

# Навстречу юбилею

**К 120-летию  
автомобильного  
транспорта  
России**

*Продолжение, начало в «АТ» № 3*



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» продолжает 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

### Часть вторая

В городах Подмосковья автобусный транспорт стал развиваться с конца 1926 г.: в Коломне (3 автобуса фирмы «Штейер» и 1 – АМО), Подольске (3 – «Рено» и 1 – МАН), Серпухове (3 – «Рено» и 3 – МАН), Кашире (2 – МАН). Ремонт подвижного состава в уездных городах был связан с большими трудностями. Острый недостаток запасных частей, плохие условия эксплуатации давали в результате очень низкий коэффициент использования парка: в Орехово-Зуеве – 58,7%, Кашире – 50%, Серпухове – 35%. Тем не менее, хотя и не слишком интенсивно, но развитие автобусного транспорта в больших и малых городах центрального региона продолжалось: в 1931 г. списочный парк Тулы

насчитывал 8 автобусов, Калуги – 3, Твери – 11, Рязани – 2, Коломны – 15, Орехово-Зуеве – 12. В целом 13 городов Московского региона располагали автобусным транспортом. Однако парк машин был очень изношенным и разномарочным (16 марок автобусов зарубежного производства).

Проведенное в 1925 г. обследование пассажиропотоков показало, что большинство московских жителей ходили пешком, причем основной причиной такого положения была невозможность пользоваться общественным транспортом из-за его переполнения. Результаты обследования таковы: пешеходных передвижений – 64,5%, трамвайных поездок – 29,2%, автобусом передвигалось 1,8%, в легковых автомобилях – 1,4 %, на конных экипажах – 2,4%.

Снятие в 30-х гг. трамвайных линий с центральных улиц, таких, как ул. Горького, ул. Арбат, ул. Дзержинского, 1-я Мещанская ул. и др. (всего 57 км), потребовало расширения автобусной сети. С 1930 по 1935 гг. парк Москвы возрос со 177 до 430 автобусов, а количество перевезенных пассажиров увеличилось с 69 млн до 101 млн человек в год.

В 1934 г. Москва располагала 27 автобусными маршрутами протяженностью 336 км, на линии работало в среднем 300–310 машин ежедневно. Начался постепенный переход на использование автобусов отечественного производства (Ярославского завода). Если в 1930 г. их было в Москве только два, то в 1934 г. – 270. В центральной части города, несмотря на снятие трамвайных линий, ав-



тобус продолжал оставаться вспомогательным транспортом, но были маршруты, где ему принадлежало решающее значение – это, в основном, пригородные сообщения: в Серебряный бор, Сетунь, Черемушки, Химки, Рублево и др.

В 1934 г. для увеличения провозной способности был принят к эксплуатации 36-местный автобус в качестве основного, а в 1936 г. в Москве были предприняты попытки изготовления и опытной эксплуатации автобусов с прицепами на 23 места (17 – для сидения и 6 – для стояния). Скорость сообщения такого пассажирского автопоезда на пригородном маршруте (Краснопресненская застава – Хорошево) равнялась 22 км/ч, а на междугородных (Москва – Заозерье, Москва – Ногинск) – 30 км/ч. В 1940 г. в Ростове-на-Дону также началась эксплуатация автобусов с прицепами, но широкого распространения этот опыт не получил вследствие снижения маневренности и динамических качеств автопоезда, что делало нецелесообразным применение прицепов в условиях интенсивного движения, хотя при этом себестоимость перевозок снижалась от 15 до 30% в зависимости от местных условий.

В 1930 г. для сокращения расходов по эксплуатации автобусного транспорта было предложено ввести бескондукторную работу городских автобусов. В 1929–1930 гг. себестоимость одного машино-километра общего пробега автобуса составляла 81 коп., из них 7 коп. шли на содержание

кондукторов. В 1930 г. в Ленинграде на линию выпускалось ежедневно 17 машин, при этом на содержание кондукторского персонала было израсходовано 78 тыс. руб. Предлагалось продавать абонементные талоны по 10 шт., или опускать в кассу деньги без сдачи, т. е. так, как это было сделано впоследствии, еще до замены касс-копилок на компостеры.

