

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. Сегодня мы рассказываем о зарождении и развитии регулярного автобусного движения в Санкт-Петербурге, где первый регулярный автобусный маршрут был открыт 90 лет назад.

Регулярному автобусному сообщению в Санкт-Петербурге – 90 лет!

(Исторический очерк)

В. Чапчаев, Ф. Черноусов
(СПб ГУП «Пассажиравтотранс»)

1 сентября 1926 г. в Ленинграде был открыт первый регулярный автобусный маршрут, пролежавший от Детскосельского (Витебского) вокзала по Комиссаровской (Гороховой) ул. к саду Трудящихся (Александровскому саду). Однако попытки развития автобусного сообщения в Петербурге предпринимались и ранее, с момента появления в XIX веке омнибуса – многоместной пассажирской кареты.

1 (13) июля 1828 г. Петербургская городская дума разрешила движение двух- и трехконных омнибусов по ули-

цам города, а в 1832 г. были организованы два первых пригородных маршрута, начинавшиеся в самом центре Санкт-Петербурга – от Казанского собора. Один заканчивался на Крестовском острове, другой – в Старой Деревне. Пригородные омнибусы с империалами, т.е. со вторым открытым этажом, рассчитанные на 20–30 пассажиров, отправлялись по расписанию и следовали без промежуточных остановок. Стоимость проезда на них составляла 80 коп. за поездку в салоне и 40 коп. – на империале. Так что путешествие в пригород получалось довольно дорогим – в ценах тех лет стоимость килограмма говядины не превышала 5 коп.

К середине 1840-х гг. омнибусным сообщением были охвачены почти все центральные магистрали столицы. Примечательно, что каждый владелец окрашивал свои омнибусы в определенный цвет. Так, по маршруту от Басейной улицы (ныне – улица Некрасова) по Садовой улице ходили омнибусы синего цвета, на линии от Преображенского собора до Никольского собора – желтые с голубой каймой, от Введенской улицы до Царскосельского (ныне – Витебского) вокзала – белые, от Калинкина моста до Аптекарского переуллка – темно-зеленые, а от 2-й Рождественской (ныне – 2-й Советской) улицы до Большого проспекта Петроградской стороны – малиновые.

На каждом омнибусе крупным шрифтом было написано наименование маршрута.

Конец XIX – начало XX вв. для всей транспортной отрасли стало временем прорыва. Не прошло и 10 лет с того момента, как Карл Бенц в 1886 г. запатентовал первый автомобиль, а целый ряд производителей уже предлагал самые различные его модели, в том числе и автобус – «мотор-омнибус», как тогда его называли.

В Санкт-Петербурге их преимущество как нового городского пассажирского транспорта сразу же оценили два предпринимателя – отставной полковник Василий Петрович Зубков и почетный гражданин Петр Иванович Волков. Весной 1896 г. они обратились к Петербургскому градоначальнику с просьбой разрешить им организовать автомобиль-омнибусное движение по двум маршрутам. Предложение было встречено осуждением и отказом. Причин тому было две. Во-первых, широкого опыта перевозки пассажиров этим новым видом транспорта в Европе еще не было. А во-вторых и в-главных, абсолютным монополистом в области массовой перевозки пассажиров в Санкт-Петербурге было Общество городских конных железных дорог, которое законодательно защитило себя от всякой конкуренции.

Лишь в 1907 г. инженер-технолог и владелец торгового дома Б.А. Иванов добился открытия автобусного движения в столице России, учредив «Санкт-Петербургское товарищество автомобильно-омнибусного сообщения». Пробный рейс по Невскому проспекту первый петербургский автобус совершил 4 октября. Время в пути составило всего 9 минут.

Первый автобусный маршрут в Петербурге был торжественно открыт уже в следующем месяце – в полдень 11 ноября 1907 г. Пролегал он от Александровского сада по Английскому и Измайловскому проспектам до Балтийского вокзала с заездом на Варшавский. Вскоре был организован и второй маршрут: от Александровского сада по Горохо-

вой улице до Царскосельского (ныне – Витебского) вокзала.

Обслуживали первые автобусные маршруты машины SAF (Sueddeutsche Automobil-Fabrik, также известные в России под маркой Gaggenau) модели С32 в специальной модификации для Санкт-Петербурга (SAF Gaggenau Typ St.Petersburg). Спустя два года парк был расширен автобусами модели С40. Первый «автобусный парк», а вернее сказать гараж, расположился на Везенбергской улице (ныне – улица Шакина) вблизи Балтийского вокзала.

И сразу же товарищество Б.А. Иванова оказалось объектом нападок конкурентов – конных и трамвайных линий. Силы и влияние оказались неравны: если в 1910 г. на улицах Санкт-Петербурга работало 14 автобусов, то в 1912 г. – всего 8. В 1914 году, незадолго до начала Первой мировой войны, автобусное движение в городе было прекращено.

