

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.

Такси двадцатых и тридцатых годов

В 1912 г. в Санкт-Петербурге насчитывалось 328 таксомоторов, в Москве – более 220 и в других крупных городах России – от трех до десяти в каждом. После 1917 г. таксомоторный транспорт исчез и надолго.

В декабре 1924 г. Моссовет принял решение о покупке автомобилей-такси марок Рено и Фиат. Московскому коммунальному хозяйству (МКХ) было поручено дать новый заказ на 200 таксомоторов с условием его выполнения в полуторагодичный срок. Первые 15 таксомоторов начали эксплуатироваться с июня 1925 г. Гараж на 60 машин находился в Орликовом переулке. В печати открытие таксомоторного движения было воспринято как новинка. Вот выдержка из газеты того времени: «Недавно на улицах нашей красной столицы появились такси. Нужно сказать, что в условиях нашей системы тот факт, что такси являются собственностью государства, облегчает задачу их эксплуатации». Отсюда следует, что частного таксомоторного транспорта в годы советской власти вообще не существовало, даже в период нэп, расцвет которого как раз и приходится на 1925 год. При этом на память приходит один из персонажей «Золотого

теленка» владелец «Антилопы-Гну» Адам Козлевич, но это, пожалуй, лишь литературный образ.

Несмотря на то, что таксомоторными перевозками занялись исключительно государственные предприятия, в работе такси с самого начала имелись очень серьезные недостатки, главным из которых являлась практически полная бесконтрольность, и вытекающие отсюда постоянные нарушения правил эксплуатации таксомоторного транспорта. В порядке опыта попытались использовать прибор автоматического контроля «Автограф», отмечающий на специальном бланке скорость движения автомобиля в реальном масштабе времени, время движения и остановок, общий пробег и расстояние каждой отдельной ездки. Результаты испытаний и дальнейшая судьба этих приборов неизвестны.

Плата в московском такси с 7 часов утра до 12 часов ночи при количестве пассажиров не более трех была установлена: за посадку – 40 коп. и за каждый километр пробега – по 40 коп. При 4–5 пассажирах в те же часы и при поездке 1–3 пассажиров в ночное время: за посадку – 40 коп., за 1 км пробега – 50 коп. Поездка 4–5 пассажи-

ров в ночное время оплачивалась: за посадку – 90 коп., за 1 км пробега – 50 коп. Для сравнения: рядовой совслужащий Александр Иванович Корейко из того же «Золотого тельца» получал зарплату 46 руб.

В 1925–1926 г. крупные европейские города имели: Париж – 16 тыс., Лондон – 8,3 тыс., Берлин – 8 тыс. таксомоторов. В 1927 г. таксомоторный транспорт Москвы имел 120 автомобилей. Гаражи для автомобилей-такси находились в Георгиевском и Гороховском переулках, но ремонт машин производился по-прежнему в Орликовом переулке. Таксомоторы привозили дневную выручку около 50 руб. при среднем режиме работы 15,3 часа, общем пробеге 133,1 км, платном пробеге 110,3 км и двадцати поездках с пассажирами. Выручка с пассажира таксомотора в Москве (1935 г.) была в 15 раз выше, чем с пассажира автобуса.