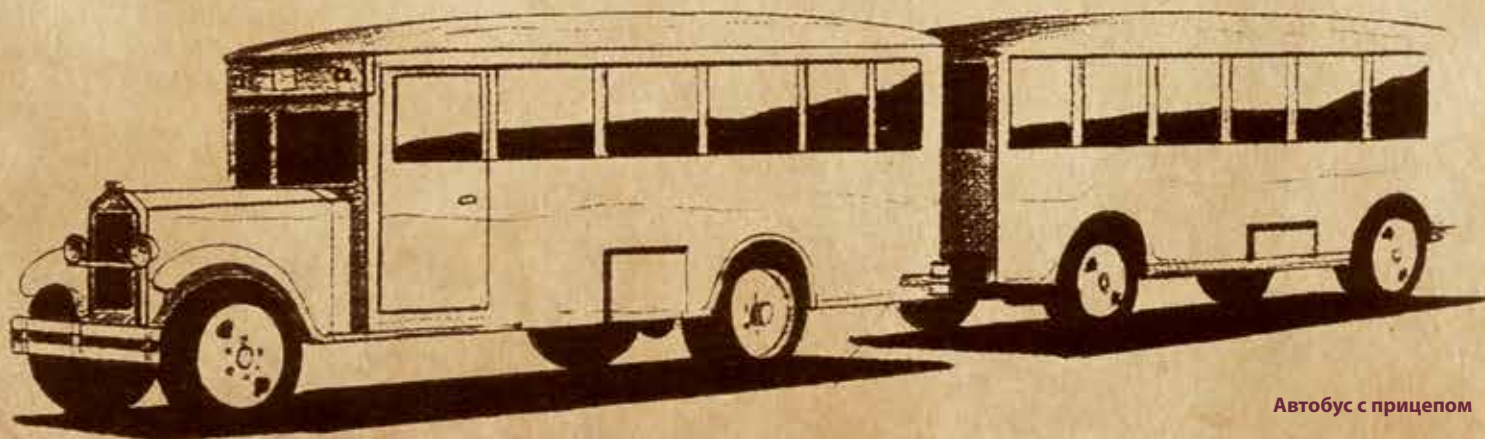
С целью изучения потребностей жителей в передвижениях, регулярно проводились обследования и составлялись картограммы пассажиропотоков, которые использовались при проектировании линий новых видов транспорта – троллейбуса и метрополитена. Первый троллейбус появился на улицах Москвы в начале ноября 1933 г. Все троллейбусы марки ЛК были отечественного производства, изготовленные Ярославским заводом на базе автобусов ЯТБ-1, ЯТБ-2, ЯТБ-4. Затем в эксплуатацию стали поступать троллейбусы, изготовленные Московским автозаводом. Себестоимость перевозки пассажира троллейбусом была равна 3,32 коп./пасс.-км, тогда как автобусом – 6,23. Коэффициент использования троллейбусного парка в 1935–1936 гг. имел величину 75%. В 1934 г. на линии работало 13, а в 1935 г. – 35 троллейбусов.

Ярославским автозаводом были выпущены и находились в эксплуатации несколько двухэтажных троллейбусов ЯТБ-3.

В 1930 г. в Москве появился еще один вид городского транспорта – речной трамвай.

Первый проект Московского метрополитена был разработан в 1902 г. инженерами Антоновичем, Голиничевым и Дмитриевым. Он предусматривал строительство двух диаметральных линий: Сокольническо-Арбатской (от Преображенской заставы до Новодевичьего монастыря), а также Кольцевой линии – всего протяженностью 65 км. Этот проект оказался наиболее удачным. И хотя в дальнейшем (до 1914 г.) было создано еще несколько вариантов, первый, по всей видимости, и был принят за основу. Первая очередь Московского метро пущена в эксплуатацию в 1935 г.

Снятие трамвайных линий с магистральных улиц внутренней части Садового кольца, хотя и не сократило развитие трамвая (за 5 лет с 1935 по 1940 г. протяженность трамвайной сети Москвы выросла на 13 км), тем не менее повысило роль автобусного транспорта. С целью изучения пропускной способности улиц с 1934 г. стали проводиться обследования потоков уличного движения. При этом в качестве технического средства использовалась киносъёмка. К большому сожалению, крайне односторонний подход в стремлении увеличить пропускную способность улиц привел к невозвратимой утрате ценнейших архитектурных памятников, таких как Триумфальные и Красные ворота, Суарева башня, Страстной монастырь и многих других. В 23-х местах исторического центра Москвы (Пушкинская площадь, Красные ворота, Су-



Автобус с прицепом



харевская площадь, Земляной вал и др.) было намечено строительство транспортных развязок на различных уровнях. Создание двухъярусного пересечения на перекрестке ул. Горького и Садового кольца (Триумфальная пл.) мотивировалось большими потоками пассажиров, движущихся в дни массовых мероприятий к стадиону «Динамо» и Тиминскому аэродрому.