Возобновление автобусного движения произошло уже в другом десятилетии и при другой власти, да и сам город тогда уже назывался иначе.

Рождение ленинградского автобуса

1 сентября 1926 г. Отдел коммунального хозяйства (сокращенно – Откомхоз) Ленгорисполкома открыл первую регулярную автобусную линию «Детскосельский вокзал – Сад трудящихся» (ныне соответственно Витебский вокзал и Александровский сад). В те го-

ды Ленинград не мог позволить себе, подобно Москве, купить зарубежные автобусы, собственного же производства автобусов в СССР на тот момент не существовало. Тогда в Германии были приобретены шасси грузовых автомобилей Vomag, на них-то кузовостроители Ленинградского авторемонтного завода №2 (ЛАРЗ-2) и установили автобусные корпуса собственного изготовления. В итоге получилось три первых 24-местных автобуса, которые 1 сентября и вышли на ленинградские улицы. Интервал движения составлял 8 минут, время в пути – 9–10 минут.

В течение конца 1920-х – начала 1930-х гг. благодаря быстрым темпам развития отечественного автомобилестроения автобусный парк Ленинграда рос достаточно интенсивно. На 1 января 1933 г. в городе насчитывалось уже 185 автобусов, а к концу года их численность увеличилась до 217. В это время ленинградские автобусы обслуживали 13 маршрутов, а пассажиропоток превысил 26 млн человек в год.

Постепенно с ленинградских улиц исчезали выработавшие свой основной ресурс автобусы иностранных марок. Дальнейшее их обслуживание требовало значительных затрат из-за высокой стоимости запасных частей. К середине 1930-х гг. абсолютное большинство в автобусном парке города составляли уже отечественные машины АМО-4, ЗИС-8 и Я-6.

Однако поставок автобусов непосредственно с заводов явно не хва-



Первый ленинградский автобус Vomag, 1926 г.



Водитель и кондуктор у автобуса ЗИС-16. 1940 г.

тало для развития транспортной инфраструктуры города. Тогда-то и пригодился опыт специалистов ЛАРЗ-2 по оснащению грузовых шасси автобусными кузовами: на улицах Ленинграда появились автобусы, изготовленные на базе шасси Я-1, Я-2, Я-3, Я-6 и некоторые другие.

Ко второй половине 1930-х парк автобусов и количество обслуживаемых ими маршрутов расширились настолько, что это потребовало централизации оперативного управления перевозками. 10 ноября 1935 года в тресте «Ленавтотранс», который являлся органом административного управления городскими автобусными парками, был образован диспетчерский пункт, реорганизованный в 1936 г. в Центральную диспетчерскую станцию (ЦДС). В компетенцию нового подразделения вошли все вопросы линейной эксплуатации и организации движения, ранее находившиеся в ведении парков. Теперь именно здесь составлялись графики и расписание движения автобусов, диспетчерское руководство ими, распределение машин по маршрутам и форма организации труда шоферов. Водители и кондукторы во время работы на линии оперативно подчинялись ЦДС.

Функции автобусных парков с этого момента были сведены к обеспе-

чению ремонта и технического обслуживания автобусов, комплектованию линейных бригад, организации выпуска автобусов на линию и их приема по возвращении в парк, а также хозяйственному обслуживанию автобусных станций и автовокзалов, оборудованию маршрутов указателями на остановках. Автобусные парки были полностью ответственны за выполнение плана по всем эксплуатационным и экономическим показателям, в том числе – по сбору платы за проезд с пассажиров.

В целом 1930-е гг. с уверенностью можно назвать периодом колоссального взлета как отечественного автомобилестроения, создававшегося практически заново, так и организации эксплуатации транспорта. За 15 лет, прошедших с момента открытия первых автобусных маршрутов в Москве и Ленинграде, регулярное автобусное движение в СССР получило бурное развитие. Так, в последние предвоенные месяцы ленинградский автобусный транспорт, насчитывавший 518 машин, обслуживал 10 внутригородских, 12 загородных и 8 «смешанных» маршрутов общей протяженностью 399 км.

На фронтовых дорогах

22 июня 1941 г. началась Великая Отечественная война.

Уже спустя часы после нападения войск гитлеровской Германии во всем СССР вступили в действие мобилизационные планы, в том числе и в масштабах отдельных предприятий. В соответствии с ними Автомобильно-транспортное управление при Ленгорисполкоме (АТУЛ) незамедлительно начало передачу в Красную армию автомобильной техники. Только по состоянию на октябрь 1941 г. из Ленинграда в вооруженные силы было передано порядка 12,5 тыс. единиц техники. Вместе с техникой уходили на фронт сотни шоферов, рабочих-ремонтников, инженеров и служащих различных автотранспортных предприятий.

