

Навстречу юбилею

**К 120-летию
автомобильного
транспорта
России**



11 сентября 1896 г., после выхода Постановления министра путей сообщения князя М.И. Хилкова «О порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров по шоссе ведомства путей сообщения в самодвижущихся экипажах», считается официальной датой рождения отечественного автомобильного транспорта, 120-летие которого отмечается в 2016 году.

Редакция журнала «Автомобильный транспорт» начинает цикл публикаций, посвященных этому событию. Материалы из собственного архива нашего издания рассказывают о становлении и развитии отечественного автомобильного транспорта.

Городской пассажирский транспорт довоенных лет (до 1941 года)

А. Рубец

Первый вид массового городского транспорта – конные безрельсовые линейки на 8–12 мест – появились в Москве в 1850 году. В период его наибольшего распространения в эксплуатации находилось 128 линеек. В 1872 г. была введена в действие конная городская железная дорога («конка»), число вагонов которой достигло 292 единиц. В 1903 г. в Москве была сдана в эксплуатацию первая линия трамвая, который стал быстро вытеснять конную железную дорогу. С тех пор, в течение полувека, трамвай был доминирующим средством городского передвижения.

Автобус до 1917 г. использовался преимущественно на междугород-

ных маршрутах, главным образом, в Крыму и на Кавказе. 11 ноября 1906 г. в Санкт-Петербурге, а 13 августа

1908 г. в Москве состоялось открытие автобусного движения. Но автобусные маршруты в городах были

**Трамвай в центре Москвы
(Лубянская площадь)**





**Автобусный парк
в Москве на Бахметьевской ул.**

единичными и существовали непродолжительное время, так как не выдерживали конкуренции с трамваем. Точных сведений об общей численности парка автобусов в России до 1917 года не имеется, но можно почти с уверенностью утверждать, что к концу 1917 г. работоспособных автобусов у нас не сохранилось.

Каким же было положение в этот период на городском пассажирском транспорте? В Москве единственным массовым видом транспорта в 1917 г. был трамвай, причем состояние трамвайного хозяйства находилось в упадке. Более 2/3 квалифицированных работников трамвая были мобилизованы, и ремонт трамвайного оборудования перешел в руки неопытных рабочих. Сокольнические мастерские были превращены в снарядный завод, и для нужд трамвая оставлены только два цеха. В 1917 г. уже образовались «кладбища» выбывшего из строя подвижного состава. Средний выпуск на линию за весь 1917 г. составил 607 ед, при инвентарном количестве 1300 ед. Состояние трамвайных путей также начало приходить в упадок. Быстрое падение интенсивности движения, начиная с 1916 г., отчасти спасло пути от полного износа и разрушения. Однако, несмотря на это, картина полного развала городского транспорта была налицо: значительная часть вагонов неработоспособна, пути требовали ремонта, основных запасных частей не было.

В первые послереволюционные годы трамвайное движение продол-

жало ухудшаться. Угроза его полной остановки выявилась в конце 1919 года. В январе 1920 г. были такие моменты, когда не имелось даже возможности выпустить 40 грузовых платформ для доставки на электростанцию дров и угля. В конце 1919 и в 1920 г. трамваю вообще пришлось отказаться от работы по своему прямому назначению, т.е. от пассажирского движения, потому что исправного подвижного состава едва хватало для более, как тогда считали, насущных потребностей – грузовых перевозок. Массовые перевозки грузов в городе иными способами вообще были невозможны, так как из-за продовольственных трудностей лошади почти исчезли в Москве, автотранспорт практически не существовал. Население Москвы вынуждено было ходить пешком, Разумеется, такое положение долго продолжаться не могло. Усиленное снабжение через госучреждения материалами для ремонта подвижного состава, паек и премии для рабочих – все это привело к некоторым улучшениям, и с 1922 г. началось изготовление новых запасных частей. Был переоборудован Сокольнический завод и начат плановый ремонт вагонов. Начиная с 1923 г. наша промышленность смогла приступить к производству новых вагонов, электрического оборудования и нового типа рельсов. За период с 1921 по 1927 гг. выпуск пассажирских вагонов увеличился со 126 до 930 ед. Начиная с 1922 г., одновременно с работами по восстановлению, начала расширяться трамвай-

ная сеть. В 1924 г. в стране насчитывалось 39 городов, имеющих трамвайное сообщение, общая протяженность трамвайных линий в них составила 2 тыс. км. Но все же трамвай не удовлетворял потребности жителей в транспортных передвижениях, что побудило к созданию автобусного движения.

