученикам приходится здесь часто мокнуть под дождем.

Е. Александрова». («Коломенский рабочий» от 3 ноября 1938 года)

Не всё гладко было и в самом гараже. Случались конфликты между рабочими и администрацией.

«Глухи к нуждам рабочих»

Во время обеденного перерыва рабочие автобусного гаража отдыхали в проходной будке. Сейчас распоряжением заведующего гаража Лазарева рабочих в будку не пускают, Красный уголок в обеденный перерыв тоже закрыт. Куда же деваться?

Вообще к требованиям рабочих администрация и профком глухи.

Рабочие». («Коломенский рабочий» от 12 мая 1938 года)

Но жизнь продолжалась, конфликты решались, жалобы граждан рассматривались, меры по улучшению обслуживания пассажиров принимались.

«По следам наших выступлений»

«Когда же прекратится автобусная вакханалия?»

Коллектив автобусного парка на днях обсудил помещенную в газете «Коломенский рабочий» заметку: «Ког-

да же прекратится автобусная вакханалия?» (13 августа [1938 г. — С.Г.] № 187). Критика недостатков в работе автобусного парка признана правильной.

В целях улучшения автобусного движения разработан график, регулирующий движение автобусов на линии, так же будет проводиться тщательная проверка машин, прошедших предупредительный ремонт.

Слесаря, кондукторы и другие работники гаража заявили о своем желании работать по-стахановски и бороться за лучшие показатели работы пассажирского транспорта». («Коломенский рабочий» от 29 августа 1938 года)

17 июня 1938 года в Коломне появилось такси. Городской коммунальный отдел получил 5 легковых автомашин марки М-1, получивших в народе название «Эмка». Легковые автомашины Горьковского автомобильного завода ГАЗ-М-1, оборудованные таксометрами, выезжали на станции к поездам, курсировали по городу и доставляли пассажиров за город.



Не успели легковые таксомоторы появиться в городе, как сразу нашлись недовольные их работой граждане:

«Неуловимые такси»

Коломна получила 5 легковых автомобилей-такси. Городской коммунальный отдел дал широковещательное объявление по радио о порядке работы такси. Сообщалось, что такси будут выезжать на станции к поездам, курсировать по городу и за город.

Более двух месяцев как такси работают на линии, но к поездам они ни разу не выезжали. Застать их на ука-



«Коломенский рабочий» от 30 июня 1932 года

занных стоянках также невозможно. Они прямо неуловимы.

В письме в редакцию т. Гуськов пишет: «Более трех часов дожидался я такси на стоянке на площади Двух революций 23 сентября и не дождался. Правда, за это время подошли две машины, но пассажиров не посадили. Шофер машины № 68-02 заявил, что едет в гараж. Между тем, от'ехав несколько метров, посадил каких-то людей и поехал к Голутвину. Шофер машины № 68-01 Мещеряков поступил точно также.

О подобных фактах в жалобной книге автопарка есть несколько жалоб. Но на них никто не реагирует. Шоферы чувствуют себя хозяевами такси. Хотят ехать едут, не хотят не едут. Нужно положить этому конец». («Коломенский рабочий» от 4 октября 1938 года)

Не обходилось и без нарушений правил дорожного движения водителями автобусов, и без дорожно-транспортных происшествий с потерпевшими:

«Происшествия»

Столкновение автомашин

16 марта на улице Октябрьской революции у дома № 109 произошло столкновение автомашин. Автомашина завода им. Куйбышева под управлением шофера Войкова шла в Москву, навстречу ей шла машина автобусного парка под управлением шофера Гусарова, который нарушил правила движения, ведя машину левой стороной, ударил в кузов встречную машину. Обе машины вышли из строя. («Коломенский рабочий» от 17 марта 1938 года)

«Лишение шоферских прав»

На днях в Коломне была выездная квалификационная комиссия шоферов Московской области. Она разобрала несколько дел о нарушении правил уличного движения водителями автомашин.

