

*Дорогие друзья!
Наши коллеги и пассажиры!*

Уже семьдесят пять лет мы с Вами. В далеком 1926 г. впервые на маршруты выехали наши автобусы, которые быстро стали неотъемлемой частью городских пейзажей Ленинграда - Петербурга.

Быстро растущий город требовал энергично развивающегося транспорта, маневренного и скоростного. И старенькие "Фомаги" заменяли первыми отечественными "ЗИСами", а тем на смену приходили более современные "ЛАЗы" и "ЗИЛы". Подвижной состав постоянно менялся, становился мощнее и комфортабельнее. Сегодня парк пополняется красавцами "МАЗами" и созданными по европейским стандартам "ЛиАЗами".

В нашей жизни, как и в биографии любого человека, за 75 лет случались взлеты и падения, совершались ошибки, преодолевались проблемы. Но хорошего было — и будет! — значительно больше.

Мы любим нашу работу, любим делать ее для вас - в этом залог нашего успеха. Водители, ремонтники и кондукторы встанут первыми и ложатся последними для того, чтобы ежедневно 1,5 миллиона горожан могли воспользоваться услугами нашего транспорта.

Вокруг многое меняется, но мы неизменно с Вами!

A stylized, handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, connected strokes.

*Генеральный директор ГУП "Пассажиравтотранс"
А. М. Дацюк*



«Сорок мучеников» с мотором

В 2001 г. мы отмечаем 75-летие открытия регулярного автобусного движения в нашем городе. Однако история петербургского автобуса началась гораздо раньше, с момента появления в столице Российской империи омнибуса, под которым в XIX веке подразумевали многоместную пассажирскую карету.

Первый маршрут такой кареты-омнибуса в Петербурге появился в 1847 г. и пролегал от Знаменской пл. (ныне пл. Восстания) по Невскому пр. до Английской набережной. Затем маршрутов стало больше. Один из них был проложен к вокзалу Царскосельской железной дороги. Причем отправление карет было согласовано с расписанием поездов.

Номеров на омнибусах в то время не было. И для того чтобы горожане ориентировались, в какую сторону идет карета, на каждом направлении использовались омнибусы определенного цвета. Например, от Дегтярной ул. на Петроградскую сторону ходили малиновые кареты, а от Бассейной ул. до Покровской пл. (ныне Тургеневская пл.) — синие.

Ездили омнибусы редко, и прокатиться в них стоило по тем временам недешево: 10 коп. Отвратительное состояние дорог и, как правило, плохо подрессоренные кареты превращали езду в сущее мучение. За что и прозвали в народе омнибус «сорок мучеников». Тем не менее новый вид транспорта пользовался спросом, и для увеличения его провозной способности на крышах стали делать огороженные площадки — имперялы.

После того как к кузову огромного омнибуса присоединили автомобильный мотор, появилось более современное транспортное средство, получившее название «автобус». Однако инженер, создавший это чудо техники, увы, не был языковедом. Имя, данное новой машине, оказалось с точки зрения семантики не имеющим смысла.

Вероятно, из-за того, что технически автобус представлял собой соединение элементов автомобиля и омнибуса, в его названии объединили «родительские» имена: «авто» — слегка искаженное греческое местоимение «аутос», переводимое как «сам», и «бус» — ничего не значащее окончание дательного падежа латинского слова «омнис» —

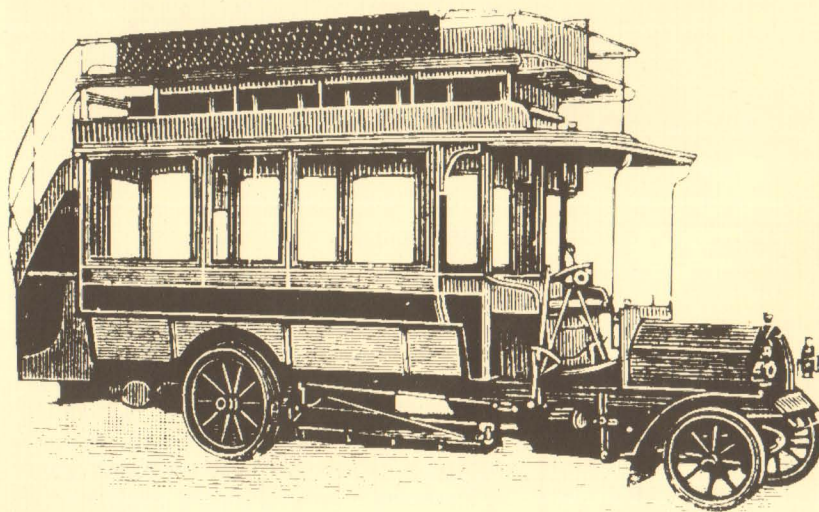
«весь». В результате родилось удивительное слово, что-то вроде «сам+м».

Правда, в Англии получилось еще веселее. Корень «авто» вообще потерялся, осталось только бывшее окончание латинского дательного падежа, частица, не имеющая ровно никакого смысла.