До 1924 г. автобусные перевозки выполнялись лишь на отдельных маршрутах, главным образом в междугородном сообщении, причем для этой цели использовались кустарным способом грузовые машины. В Екатеринославской губернии работал автобусный маршрут Екатеринослав – Запорожье (92 версты), обслуживаемый двумя грузовиками на 20 мест каждый. Плата с человека составляла 4 рубля в один конец, что давало 4,4 коп. на пассажиропересту. На линии Екатеринослав – Никополь (110 верст) проездная плата равнялась пяти рублям, что давало соответственно 4,5 коп. на пассажиропересту. В Полтавской губернии со станции в город и обратно курсировали грузовики, переделанные в автобусы. В Харькове работал один автобус с 7 утра до 12 часов ночи при двухсменной работе шоферов. Автобус проходил около ста верст в сутки, перевозя в среднем 280 пассажиров ежедневно. Стоимость билетов зависела от расстояния поездки и составляла 15–50 коп. Среднесуточная выручка равнялась 93 руб. 60 коп., что полностью окупало все эксплуатационные и амортизационные расходы, В Туркестане на линии Ташкент – село Троицкое (35 верст) работали два грузовых автомобиля, оборудованные для перевозки пассажиров. С апреля по август 1924 г. на этом маршруте было перевезено 5136 пассажиров при тарифе 2 руб. 25 коп. (6,5 коп. с пассажиропересты). В Туле работали 4 автобуса-грузовика. В Крыму и на Кавказе также действовали автобусные маршруты. Имеются сведения об использовании в начале 20-х гг. маршрутных автобусов в Тифлисе и Орле, эксплуатацией которых занимались артели.

До 1922 г. весь автотранспорт Московского коммунального хозяйства (МКХ) составлял не более 30 машин. С момента объединения Мостранса с МКХ их стало 400 ед., из которых на ходу было не более 100 ед. Затем численность начала снижаться в связи с их изношенностью, но с конца 1923 г. стали поступать новые машины. С мая 1924 г. в Москве появились три автобусалинейки марки Форд, а с 5 июня регулярно ходили 8 автобусов между Краснопресненской заставой и Серебряным бором. За 9–10 часов работы каждый автобус перевозил 200 пассажиров и давал выручку в среднем 52 рубля. Эти результаты были признаны очень хорошими и рассеяли большую часть сомнений относительно целесообразности применения автобусов в городах. Расчеты показали, что для открытия трамвайного сообщения потребовался бы 1 млн руб., а для организации автобусного маршрута на то же расстояние уходило 40 тыс. руб. при одинаковой стоимости проезда.

Между тем возникла широкая и многолетняя дискуссия под названием «Трамвай или автобус?», затянущаяся до 60-х годов. При этом уже в первой половине 20-х годов автотранспортная наука достаточно полно определила положительные стороны автобусного движения, и впоследствии ничего нового сюда внесено не было. Автобус – самый гибкий и приспособляющийся к существующим условиям массовый вид сообщения. Возможность быстрого изменения автобусного маршрута, в отличие от трамвая, имеющего раз и навсегда установленный рельсовый путь, является основным преимуществом автобуса как самостоятельного вида городского транспорта. Отсутствие определенной колеи предотвращает простои подвижного состава на линии из-за встречающихся на пути препятствий. Эксплуатационные расходы автобусного транспорта примерно на 30% выше, чем у трамвая, но прокладка рельсово-

го пути была связана с гораздо большими расходами (от 100 до 150 тыс. руб. на 1 км двойного пути). Так, если взять среднюю длину одного трамвайного пути 30 верст, то первоначальные затраты на организацию трамвайного движения составляли 4–5 млн. руб. – сумму, которую ни один провинциальный коммунальный отдел не смог бы найти. Между тем организация автобусного движе-



Лейланд на маршруте № 1 в Москве (1924 г.)

ния в таком же масштабе требовала не более 500–600 тыс. руб.

В 1924 г. в СССР насчитывалось 38 междугородных, городских и пригородных автобусных маршрутов (из них 3 – городских) общей протяженностью 3066 км. Средняя длина маршрута – 81 км. Эти линии обслуживали 245 машин: 84 легковых, 67 грузовых и 94 автобуса.