За выезд на линию в нетрезвом виде лишены водительских прав шофера Сигоров М.К. (автобусный парк городского коммунального отдела) на шесть месяцев; Захаров А.С. (гараж строительства Мособлхоз) на 4 месяца; Блашкин Н.К. (гараж завода им. Куйбышева) на 3 месяца; Цыплаков И.И. (гараж 21 конторы завода) на 2 месяца». («Коломенский рабочий» от 23 марта 1938 года)

«Происшествия»

Несчастные случаи. 15 сентября на Бочмановском шоссе автотакси была сшиблена гражданка Бокина А.С. В этот же день у Дворца культуры завода им. Куйбышева автобусом сшиблен гражданин Щербаков. Оба пострадавшие с переломами ног отправлены в первую городскую больницу.

В обоих случаях — вина потерпевших, нарушивших правила уличного движения. Они шли по мостовой». («Коломенский рабочий» от 18 сентября 1938 года)

Для повышения квалификации водителей в Коломне были организованы курсы:

«Продлить учебу шоферов»

В Коломне впервые были организованы курсы шоферов повышенного класса. 18 июля госавтоинспекцией был произведен экзамен на звание шофера второго класса.

Экзамен сдали пять человек на «отлично», девять на «хорошо» и двадцать пять на «посредственно». Семь получили отметки «плохо».

Необходимо, чтобы горкоммунотдел, совместно с союзом шоферов, с осени организовал постоянную учебу. Так как шоферов, желающих повысить свою квалификацию много.

А. Спиринов. («Коломенский рабочий» от 26 июля 1938 года)

К августу 1939 года автобусный парк городского коммунального отдела насчитывал 20 машин, их единовременная вместимость увеличилась до 430 человек, а количество перевезённых за год пассажиров возросло до 8556400.

Правда, жалобы на работу автобусников не прекращались. Снова находились граждане, недовольные работой автокоммунальщиков:

«Еще раз об автобусах»

Автобусный парк последний месяц стал работать совсем плохо. Уже в течение нескольких лет трудящиеся давали наказ горсовету улучшить работу автобусного парка. Горсовет эти указы не выполняет.

В гараже слесари плохо ремонтируют машины. Вот пример: 27 декабря из ремонта вышла машина на линию Коломна — Непецино. В этот же день эта машина вышла из строя и ее опять поставили на ремонт. 31 декабря у Голутвинской остановки пассажиры ждали автобус полтора часа, но, и, дождавшись его, они не доехали до конца: у диспансера машина сломалась. Пассажирам пришлось идти пешком в Коломну.

Сейчас в связи с постановлением Совнаркома СССР, ЦК ВКП(б) и ВЦСПС горсовет должен обратить особое

внимание на работу автобусов. Зав. гаражом тов. Спирин должен выпускать на линию машины не в 6 часов утра, а в 5 часов, для того, чтобы рабочие могли без опоздания начинать работу.

М. Дутиков». («Коломенский рабочий от 14 января 1939 года)

Случались и стихийные бедствия, из-за которых срывались автобусные перевозки. Для устранения последствий природных катаклизмов оперативно задействовались все службы городского хозяйства:

«О движении через р. Коломенку

Вчера 7 апреля, в 1 час 40 минут сильным напором скопившегося льда был сорван деревянный мост через р. Коломенку.

Движение через реку было прервано до 12 часов дня. С 12 часов дня была организована переправа через реку на лодках.

В 2 часа дня население части города, расположенной за рекой Коломенкой, было снабжено необходимыми продуктами повседневного обихода (хлебом, молоком и т.п.).

Как сообщил нашему сотруднику председатель райисполкома тов. Константинов, сегодня через Коломенку, правее старого моста, должен быть сооружен временный понтонный мост, обеспечивающий возможность автотранспортного движения.

Вчера состоялось объединенное заседание президиумов райисполкома и горсовета и заседание бюро горкома ВКП(б), где принято решение о постройке через Коломенку в течение месячного срока нового металлического моста грузоподъемностью, значительно превышающую грузоподъемность старого моста (грузоподъемность старого деревянного моста равнялась шести с полови-

ной тоннам).