Однако хотя слово для обозначения нового вида транспорта и появилось, автобус еще долго называли по старинке омнибусом. Одним из первых мест в России, где появился автобус, был вовсе не Петербург, а города и курорты Черноморского побережья. В 1899 г.

«Три вещи делают нацию великой и благоденствующей: плодородная почва, деятельная промышленность и легкость передвижения людей и товаров».

Фрэнсис Бэкон, английский философ



купец Кошаниану из небольшого кавказского городка Шуша купил в Париже омнибус, который прибыл в сопровождении французского кондуктора, и возил пассажиров к «великому восхищению жителей».

В Петербурге до 1906 г. автобусные маршруты появлялись редко и хаотично. К примеру, в 1903 г. Петербургское скаковое общество получило разрешение на устройство опытного омнибусного сообщения между центром столицы и ипподромом. Маршрут работал только в дни скачек. Пассажиров перевозили

Омнибусъ съ имперіаломъ завода Г.А. Лесснеръ.



Первая Международная выставка автомобилей 1907 г. в Санкт-Петербурге.



Мужчина все чаще смотрит на женщину снизу вверх. Особенно часто - в автобусе.

Если девушка уступает тебе место в автобусе - нет смысла за ней ухаживать.

ли два восьмиместных омнибуса по рублю в одну сторону.

Выпускали омнибусы и зарубежные, и российские предприятия. На московской фабрике "Дукс" Юлия Александровича Меллера было построено в то время 5 омнибусов, один из которых предназначался для столицы Российской империи. Делали их и на "Русско-Балтийском вагонном заводе" в Риге, и на петербургских предприятиях. Среди них — завод "Г. А. Лесснер", основанный в 1852 г., фабрики "Интернациональ" и "М. Накашидзе", экипажная фабрика инженера Петра Александровича Фрезе.

Именно на ней в 1903 г. построили самый первый омнибус для Петербурга. Правда, в единственном экземпляре. У машины был открытый кузов с высоким балдахином и боковыми шторками. На раме обычного грузовика располагались 4 сиденья на 8-10 человек. Максимальная скорость, которую мог развить омнибус, — 15 км/час. Поначалу автобусы приобретали военное и морское ведомства, Министерство путей сообщения, почтамты, гостиницы. "Астория", например,

имела четыре автобуса, курсировавших до порта, вокзалов и почтовых станций.

Развиваться автобусное сообщение в столице начало лишь с 1906 г. Тогда, 12 августа, городская управа разрешила эксплуатацию автомобилей-омнибусов без всяких ограничений. Позволение было получено благодаря тому, что незадолго до этого власти признали необходимость облагать автобусы налогом в пользу города, и они стали приносить деньги в казну.

"Акционерное общество моторных карет" после этого открыло 15 маршрутов, включая центральную окружную линию, соединяющую все вокзалы Петербурга. Эти маршруты обслуживали двухэтажные 26-местные и обычные одноэтажные автомобили с четырех- и шестицилиндровыми бензиновыми двигателями мощностью 30-40 л. с.

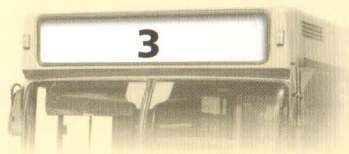
Скорость движения автобусов на центральных улицах была ограничена 12 верстами в час, а на менее многолюдных — 18 верстами. Плата за проезд, как и ныне, не зависела от расстояния и составляла 9 коп. в первом классе и 6 коп. — во втором. Инженер С. Фогт открыл сообщение моторов-омнибусов, на которых за гривенник можно было проехать от Адмиралтейства до здания Государственной Думы.

В те времена подавляющее большинство автобусных и таксомоторных предприятий организовывалось частными лицами, имевшими по 1-3 машины. Однако большая часть из них быстро разорялась, не выдерживая конкуренции с трамваями и речным транспортом, развитыми в столице.

Одним из наиболее известных и удачных опытов оказалась попытка инженера-технолога Б. А. Иванова, который по специальному разрешению Государственной Думы организовал в 1907 г. автобусное движение по двум маршрутам. Первый проходил по Английскому и Измайловскому проспектам до Балтийского вокзала, второй — по Адмиралтейскому пр., Гороховой ул. до Царскосельского (ныне Витебского) вокзала.

Хотя предприятие Б. А. Иванова имело очень хорошие финансовые результаты и предприниматели активно начали вносить свои предложения по открытию новых автобусных маршрутов в столице, настоящего развития этот транспорт в то время так и не получил. Несмотря на собственное решение, городская управа по-прежнему не слишком благоволила к автобусному транспорту.

Журнал "Автомобиль" в 1908 г. писал: "В последнее время в городскую управу поступают ходатайства предпринимателей о разрешении им открыть движение автобусов по тем улицам города, где нет трамваев и конно-железных дорог. Группа предпринимателей возбуждает ходатайство об открытии



движения автобусов по наб. Фонтанки от Калинкина моста до Летнего сада.

Ходатайство это встречено в управе несочувственно. В скором времени истекает срок концессии финляндского пароходства и в городском управлении возбуждают вопрос о муниципализации этого предприятия. Разрешить при таких условиях движение по наб. Фонтанки автобусов, которые будут конкурировать с пароходами, признается нежелательным".