Первая серьезная задача перед ленинградским автобусным транспортом была поставлена 10 июля 1941 г. И хотя выполнять ее предстояло не в родном городе, а на Новгородчине, это задание имело огромное значение для, по меньшей мере, миллиона ленинградцев. Дело в том, что в первые дни войны в районы Новгородской области из Ленинграда было эвакуировано около 400 тыс. детей. Тогда это направление казалось безопасным, однако обстановка на фронте резко ухудшилась – 9 июля 1941 г. вражеские войска вторглись в Ленинградскую область, а районы эвакуации детских учреждений оказались на направлении их дальнейшего наступления.

В сложившейся ситуации перед ленинградскими автотранспортниками была поставлена задача по реэвакуации детей – собрать ленинградских детей по местам их временного размещения и доставить к железной дороге для дальнейшей эвакуации в восточные регионы страны. В Ленинграде спешно была сформирована колонна из 30 автобусов и 15 грузовых такси. Начальником автоколонны был назначен директор Первого автобусного парка Ленинграда Роман Моисеевич Гутцайт.

К месту назначения – в Старую Руссу – ленинградские транспортники прибыли ранним утром 12 июля. Город был охвачен паникой. Места нахождения детей, которых предстоя-

ло эвакуировать, удалось установить крайне приблизительно. Еще более ухудшало ситуацию то обстоятельство, что работники детских учреждений, не знавшие о рэвакуации, услышав о немецком прорыве и приближающуюся канонаду, уводили детей в лес, как можно дальше от дорог и населенных пунктов. Кажется невероятным, но все дети, которых ранее расквартировывали в окрестностях Старой Руссы в течение недели, были найдены и перевезены обратно на железнодорожную станцию всего за два дня. Далее предстояла работа в районе Боровичей, Демянска и др.

Во время рейсов ленинградский транспорт постоянно становился объектом внимания вражеской авиации, часто попадая под пулеметные обстрелы и бомбежки. Результатом их стала гибель одного автобуса, не успевшего своевременно преодолеть открытый участок местности. Когда два немецких «пикировщика» Ю-87 «зашли на цель» – автобус с детьми, начальник колонны Р.М. Гутцайт принял решение отвлечь их внимание на свою «эмку», поведя ее через открытое пространство в сторону от автобуса. Расчет оправдался – немецкие летчики предпочли автобусу легковой автомобиль, схожий со штабным, и атаковали его. Лишь благодаря счастливой случайности и мастерству водителей удалось избежать жертв.

В общей сложности, за месяц и пять дней работы автоколонны Р.М. Гутцайта вывезла из опасных районов более 75 тыс. детей, обеспечив их дальнейшую эвакуацию на Восток.

6 сентября 1941 г. распоряжением председателя Ленгорисполкома П.С. Попкова мобилизация водительского и ремонтного состава автопарков была прекращена. С этого момента работа ленинградских автотранспортников приравнивалась к ратному труду.

В ходе дальнейшей работы машины автобусных, таксомоторных и грузовых парков АТУЛ нашли широкое использование на строительстве оборонительных сооружений, призванных задержать продвижение врага к Ленинграду. Транспортники АТУЛ обе-

спечивали доставку людей и строительных материалов, эвакуировали в тыл раненых бойцов. При их непосредственном участии ленинградцами было построено около 700 км противотанковых рвов, 5 тыс. ДОТов и ДЗОТов, спешно возведен Лужский оборонительный рубеж, сдержавший наступление противника на Ленинград на целый месяц.

В течение всего этого времени в Ленинграде не прекращалась эвакуация гражданского населения. Еще не окончилось активное наступление немецких и финских войск, еще не было сомкнуто блокадное кольцо, а через Ладожское озеро уже был организован судоходный транспортный маршрут. На восточном берегу – в Кобоне и Новой Ладоге, где оканчивались судоходные маршруты, в конце лета 1941 г. скопилось несколько десятков тысяч эвакуированных ленинградцев. Даль-

нейшие маршруты их продвижения организованы не были. Эвакуируемые стихийно рвались к железнодорожным станциям, а это около 30 км. В пути они серьезно осложняли дорожную обстановку, а добираясь до станций, ставили в тупик железнодорожников, совершенно не готовых к «обслуживанию» такого «пассажиропотока».

Для упорядочения движения эвакуируемых с восточного берега Ладоги силами АТУЛ была организована автоколонна из 30 автобусов и 20 грузовиков. Начальником колонны был назначен директор Первого грузового парка Василий Никитович Солдатов.

7 сентября 1941 г. колонна прибыла в район станции «Шереметьевка» (ныне – «Петрокрепость»). Там транспорт не ждали, поэтому никакой работы по подготовке к переправе колонны на противоположный берег Невы проведено не было. Пришлось собствен-



Эвакуация детей.
29.07.1941 г.

ными силами под постоянными артиллерийскими обстрелами наступавших немецких войск и налетами вражеской авиации организовывать паромную переправу из уцелевших барж. Несмотря на крайне тяжелые условия, в течение одного дня паромы были подготовлены, ночью состоялась переправа.