Обследования и расчеты показали, что пропускная способность метрополитена достигает 35–60 тыс. человек в час, трамвая (без прицепа) – 15–18 тыс., автобуса – до 12 тыс. Наиболее вместительным автобусом был тогда ЗИС-8 (30 мест), за счет которого намечалось дальнейшее увеличение провозной способности автобусного транспорта.

В 1936 г. 20 городов Подмосковья с общей численностью населения 1 млн человек обслуживало 80 автобусов исключительно отечественного производства марок ГАЗ и ЗИС. Режим их работы – 12–13 часов в сутки, коэффициент использования парка – 0,7. Следовательно, среднее списочное число автобусов в одном городе равнялось четырем, а на линию выходило 2–3 автобуса.

Дискуссия на тему «Трамвай или автобус?» в 30-х гг. все еще продолжалась, но ничего нового в нее внесено не было. Отмечалось, что по

скорости сообщения на первом месте находится метрополитен (30 км/ч), трамвай и троллейбус имеют скорость сообщения около 13–14 км/ч. Но в большинстве городов трамвай и троллейбус тогда отсутствовали, и приходилось выбирать между трамваем и автобусом.

В 1935 г. в Москве было перевезено свыше 2 млрд пассажиров, из них трамваем – 92% (2500 единиц подвижного состава), автобусом – 5% (450 единиц), троллейбусом – 0,9% (60 единиц), метро – 2% (70 единиц), речным трамваем – 0,1% (55 единиц). В 1940 г. «подвижность» населения столицы достигла 635 поездок на одного жителя в год. Сеть метрополитена возросла с 11,1 до 23,4 км, троллейбуса – до 193 км, автобуса – до 964 км. Наполнение же вагонов Московского метро всегда было высоким. В 1937 г. на 1 км сети метрополитена перевезено в Москве – 10 млн человек, в Лондоне – 3,8 млн, в Берлине – 3,4 млн.

Общее число автобусов в СССР на январь 1936 г. составило 4,2 тыс. штук, на январь 1938 г. – 6,8 тыс., на январь 1940 г. – 15,6 тыс. Основную долю автобусного парка (около 60%) составляли ведомственные автобусы. По данным на январь 1941 г. в ведении Наркоматов автотранспорта союзных республик находилось 6,5 тыс. автобусов, т. е.

40% всего парка, остальные 9,3 тыс. автобусов были ведомственными. Автобусные сообщения были организованы в 300 городах, в том числе в 100 городах с населением менее 50 тыс. жителей. Удельный вес автобусных перевозок составлял около 7% общего пассажирооборота городов, т. е. 760 млн пассажиров в год. 30% парка общего пользования и 50% всех автобусных перевозок приходилось на Москву и Ленинград. В 1940 г. в РСФСР насчитывалось 230 городов, имеющих регулярное автобусное сообщение, 4,9 тыс. автобусов перевозили 430 млн пассажиров в год.

Подавляющее большинство автобусных хозяйств были маломощными – до 25 автобусов. Общая численность автобусов таких автохозяйств включала 43% городского автобусного парка при средней мощности автохозяйства 8 автобусов. Группа хозяйств мощностью от 26 до 50 автобусов насчитывала 11% всего парка. Автохозяйства мощностью свыше 50 автобусов имелись лишь в Москве, Ленинграде и других крупных городах, но в этих автохозяйствах находилось 46% всего автобусного парка. Средняя мощность автобусного хозяйства общего пользования составляла по РСФСР 17 автобусов. Многие автохозяйства имели смешанный парк – автобусно-грузовой или автобусно-таксомоторный. Междугородные автобусные сообщения не получили еще должного развития, несмотря на большую потребность в них. Наиболее крупные междугородные линии действовали в курортных районах южного берега Крыма, Черноморского побережья Кавказа, на тракте Дзауджикау – Тбилиси. В качестве подвижного состава использовались те же автобусы, что и в городских сообщениях.

В целом можно сделать вывод, что в период 1917–1940 гг. пассажирский автотранспорт еще не занял ведущего места в транспортной системе страны. Это было достигнуто только после 1945 г.

Двухэтажный троллейбус ЯТБ-3