С течением времени оказалось, что работа таксомоторных хозяйств в Москве, Ленинграде и Киеве поставлена крайне неудовлетворительно. Пользоваться легковыми такси было практически невозможно. На стоянках, в особенности вокзальных, скапливались большие очереди пассажиров, нередко доходящие до полусотни человек. Стоянки – везде открытые, без навесов и скамеек. Получить машину удавалось очень немногим пассажирам. Обычно, простояв пару часов и не дождавшись машины, большая часть ожидающих уезжала другим видом транспорта. Наблюдение за работой всех 30 стоянок г. Ленинграда в один из октябрьских дней 1936 г. выявило, что только на двух стоянках, да и то к вечеру, можно было получить такси. В Киеве к 11 стоянкам (из общего числа – 13) не подошла ни одна машина. Несколько лучше работали такси в Москве, но и здесь обслуживание пассажиров было поставлено плохо. На весь город имелись всего 23 стоянки. Автомобили к стоянкам подходили крайне редко, и прибывшие таксомоторы брались прямо «с боя». Громадные очереди на такси на всех привокзальных и крупных площадях были обычным для Москвы явлением. Да и сама поездка в такси грозила пассажиру новыми неприятностями. Прежде всего он рисковал попасть в аварию из-за низкой квалификации и отсутствия дисциплины у водителей. Так, в Москве за 9 месяцев 1936 г. произошло 286 аварий, в Ленинграде за то же время – 281 авария, т. е. примерно 2 аварии приходились на одну ходовую машину. Наконец, пассажир, воспользовавшись услугами такси, обязательно сталкивался со злоупотреблениями и грубым отношением шоферов, носившим массовый характер. Десятки шоферов откровенно заявляли, что зарплата их не интересует, так как основным источником их дохода являются чаевые и обсчет пассажиров. В Ленинграде члены проверочной комиссии, как обычные пассажиры, совершили поездки на восьми машинах и уличили в обсчетах шесть шоферов. Такое же положение было в Киеве и Москве. Счетчики были отрегулированы так, что показывали неправильную стоимость проезда. Неудобные пассажиры под любыми предложениями получали отказ: то горячего нет, то нужно ехать в гараж и

т. п. Поездки на короткие расстояния были невозможны, так как шоферам они были невыгодны.

Плохая работа таксомоторного транспорта объяснялась следующими причинами. Таксомоторный парк имел очень малое число машин. В таких городах, как Москва, Ленинград и Киев с общим населением 8 млн человек, было всего лишь 570 списочных таксомоторов или одна машина на 12–24 тыс. жителей. В 1935–1936 гг. таксомоторный парк, вместо пополнения, систематически уменьшался. Помимо этого, большинство таксомоторов были закреплены на постоянную и временную работу за различными организациями. В результате для обслуживания пассажиров оставалось очень небольшое число машин. Достаточно сказать, что в Ленинграде и Киеве на линию выходили только 3–5 машин в день. Из-за плохого ухода большинство машин были преждевременно изношены и фактически находились в полуразрушенном состоянии. В Москве из проверенных в 1936 г. 189 машин 104 автомобиля были неисправны (63,6 %), а 9 машин – даже опасны для движения. Ремонт таксомоторов проводился медленно и недоброкачественно, система эксплуатации была поставлена неправильно. Диспетчеры лишь принимали заказы, но не регулировали использование свободных машин. Они не знали о наличии свободных машин на линии, не перераспределяли машины с незагруженных стоянок в пункты большого скопления пассажиров. Они не были даже обеспечены телефонной связью со стоянками и таксомоторными парками. Принятые по телефону заказы, как правило, не выполнялись. Даже заказы, сделанные за сутки, оставались невыполненными. Наиболее плохо была поставлена работа такси в Ленинграде. Здесь выходившие из гаража машины не распределялись по определенным районам города, а предоставлялись в полное распоряжение водителей, которые строили свою работу в зависимости от личной выгоды. Таксомоторные парки не испытывали недостатка в шоферах, так как большие заработки привлекали сюда много желающих. Но вместо того, чтобы установить жесткий контроль за их работой и организовать настоящую борьбу со злоупотреблениями, руководители таксопарков этими вопросами не занимались и, тем самым, способствовали моральному разложению людей, которых потом приходилось увольнять, как «неисправимых».

Автомобили М-1 в цехе Горьковского автозавода, 1936 г.



Поэтому таксомоторные парки превратились в проходные дворы. Состав водителей во всех гаражах менялся в течение года.

До 1926 г. такси были только в Москве и Ленинграде. Списочный парк легковых таксомоторов в Москве составлял в 1936 г. – 485 автомобилей. Для сравнения: Нью-Йорк в 1936 г. имел 20 тыс. легковых такси, Париж – 18 тыс., Лондон – 10 тыс. В Будапеште было 1,5 тыс. таксомоторов, при этом всего здесь было 4,5 тыс. легковых машин. Стокгольм располагал также 1,5 тыс. таксомоторов при общем числе легковых автомобилей в городе – 12 тыс.