На рассвете 8 сентября 1941 г. колонна вошла в горящий Шлиссельбург. Там В.Н. Солдатовым был получен приказ эвакуировать из города детей. В обреченном Шлиссельбурге сохранять организацию колонны было опасно – в город в любой момент могли ворваться немцы. Да и после выхода из города организованный транспорт мог привлечь внимание вражеской авиации. В сложившейся ситуации В.Н. Солдатов принял решение расформировать колонну – каждый автомобиль, приняв на борт маленьких пассажиров, немедленно отправлялся на Волхов. Почти сразу, после ухода последней машины из Шлиссельбурга, город пал.

8 сентября 1941 г. вокруг Ленинграда сомкнулось кольцо блокады.

В Волхове колонна В.Н. Солдатова приступила к выполнению основной задачи. Было организовано постоянное курсирование машин в Кобону, где скопилось более 10 тыс. эвакуированных.

В течение последующих двух недель ленинградские машины делали по два 160-километровых рейса в Кобону и обратно – большего не позволяло состояние дороги.

Когда задача была выполнена, колонна приступила к вывозу ленинградцев из Новой Ладоги, куда теперь, уже более организовано, через Ладожское озеро доставляли эвакуируемых. Этот маршрут был легче – путь в одну сторону составлял всего 30 км, а качество дорожного покрытия было много лучше.

В ходе своей работы колонна В.Н. Солдатова не совершала порожних рейсов. Каждая машина, привезя в Волхов людей, на обратном маршруте доставляла к побережью Ладожского озера продовольствие, боеприпасы, горючее, необходимые осажденному Ленинграду.

19 ноября 1941 г. Военный совет Ленинградского фронта принял решение об организации постоянно действующей автотранспортной коммуникации по льду Ладожское озеро. Главнейшей ее задачей должна была стать доставка продовольствия в осажденный Ленинград.

22 ноября 1941 г. на лед Ладожского озера вышли первые 60 «полторок» 389-го отдельного автотранспортного батальона капитана В.А. Порчунова. В Кобоне, взяв по 6 мешков муки на машину – больше не позволяла толщина льда – колонна направилась обратно. На западный берег Ладоги вернулось только 59 автомобилей.

В документах того времени ледовая трасса сначала получила обозначение Военно-автомобильной дороги №101 (ВАД-101), а позже – ВАД-102. Однако в историю Великой Отечественной войны она вошла не под этими казенными названиями: когда 25 декабря 1941 г. благодаря налаженному транспортному сообщению в блокадном Ленинграде была увеличена норма выдачи хлеба (рабочим и к ним приравненным – на 100 гр., остальным категориям – на 75 гр.), ленинградцы дали ледовой трассе свое имя – «Дорога Жизни».

Между тем норма продовольствия, распределяемого на человека в Ленинграде, зависела не только от объемов поставок в город, но и от количества его жителей. В том числе и по этой причине Государственный Комитет Обороны СССР принял решение об организации массовой эвакуации гражданского населения Ленинграда – до полумиллиона человек. Единственным возможным маршрутом для этого являлась «Дорога Жизни».

В начале января 1942 г. Ленгорисполком дал распоряжение АТУЛ подготовить 100 автобусов для перевозки эвакуируемых из Ленинграда по маршруту «Ваганово – Кобона». К тому моменту в обоих автобусных парках было всего лишь 83 автобуса. После уяснения ситуации требование Ленгорисполкома было сокращено вдвое.

Большинство автобусов, оставшихся в Ленинграде, принимали участие в событиях первых месяцев

войны – организации обороны Ленинграда и эвакуации детей. Они стояли на консервации, изрешеченные осколками снарядов и бомб, и перед выполнением нового, столь ответственного задания нуждались в капитальном ремонте.

Первоочередная задача по подготовке техники заключалась в том, чтобы поднять на ремонтные работы голодных и обессиленных рабочих автомобильных парков. Удалось собрать всего 72 человека из 142 по спискам. Фактически на работы вышло всего 50 человек, за время решения организационных вопросов 22 человека обессили окончательно или умерли.

Ценой невероятных усилий к намеченному сроку – 22 января 1942 г. – были подготовлены только 40 автобусов. Согласно графику к 13 час. на место посадки должны были прибыть 25 автобусов, а к 15 час. – еще 25. Однако к назначенному времени прибыли только 6 автобусов, через полчаса еще 8, а потом машины приходили по одной, по две в течение всего дня. Последняя, сороковая машина подошла в 20 часов. Всего эти автобусы приняли 1043 пассажира.

Все автобусы были перегружены. Сразу же после посадки людей они направлялись к Ладоге, далее – по льду озера – на Кобону и Жихарево. В пути следования прямо за рулем от истощения умерло трое водителей.