Московский трамвай развивался практически без конкурентов со стороны других видов транспорта. Потребность в перевозках была большая, плата за проезд общедоступная, автомобилей было мало, и, таким образом, отсутствовали помехи трамвайному движению. Так как это положение оставалось без изменений, то предполагалось, что трамвай будет развиваться еще долгое

время. Трамваи шли по центральным улицам Москвы, таким как Ильинка, Мясницкая, Покровка, Пятницкая, Красная и Театральная площади и др. Центр столицы был крупным трамвайным узлом, который для 60% пассажиров был начальным или конечным пунктом поездки. Уличное движение в городе не регулировалось.

Зарубежный опыт показывал, что существует предел, дальше которого невыгодно расширять трамвайную сеть и увеличивать парк подвижного состава. В Париже количество вагонов было доведено до 1677, и дальше рост парка остановился. В Берлине число вагонов достигло 4000 и тоже больше не увеличивалось. Наоборот, начался процесс освобождения от трамвая, в первую очередь, центров городов, и постепенный переход на безрельсовые виды транспорта.

МКХ получило из Великобритании 8 автобусов Лейланд на 28 мест каждый. В августе 1924 г. было открыто автобусное движение по маршруту № 1 между Каланчевской площадью и Белорусским вокзалом. Сначала к нему отнесли очень осторожно. Выбор именно этого направления объяснялся тем, что оно было самым перегруженным. Маршрут проходил через центр города: Каланчевская пл. – Орликов пер. – Тургеневская пл. – Мясницкая ул. – Охотный ряд – Тверская ул. – Белорусский вокзал, имел протяженность 7,5 верст. Интервал движения – 10 мин., время в пути – 38 мин. Стоимость машинодню эксплуатации – 140 руб. (вагонодню – 82 руб.). Стоимость проезда по всему маршруту – 40 коп. (одна остановка – 10 коп.). Автобус Лейланд стоил 18 тыс. руб. Эксплуатационная скорость – 12,7 верст в час. Наиболее трудные часы движения – с 10 до 12 часов дня и от 5 до 8 часов вечера. По данным четырех месяцев 1924 г. один ходовой автобус имел режим работы 15,7 часа, среднесуточный пробег 175 верст, среднюю дневную выручку 196 руб. 70 коп. Себестоимость перевозки у автобуса состав-

ляла 3,5 коп. на пассажирроверсту (у трамвая – 2,5 коп.). Такая разница в себестоимости позволяла трамваю прочно удерживать свои позиции и расширять далее свою сеть. С 1922 по 1924 гг. количество выпускаемых ежедневно вагонов увеличилось в Москве с 505 до 636. Тем не менее вполне благополучные результаты опытной эксплуатации первого автобусного маршрута и перегруженность трамвая способствовали развитию автобусного транспорта в Москве. Уже в мае 1925 г. действовали 3 автобусных линии, на которых работали 24 машины. Это стало началом массового развития автобусных сообщений.

Автобусное движение в те годы рассматривалось как средство для разгрузки трамвая. Но для того, чтобы автобус стал действительно массовым и доступным видом транспорта, необходимо, чтобы стоимость проезда в нем не слишком отличалась от трамвая, интервалы движения в одну сторону не превышали 10 минут, а маршрут проходил по таким улицам, где движение трамвая затруднено. Было признано рациональным заменять автобусом трамвай на маршрутах с изношенными путями, а также использовать автобусы для специальных поездок, экскурсий, обслуживания крупных предприятий, усиления движения (особенно в часы «пик») и там, где имело место движение на однопутных линиях. Первые результаты опытной эксплуатации были тщательно проанализированы, построены эпюры пассажиропотоков и диаграммы. Важно отметить, что с самого начала все автобусы на линии ста-

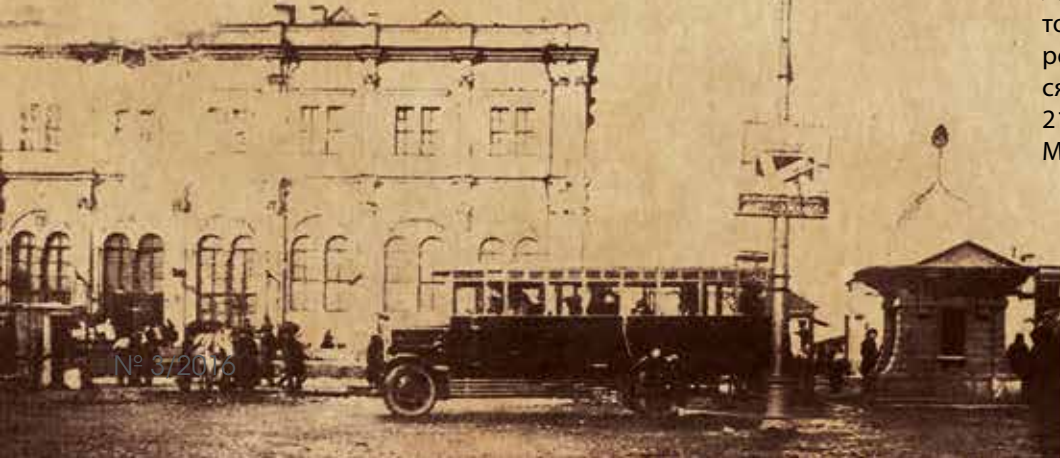
ли работать по специально разработанным расписаниям.