До конца 1932 г. парк таксомоторов у нас пополнялся за счет иностранных машин марок Форд и Рено, но, начиная с 1933 г., стали поступать только отечественные автомобили ГАЗ, а с конца 30-х гг. – знаменитая модель М-1. В 1936 г. тариф на поездку в таксомоторе был единым для всех городов и составлял: в дневное время – 80 коп. за 1 км в городе и 1 руб. 20 коп. – за городом, а в ночное время – 1 руб. 20 коп. как для городских, так и загородных поездок.

С целью улучшения положения, существовавшего на таксомоторном транспорте, в конце 30-х гг. были приняты меры, направленные на организацию системы диспетчерского управления и увеличение численности автомобилей. В 1939 г. в Москве уже существовали три таксопарка: № 1 – на 580 машин, № 3 – на 650 и № 10 – на 770 машин. Но и это не удовлетворяло потребностей столицы в таксомоторных перевозках. В перспективе было намечено увеличить количество таксомоторов: легковых – до 4 тыс. и грузовых (ГАЗ-АА) – до 1,5 тыс. единиц.

К этому времени было четко определено, что диспетчерское руководство – это основной элемент организации таксомоторных перевозок. Проектом треста «Мостаксомотор» предусматривалось к концу 1939 г. на территории Москвы оборудовать 200–250 стоянок такси средствами проводной связи и сигнализации. На стоянках должны были устанавливаться специальные колонки связи, имевшие световую сигнализацию вызова водителя на связь, а также кнопку вызова такси пассажиром в случае отсутствия свободных машин на стоянке. На центральной диспетчерской станции (ЦДС) находился план

Бензоколонка на Арбате



города с лампочками, которые зажигались в случае наличия таксомоторов на стоянках. О применении средств радиосвязи для оперативного управления работой такси вопрос тогда еще не ставился в силу недостаточного уровня развития радиоэлектроники. Для приема заказов на такси и учета их выполнения была разработана специальная диспетчерская документация

К концу 1939 г. численность легковых такси в Москве достигла 3245 единиц, из них: 2740 – марки М-1 и 55 – ЗИС-101. В 1936 г. в Москве появились первые грузовые такси: в 1936 г. – 38 единиц, в 1940 г. – 860 единиц, а с 1938 г. было организовано движение маршрутных таксомоторов (в основном ЗИС-101).

Говоря о легковом автотранспорте, нельзя не обратить внимания на такой вид его использования, как персональные автомобили. В 1926 г. в Москве было около тысячи легковых машин, причем все они использовались в качестве персональных и служебных. Указывалось на весьма низкую эффективность их эксплуатации. В одной из московских газет писали: «Большим злом служит введение персональных машин. Такие машины приписаны к определенным лицам и довольно слабо бывают использованы». Среднесуточный пробег таких машин составлял 45 км (от двух до четырех ездов в день). Себестоимость 1 км пробега служебной машины равнялась 75 коп., а у таксомотора – 35 коп. Предполагалось упразднить мелкие автохозяйства, объединить машины в гаражах по типам и маркам, сократить количество персональных машин, ввести контроль над неслужебными поездками в учреждениях. Одновременно выдвигались предложения о централизации управления автотранспортом, введении единого учета и сокращения автотранспортных отделов во множестве учреждений. Попытки решить проблему сокращения численности служебных автомобилей предпринимались неоднократно, однако никаких реальных результатов это не дало.

Несмотря на успехи автомобилизации и желание многих граждан иметь собственный автомобиль, государство не считало возможным осуществлять свободную продажу легковых автомобилей. В 1935 г. появилась идея организовать систему проката. Для ее реализации предполагалось построить гараж на 200 машин. Тарифы на прокат должны были быть значительно ниже таксомоторных. Вызывали серьезные опасения недостатки, присущие прокату, например, повышенная аварийность из-за низкой водительской квалификации клиентов. Хотя и признавалось, что прокатный автомобиль должен предоставляться каждому имеющему водительское удостоверение, на первых порах считалось, что клиент должен иметь гарантию своего предприятия, которая могла выдаваться только лицам проверенным, ударникам и передовикам производства. В довоенное время система проката так и не была осуществлена. Лишь впоследствии, в первой половине 60-х гг., она просуществовала короткое время.