Ввиду того, что для выполнения задачи по эвакуации населения ленинградского транспорта было недостаточно, 17 января 1942 г. СНК СССР принял решение о направлении в Ленинград из Москвы автобусной экспедиции из 40 машин. Начальником экспедиции был назначен директор Третьего автобусного парка Москвы Виктор Гаврилович Иванов. Комиссаром экспедиции был назначен инструктор Московского ГК ВЛКСМ Виктор Никитич Красов, будущий Герой Советского Союза (посмертно).

Начав свою работу 23 января 1942 г., Московская автобусная экспедиция вывозила из Ленинграда эвакуируемых и доставляла обратно необходимые грузы вплоть до 16 апреля 1942 г.,

когда автобусное движение по ледовой трассе было запрещено. Известно, что в период до 9 апреля 1942 г. московским транспортом на восточный берег Ладожского озера было перевезено более 169 тыс. ленинградцев.

Всего на перевозках эвакуируемого из Ленинграда населения на трассе Ваганово – Жихарево действовали три независимые друг от друга автоколонны: колонна автобусов треста «Ленавтотранс», колонна грузовых автомобилей треста «Ленавтогужтранс» и Московская автобусная экспедиция. Раздробленность автотранспорта серьезно осложняла выполнение поставленной задачи.

Стремясь оптимизировать работу эвакуационного транспорта, Ленгорисполком 3 февраля 1942 г. принял решение об объединении всех автоколонн. Начальником поэвакуационного автотранспорта был назначен управляющий трестом «Ленавтотранс» Александр Федорович Иванов.

С установлением единого руководства в короткие сроки был реализован ряд организационных мероприятий: образована единая диспетчерская служба с пунктами в Борисовой Гриве, Лаврове, Кобоне и Жихарева, установлена система морального и материального поощрения водителей за успешный труд, развернуто социалистическое соревнование. Введены изменения в организацию самих перевозок: усилен контроль над продвижением автомобилей на трассе, сведены на нет порожние рейсы – если из Борисовой Гривы автобусы вывозили эвакуируемых, то в Жихарева они загружались продовольствием и боеприпасами. Ради увеличения пассажиро- и грузоместимости во всех автобусах были демонтированы сиденья. Для повышения эффективности работ по ремонту транспорта на конечных пунктах маршрута по эвакуации – в Борисовой Гриве и Жихарева – созданы станции технического обслуживания, работавшие круглосуточно; на базе нескольких грузовых автомобилей оборудованы машины технической помощи («ремонтные летучки»).

Новые методы, введенные А.Ф. Ивановым,

не замедлили сказаться на результатах работы. Если в январе 1942 г. на восточный берег Ладоги в сутки перевозили всего лишь 236 эвакуируемых, то в феврале – уже от 2-х до 3,5 тыс. человек, а в марте – от 7,5 до 18 тыс. человек в сутки.

Уже в последних числах марта 1942 г. на поверхности льда появилась талая вода. Водители ориентировались по вешкам, либо по проводу, натянутому вдоль трассы бойцами-дорожниками. Регулировщицы трассы стояли на бочках. Двери кабин на всех грузовых автомобилях были сняты, чтобы в случае провала машины под лед водитель мог ее покинуть. Водители автобусов, сознавая ответственность за жизни пассажиров, себя такой возможности лишали.

В апреле 1942 г. количество катастроф на Дороге Жизни резко возросло. Вместе с автомобилями под лед уходили и люди. 15 апреля 1942 г. приказом начальника ВАД-102 передвижение всех тяжелых автомобилей, в том числе автобусов, на ледовых трассах было категорически запрещено.

18 апреля 1942 г. начальник эвакуационного автотранспорта «Дороги Жизни» А.Ф. Иванов докладывал: «Ленинградская колонна в количестве 17 автобусов прибыла, и мною машины отправлены в парки. Кроме того, оставлено на восточном берегу Ладожского озера 13 ходовых автобу-

сов...», еще 12 автобусов было оставлено в неходовом состоянии. Из 60 автобусов к середине апреля 1942 г. осталось только 42.

За 84 дня и ночи эвакуации гражданского населения Ленинграда по льду Ладожского озера перевезено 554 186 человек.

19 апреля 1942 г. приказом Военного совета Ленинградского фронта по действующей армии за отвагу и мужество при выполнении задания правительства и Военного совета Ленинградского фронта по эвакуации населения города Ленинграда, были награждены боевыми орденами и медалями 47 работников ленинградских и московских автобусных колонн. Награжден был каждый 7-й участник этого беспримерного подвига.

На пути к мирной жизни

Зимой 1944 г., после полного освобождения советскими войсками Ленинграда от блокады, Государственный комитет обороны СССР принял решение «О первоочередных мероприятиях по восстановлению промышленности и городского хозяйства Ленинграда в 1944 году». Было ясно, что без хорошо налаженной работы автотранспорта поставленную задачу выполнить невозможно.

Лишь во второй половине 1944 г. работники ленинградского автобусного транспорта получили возможность



Водитель у автобуса
ЗИС-155. 1956 г.