Металлические конструкции для нового моста будут изготовлены заводом им. Куйбышева». («Коломенский рабочий» от 8 апреля 1939 года)

«Транспортное движение через р. Коломенку восстановлено

В ночь с 8 на 9 апреля было закончено строительство через Коломенку временного понтонного моста.

С утра 9 апреля по мосту открылось транспортное движение». («Коломенский рабочий» от 11 апреля 1939 года)

В стране в то время широкое распространение получило социалистическое соревнование. Не оставались в стороне от событий, происходящих в стране, и работники автотранспортной конторы. Они участвовали в социалистическом соревновании, вставали в ряды стахановцев, старались устранить недостатки в работе автобусного парка под руководством партийной организации. 21 марта 1941 года газета «Коломенский рабочий» писала:

«Партийная жизнь

Наладить работу автобусного парка

Недавно состоялось собрание парторганизации автотранспортной конторы. На собрании с докладом о решениях XVIII Всесоюзной конференции ВКП(б) выступил секретарь партийной организации тов. Петров.

Выступивший после доклада начальник автотранспортной конторы т. Гимранов рассказал, что благодаря развернувшемуся социалистическому соревнованию в честь XVIII Всесоюзной партийной конференции,

коллектив добился хороших показателей. За прошедшие два месяца этого года план выполнен на 115 процентов. По грузовым машинам план выполнен на 101 процент, по автобусам — на 123,7 процента. Число стахановцев возросло до 24 человек.



«Коломенский рабочий» от 30 мая 1941 года

Водители машин (автобусов) т.т. Капотин выполнил план на 182 процента, Ишутин, Сидоров — на 176 процентов каждый, Тележкин — на 163 процента. По грузовым машинам т.т. Горячев и Бунаков — на 138,8 процента каждый.

К числу недостатков в работе автопарка, — говорит т. Гимранов, — относится плохая эксплуатация газогенераторных машин. План февраля по этим машинам выполнен всего лишь на 16,1 процента. У нас еще большие простои машин.

С резкой критикой недостатков работы автотранспортной конторы выступил председатель Исполкома горсовета депутатом трудящихся тов. Хаперский. Он указал, что диспетчерский аппарат автобазы работает крайне плохо. Отсутствие графика движения автобусов вызывает справедливые нарекания. Недостаточно поставлено культурное обслуживание пассажиров.

В прениях выступило 7 человек — т.т. Муравлев, Иванников, Можаяев, Плеханов и другие.

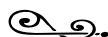
В принятом постановлении по докладу т. Петрова намечены мероприятия по выполнению решений XVIII Всесоюзной партийной конференции».

«Хорошо ли Вас обслуживают?

Неудобства автобусного транспорта

Еще раз приходится говорить об автобусах. Они, во-первых, ходят всегда стайками, один за другим, как журавли. Ехать на автобусе можно тогда, когда некуда спешить. Часто бывает, что по утрам ходят один-два автобуса, но нет об этом соответствующего объявления. И люди ждут, рискуя опоздать на работу.

От часа до двух в Голутвин невозможно попасть на автобусе: они «обедают». Но почему все сразу? Неужели нельзя так организовать автобусное движение, чтобы



из-за обеда оно не нарушалось? Эти неудобства превращают автобус в очень неприятный вид транспорта. Большинство коломенских жителей ходят в Голутвин пешком.

Бригада «Коломенского рабочего»: М. Леонова, Д. Морозов, И. Семенов». («Коломенский рабочий» от 21 мая 1941 года)

Перед самой войной, 20 мая 1941 года, открылась новая автобусная линия Коломна — Никитское — Коломна. Регулярно, три раза в день, по этой линии курсировал 15-местный автобус Коломенской автотранспортной конторы. В первый рейс автобус отправлялся в 6 часов 30 минут утра с Площади Двух Революций.