Численность автобусного парка в Москве возрастала быстрыми темпами. Если в 1924 г. было 8 автобусов, то в 1926 г. – уже 59, а в 1927 г. – 133. На 1 января 1929 г. списочный состав насчитывал 165 автобусов, в том числе: 144 – марки Лейланд, 16 – МАН, 3 – Бюссинг, 1 – ФИАТ, 1 – Я-3. Число автобусных маршрутов и их общая протяженность также возрастали: 1924 г. – 1 маршрут (7,5 верст), 1926 г. – 7 маршрутов (73 км), 1927 г. – 13 (113,8 км), 1928 г. – 18 (294,2 км). В 1926 г. были открыты автобусные линии: Брянский – Курский вокзалы, Виндавский – Саратовский вокзалы, пл. Свердлова – Серебряный бор, Савеловский вокзал – Новодевичий монастырь, Сокольники – Академия воздушного флота, Краснопресненская застава – Калитниковское кладбище. Первые загородные маршруты были открыты в 1927 г.: Москва – с. Рогачево (95 км) и Москва – Кр. Пахра (45 км). Оба маршрута начинались с площади Свердлова. Они давали ежедневную выручку: 140 и 130 руб. соответственно, и были рентабельными, несмотря на недостаток помещений для ремонта, плохие дороги и низкое качество бензина. В 1927 г. в Москве было два автобусных парка на Б. Ордынке и на Бахметьевской ул. Заработная плата в 1925–1928 гг. составляла у водителя – 145 руб., у кондуктора – 84–90 руб., у ремонтного рабочего – 124–132 руб., у контролера – 110 руб. в месяц.

Продолжала расширяться и трамвайная сеть. В 1925 г. было намечено открыть в ближайшее время 6 новых трамвайных линий протяженностью

21 км. И это неслучайно – население Москвы быстро росло, за один только 1924 г. оно увеличилось на 20%, превысив в 1927 г. 2 млн. человек. В этот период, т.е. с 1924 по 1927 гг. в СССР на междугородных, пригородных и городских маршрутах работали: в 1924 г. – 94 автобуса и 245 машин, переоборудованных в автобусы, в 1925 г. – 344 автобуса и 642 машины, в 1927 г. – 91 и 1288 соответственно. В 1924 г. в СССР насчитывалось 52 автобусных линии длиной 3326 км, в 1925 г. – 133 линии (6868 км), а в 1927 г. число линий достигло 263 с общей протяженностью 14 582 км. В 1924 г. средняя длина одной линии была равна 64 км, а в 1925 г. в связи с открытием городских линий величина уменьшилась до 37 км. Затем в 1927 г., когда был открыт ряд дальних маршрутов, она снова возросла до 55 км. Средняя длина городского маршрута равнялась 6 км. Всего за 1927 г. было перевезено автобусами 61,3 млн пассажиров, из них 34,2 млн в Московском регионе. Объем городских автобусных перевозок в том же году составил 57,8 млн пассажиров, а общий пробег парка автобусов в СССР – 14 млн км, из которых на Московский регион приходилось 7,7 млн км. Тарифы на проезд в автобусах заметно отличались между собой в разных городах страны. В Москве стоимость проезда определялась из расчета 4,88 коп., в Ленинграде – 7,3 коп., на Украине – 6,8 коп., в Средней Азии – 11,2 коп., в Сибири – 5,7 коп., на один пассажирокилометр. Перечисленные статистические данные показывают, что Москва и Подмосковье имели более половины всего автобусного парка страны. В свою очередь, Москва имела самую большую численность автобусов по сравнению с другими городами. Из 269 автобусов, имевшихся в 1929 г. в Московском регионе, 211 находились непосредственно в Москве.

Лейланд на Каланчевской площади



Продолжение в следующем номере «АТ»