приступить к восстановлению производственно-технической базы. Одновременно, «в нагрузку», рабочие-ремонтники были привлечены к производству работ по ремонту электрооборудования для нужд более чем 120 предприятий и организаций города.

К концу 1944 г. к работе на городских маршрутах было подготовлено 36 автобусов ЗИС-16 и АТУЛ. Однако открытие автобусного движения в Ленинграде пришлось отложить – автобусы потребовались фронту.

Тогда же транспортникам предстояло принять непосредственное участие еще в одном мероприятии по нормализации городской жизни. В Ленинград начали возвращаться жители, ранее находившиеся в эвакуации. Перед тем, как покинуть родной город, почти все они имели возможность сдать свои вещи и домашний скарб на специально организованные сборные пункты-склады. Теперь владельцы могли получить их назад – требовалось развести имущество со складов по домам.

С целью решения возникшей проблемы Ленгорисполком принял решение с 1 декабря 1944 г. возобновить в городе движение грузовых такси. В первую очередь выполнялись заявки ленинградцев, вернувшихся из эвакуации. Только за первый месяц работы таксомоторы выполнили около 500 заказов.

Лишь после победы над Германией, в середине 1945 г., Ленинграду из армии были возвращены 116 автобусов. Работа по подготовке возобновления автобусного движения в городе была продолжена.

27 июня 1945 г. газета «Ленинградская правда» писала: «1 августа, после четырехлетнего перерыва, в Ленинграде вновь начинается автобусное движение. По первому маршруту будут курсировать 20 автобусов. 15 августа предполагается пустить второй маршрут и 1 сентября – третий. Приводятся в порядок автобусные станции, устанавливается диспетчерская связь с автовокзалами и конечными пунктами».

Утром 1 августа 1945 г., как и было обещано, из ворот ленинградского Первого автобусного парка вышли

первые 20 автобусов, обслуживающих маршрут №1 «площадь Растрелли – ЦПКиО им. Кирова».

Спустя полмесяца был открыт маршрут №2 «Финляндский вокзал – Кировский завод» и с 1 сентября – маршрут №3 «площадь Искусств – завод «Электросила»».

На этих трех маршрутах, общей протяженностью 36 км работало 65 автобусов ЗИС-8, -16 и АТУЛ. 26 апреля 1946 г. был учрежден маршрут №4 «Московский вокзал – завод «Большевик»».

До метрополитена

С окончанием Великой Отечественной войны продолжилось возвращение ленинградского городского хозяйства в мирное русло. В этом процессе не стали исключением и вопросы организации автобусного движения. Мирная жизнь большого города требовала системы городского транспорта, по своему развитию сравнимой с довоенной. Однако транспортники оказались не в состоянии в короткие сроки удовлетворить возросший спрос. За годы войны автобусные парки Ленинграда лишились не только значительной части своего подвижного состава, но и большинства опытных кадров, дефицит которых ощущался на всех уровнях.

Если по состоянию на конец 1940 г. в двух автобусных парках числился 481 автобус, то осенью 1945 г. численность подвижного состава не достигала и 120 единиц, а в рабочем состоянии было менее 70. Общественный транспорт города требовал скорейшего возрождения. Но отечественная промышленность, только начавшая переход к экономике мирного времени, испытывавшая острый недостаток мощностей и квалифицированных кадров, не могла обеспечить нужды автопредприятий.

Исправить ситуацию помогли специалисты ЛАРЗ-2, которые не только наладили ремонт возвращавшихся из армии автобусов, но и организовали с конца 1946 г. производство автобусов собственной разработки. Данная серия в специализированной литера-

туре получила обозначение «Л» - ленинградский.

Главным следствием обновления и увеличения численности подвижного состава стало расширение сети автобусных маршрутов. Так, к лету 1947 г. их было уже десять, а в июле был открыт первый пригородный маршрут №11 «Ленинград, Манежная пл. – Тетрийоки (ныне – Зеленогорск)». Через три года количество автобусов в Ленинграде достигло 430, а общая протяженность 37 маршрутов превысила 530 км. К этому времени довоенный уровень перевозок был превзойден уже по всем показателям.

Ежегодное разрастание автобусной маршрутной сети Ленинграда неизбежно требовало и постоянного совершенствования принципов централизованного линейного управления. Одновременно с восстановлением и развитием автобусного движения в послевоенном Ленинграде была воссоздана и в течение нескольких лет реорганизована ЦДС. Руководил этой работой начальник отдела эксплуатации АТУЛ Николай Владимирович Грозмани, в будущем ставший автором целого ряда таких новаторских решений, как введение четырехзначной кодированной бортовой нумерации автобусов (1-я цифра – номер автобусного парка, 2-я – номер колонны, 3-я и 4-я – порядковый номер машины), отмена дублирования государственных регистрационных знаков автобусов на задней стенке кузова крупным шрифтом (инициатива позволила упростить малярные работы и улучшила внешний вид ленинградских автобусов), введение требования водителям о подаче автобусов к остановке не далее чем на 30 см от поребрика.