Оставалось меньше месяца до начала Великой Отечественной войны. Но никто этого не знал. Автотранспортная контора жила обычной жизнью. Разрабатывались новые маршруты, пересматривалось расписание автобусов, подводились итоги соцсоревнования, рассматривались жалобы пассажиров, работники уходили в отпуск или возвращались с отдыха. Строились планы на будущее, загадывались дела на завтра...

А завтра была война.

Содержание:

Е. Кирсанов. О КНИГЕ	3
«Мелькают понедельники и пятницы...»	5
ВКУС ДЕТСТВА	6
ПЕРВЫЙ ГРОМ	7
РЯБИНОВАЯ ВЕСНА	8
«Вот уже отцветает сирень...»	9
«Ветреный полдень июньского дня...»	9
«Ах, какой же сегодня закат...»	10
ИЮЛЬСКОЕ ГАДАНИЕ	11
«И в августе черёмуха цветёт...»	12
ТИХИЙ ВЕЧЕР	13
«А первый снег как первая любовь...»	13
ДОЖДЛИВЫЙ ОСЕННИЙ БАЛ	14
МАРУСЯ	15
СЛЯКОТНЫЙ ДЕКАБРЬСКИЙ ВЕЧЕР	16
«Что за скверная погода...»	17
«Снег мельтешил под светом фонаря...»	18
«Глаза слипаются, замучила зевота...»	19
НАТАШЕ	19
«Уходят дети по земным дорожкам...»	20
«Когда-нибудь черёд остановиться...»	21
«Чужая жизнь, чужой очаг...»	21
ПРИМЕТЫ ВРЕМЕНИ, ИЛИ БАЛЛАДА О ЛЫСОМ ЧЕРЕПЕ	22
В НЫНЕШНЕМ КОНСТАНТИНОВЕ	25
Я ШЛА АХМАТОВСКОЙ ТРОПОЙ... ..	26
ПУШКИНУ	27
НАД СТАРЫМИ ГАЗЕТАМИ	28
МИХАИЛУ АБАКУМОВУ	29
ДОМУ ОЗЕРОВА	30
КИНО НАШЕГО ДЕТСТВА	31
ФАИНЕ РАНЕВСКОЙ	32
ВЫБОР	33
ЗАКАТ В СТИЛЕ МОДЕРН	34
ФЕВРАЛЬСКИЙ КУРАЖ	35
ПОЭТИЧЕСКИЕ СТРАДАНИЯ	36
К ВОПРОСУ О ГЕНИАЛЬНОСТИ	37
РАЗМЫШЛЕНИЯ В ПОДВОРОТНЕ	38

НА САМОМ ВЕРХНЕМ ЭТАЖЕ	39
НОЧНЫЕ СЕРЕНАДЫ	41
ВАСЯ	42
ПРОГУЛКА И МУРКА	44
ЗУБ.	45
УТРО ГРАФИНИ	46
СТАРЫЙ АЛЬБОМ (Рассказ)	47
А. Денисов. ИНТЕРЕСНОЕ КРАЕВЕДЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ ...	51
КОЛОМЕНСКИЙ АВТОБУС ДОВОЕННЫХ ЛЕТ (Очерк)	53

Галина Валентиновна Самусенко

Такая разная жизнь

Стихотворения, рассказ, очерк

Книга печатается в авторской редакции

Дизайн обложки: Д.В. Минаев

Корректор: П.О. Громова

Компьютерная вёрстка: К.Е. Павельева

ООО Издательство «Серебро Слов»

Телефон: 8 (926) 433-33-99 **E-mail:** serebro.slov@gmail.com

Сайт: <http://tvoyakniga.ru>

Интернет-магазин: <http://tvoyakniga.ru/content/magazin/magazin/>

Подписано в печать 17.03.16

Формат 60х90/16. Бум. офс. №1. Печать офсетная.

Гарнитура BalticaC. Тираж 500 экз. Заказ № 377

Отпечатано в ГУП МО «КТ» «Воскресенская типография»

140200, Московская область,

г.Воскресенск, ул.Вокзальная, 30

E-mail: vosprint@mail.ru Тел: 8(496) 442-45-42