Также Н.В. Грозмани в первой половине 1950-х гг. были разработаны основные принципы организации движения автобусов, осуществлявшегося в соответствии с расписаниями или графиками выпуска (интервалами). Последние составлялись на основании времени, затрачиваемого на прохождение маршрута и стоянку на конечном пункте, а также с учетом данных о плотности пассажиропотока и его изменении в течение суток.

Учитывая, что каждому сезону соответствовала своя дорожная обстановка, на ленинградском автобусном транспорте был установлен ряд «режимов движения»: «сухой путь», «мокрый путь», «зимний путь» и «бездорожье» – на случай глубокого снега, недостаточной видимости или скользкой дороги. Особым являлся режим движения «неограниченное время», вводившийся в случае гололеда, сильного ливня, густого тумана, сокращавшего видимость до минимума, а также при значительных задержках движения, связанных с проведением каких-либо мероприятий на улицах города.

В первой половине 1950-х гг. маршрутная сеть Ленинграда значительно расширилась, возросли объемы перевозок пассажиров. К 1955 г. количество маршрутов достигло 72, из которых 35 были городскими, 29 пригородными и 8 междугородными. Работали на них 912 автобусов, которые за 1955 г. перевезли 398,5 млн пассажиров.

Так можно охарактеризовать состояние организацию автобусного движения в Ленинграде по состоянию на 15 ноября 1955 г., когда в Северной столице произошло событие, коренным образом изменившее всю сформировавшуюся за минувшее десятилетие маршрутную сеть города. Речь идет о введении в эксплуатацию первой очереди Ленинградского метрополитена им. В.И. Ленина.

Расцвет ленинградского автобуса

Дальнейшее развитие городского наземного общественного транспорта, в том числе и автобусного движения, со второй половины 1950-х гг. до конца 1980-х гг. оказалось в тесной взаимосвязи с двумя процессами, ставшими неотъемлемой частью истории Ленинграда, – массовым жилищным строительством и развитием метрополитена.

В конце 1950-х гг. система городского пассажирского транспорта Ленинграда ежедневно обслуживала около 3 млн человек, распределенных по территории около 200 км². В этот период прирост населения города только за счет рождаемости составлял 6 человек на 1000 жителей в год. Благодаря такой динамике в 1959 г. население города превысило 3,3 млн человек, а в 1970 г. «шагнуло» за 4 млн.

В целом, транспортное обслуживание ленинградцев того времени считалось высокоорганизованным. Одновременно все более явными становились проблемы транспортной инфраструктуры, которая в ходе своего развития неизбежно была вынуждена подстраиваться под «исторический облик» города. Все изменилось в 1953 г. со вступлением в силу Генерального плана развития Ленинграда, впервые учитывавшего тесную взаимосвязь выбора направлений перспективной городской застройки и транспортного обеспечения новых районов.

В соответствии с общей стратегией развития города в конце 1950-х гг. организация автобусного движения в Ленинграде подверглась значительным изменениям. Так, до 1955 г. все маршруты городского транспорта были призваны обеспечить перевозку пассажиров по центральной части города, либо с окраин в центр и обратно. Теперь эта функция постепенно отходила к метрополитену. Основной задачей наземного общественного транспорта становилась доставка пассажиров к станциям метро. Наиболее ярко эта потребность проявилась в 1960-е гг. в новых районах городских окраин. Главным «исполнителем» новой задачи стал ленинградский автобус, который, в отличие от трамвая и троллейбуса, обладал куда как большей мобильностью с точки зрения возможности организации новых маршрутов.

Необходимость расширения маршрутной сети для обслуживания новых городских районов повлекло за собой развитие всей инфраструктуры ленинградского автобусного транспорта. Так, по состоянию на 1964 г. в Ленинграде действовали уже четыре самостоятельных автобусных парка и три их удаленных филиала в городах пригородной зоны – Зеленогорске, Колпине и Петродворце. Списочный состав городских автобусов, состоявший из ЛАЗ-695, ЗИЛ-155 и -158, насчитывал более 1700 машин, обслуживавших 118 маршрутов протяженностью 1087 км.

В середине 1960-х гг. процесс реорганизации автобусной маршру-



Автобусы ЗИС-127 на пл. Мира. 1960 г.

ной сети Ленинграда был завершён, а принципы различного функционального назначения маршрутов и их координация с другими видами городского транспорта реализованы. С этого периода городские маршруты условно разделялись на пять групп: диаметральные и радиальные (связывали городские окраины с центром), центральные (обслуживали центральную часть города), тангенциальные (обслуживали периферийные районы) и подвозочные (осуществляли перевозку пассажиров из районов новой городской застройки к станциям метрополитена или трамвайным линиям). Дальнейший рост маршрутной сети, в основном, происходил за счёт расширения последних двух групп. В связи с их большой загруженностью в утренние и вечерние часы предпринимались меры, направленные на сокращение интервала движения автобусов, который на трети маршрутов не превышал 4 мин. Так, в новом микрорайоне Дачное следовали автобусы 7-и маршрутов со средним интервалом 40 сек., перевозя в день 80 тыс. пассажиров.

Главной особенностью окраинных и подвозочных маршрутов середины 1960-х гг. являлась непривычная для того времени односторонняя нагрузка в утренние и вечерние часы, резко спадающая в дневное время. Такая, ныне ставшая обыденной, особенность потребовала применения новой организации труда с увеличенным временем отстоя машин в дневные часы – до 4,5 час. – и новым графиком работы автобусных бригад – «день через день». Одновременно получила широкое распространение практика организации укороченных рейсов (к номеру маршрута добавлялась литера), теперь имеющих явное «тяготение» к часам «пик», и скоростных маршрутов с остановками лишь в местах большого сосредоточения пассажиров (маршрутам присваивался номер, кратный 5).

Период конца 1960-х – начала 1970-х гг. обернулся и рядом трудностей. Главная из них заключалась в явном несоответствии эксплуатируемых автобусов потребностям города.

Малометкие автобусы типа ЛАЗ-695 и ЗИЛ-158 не могли справиться с постоянно возрастающими пассажиропотоками. С наступлением 1970-х гг. приоритетной маркой автобуса в условиях Ленинграда становится венгерский сочлененный автобус Ikarus 180 и его укороченная модификация Ikarus 556.

В Ленинграде конца 1960-х – начала 1970-х гг., как, впрочем, и во всем СССР, не было опыта эксплуатации сочлененных автобусов, кроме единственного экспериментального ЛиАЗ-5Э-676. Впервые в городе Ikarus 180 был введен в эксплуатацию на наиболее напряженном маршруте №3 «площадь Победы – площадь Восстания – Театральная площадь». В первые же дни практика показала, что специалисты завода серьезно просчитались, указав, что максимальная вместимость автобуса составляет всего лишь 190 человек – количество ленинградцев, одновременно находившихся в автобусе, часто достигало 250-ти. Благодаря именно этому «скрытому ресурсу» новой машины напряженность движения на маршруте в часы «пик» резко снизилась.

Первые 8 поступивших в Ленинград Ikarus 180 были распределены по маршруту равномерно – через каждые 3-4 автобуса ЛАЗ-695Е (8 и 26 рядов соответственно). Быстро поняв эту систему, многие ленинградцы, ожидавшие на остановках «тройку», намеренно пропускали до отказа заполненные «львовские» в ожидании «длинного». Вторым маршрутом, укомплектованным автобусами Ikarus 180, стал маршрут №50.

Интересным фактом в «освоении» Ikarus 180 явилась организация целого исследования, объектом которого стали четыре двери автобуса. Во-первых, их было в два раза больше обычного, что никак не вписывалось в установленную в Ленинграде систему движения пассажиров: «вход – через заднюю дверь, выход – через переднюю». Во-вторых, ширина дверных проемов была разной: 1,6 м, 1,1 м и два по 0,8 м. Данное обстоятельство заметно сказывалось

на скорости движения пассажиров при посадке и высадке. Результатом исследования, значительная часть которого заключалась в наблюдении за поведением пассажиров, стало введение специальной схемы движения пассажиров через Ikarus: первая дверь – для выхода, вторая и четвертая – для входа и выхода, третью дверь сделали «социальной»: «для входа пассажиров с детьми дошкольного возраста, престарелых лиц и инвалидов».

В целом автобус Ikarus-180 произвел на ленинградских автотранспортников положительное впечатление, его эксплуатация в городе была признана целесообразной.

В общей сложности, к началу 1971 г. автобусов большой и особо большой вместимости в Ленинграде насчитывалось уже около 250. А в следующем году было поставлено еще 684 новых автобуса. Колоссальное увеличение списочной численности подвижного состава требовало постоянного расширения производственных мощностей. Так, в июне 1972 г. завершилось строительство уже 6-го ПАП вместимостью на 500 машин. Благодаря этому за первую половину 1970-х гг. сеть ленинградских автобусных маршрутов значительно расширилась. Следствием этой целенаправленной и хорошо организованной работы стал «переход» ленинградского автобуса на «первое место» среди прочих видов общественного транспорта по числу перевозимых пассажиров: в 1975 г. автобусами было перевезено 1011,4 млн пассажиров (трамваями – 880,2 млн, метро – 564 млн, троллейбусами – 454, 2 млн).

Во второй половине 1970-х гг. продолжалось строительство новых площадок для нужд автобусного транспорта города. Так, в 1980 г. был введен в эксплуатацию автопарк №7 в Московском районе, рассчитанный на размещение 500 автобусов большой и особо большой вместимости. Производственный комплекс этого предприятия стал одним из крупнейших в стране.

*Фото из архива СПб ГУП
«Пассажиравтотранс»*