В итоге к 1910 г. парк машин Петербургского товарищества автомобильно-омнибусного движения состоял из 14 автобусов, а на следующий год сократился на три машины. Работало в товариществе в те годы 100 человек. За следующие шесть лет положение автобуса в Петербурге не изменилось. Маршруты были единичными и существовали непродолжительное время. Точная численность автобусного парка до 1917 г. неизвестна, но почти с уверенностью можно сказать, что работоспособных машин к концу года не сохранилось.

В начале XX века шоферов было очень мало. На всех видах транспорта (а в основном в России на тот момент это железнодорожный) и до революции было занято только 2% населения, из которых на водителей приходились лишь доли процента. Однако профессия шофера была окружена романтическим ореолом — таким же, как позднее, в эпоху Гагарина, были окружены космонавты. Оплачивался их труд довольно высоко — в среднем 100 руб. в месяц (1913-1917 гг.), в то время как зарплата рабочего составляла 20-25 руб.

Готовили шоферов поначалу специальные экзаменационные комиссии, определявшие квалификацию водителей, контролировавшие получение ими необходимых знаний об автомобиле и о правилах езды на нем. Позже стали открываться платные курсы.

Уже в декабре 1907 г. появились курсы при Торговом доме И. М. Фокина. Одновременно начала работать школа шоферов при Первых петербургских политехнических курсах. Все курсы были частными, но контроль за их учреждением, открытием и деятельностью осуществляло Министерство торговли и промышленности под наблюдением Правительствующего сената.

Сроки обучения колебались в пределах 3-5 месяцев, а стоимость - 60-200 руб. В "Руководстве к испытанию шоферов", составленном П. К. Энгельмейером и В. А. Барышевым, перечисляется 13 качеств, которыми должен обладать хороший шофер.

Власти следили и за движением на петербургских улицах. Градоначальник подписывал обязательные постановления о порядке езды по городу на автомобилях. Генерал-

майор Драчевский в 1910 г. издал одно из таких распоряжений, где для автомобилей-омнибусов предписывалась езда только по путям, утвержденным в каждом отдельном случае городской управой.

Автомобиль должен был быть снабжен приспособлением для мгновенной остановки экипажа, пневматической грушей или электрическим прибором (гудком) для подачи сигнала, хотя бы одним передним фонарем и т.д. У омнибусов появились регистрационные номерные знаки, выдававшиеся на определенный срок, который указывался на номере. Знак полагалось прибивать на задней стороне автомобиля на видном месте.

К управлению омнибусом уже официально не допускались лица моложе 21 года. Шоферам было необходимо иметь: удостоверение от начальника полиции об отсутствии препятствий "к допущению их управлять автомобилем", удостоверение о знании устройства автомобильного двигателя, медицинское свидетельство об отсутствии органических недостатков, мешающих управлению автомобилем (близорукость, глухота). Шоферу выдавалась специальная книжка, которая должна была находиться при нем во время езды.

Хороший шофер должен был обладать:

- нормальным телосложением
- душевным здоровьем;
- хорошим состоянием зрения и слуха;
- возрастом не менее 18 лет (для работы на омнибусах не менее 21 года);
- грамотностью;
- знанием обязательных постановлений, касающихся автомобильного движения;
- знанием своей машины и любовью к ней;
- трезвостью;
- вежливостью;
- спокойствием характера,
- отсутствием лени;
- умением управлять своей машиной и ухаживать за ней;
- умением находить неисправности и устранять их.

Из "Руководства к испытанию шоферов"

Санкт-Петербург. Начало XX века.
Конка на Троицком мосту.



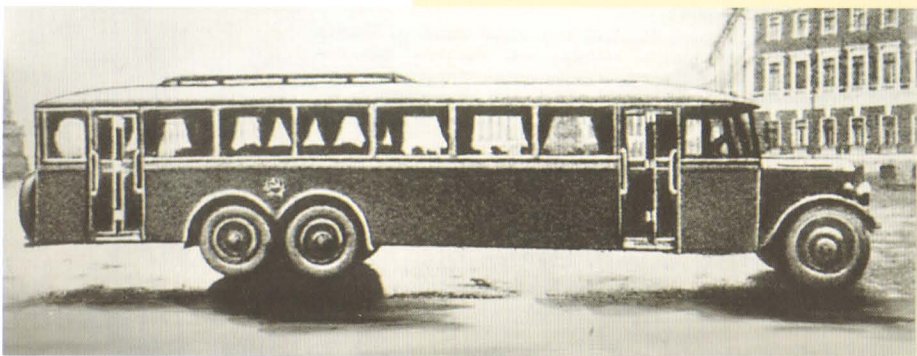
Ленинградцы создали свою марку



Автобусный парк № 2.



Автобусный парк № 2 (автобусы "ЗИС-8" после трудового дня).



Первый советский большой городской автобус "ЯА-2".

В первые годы Советской власти правительство республики оказалось перед необходимостью развивать в стране транспортное сообщение, в том числе и внутри больших городов. Иными словами, нужно было создавать городской пассажирский транспорт.

По этому поводу сразу же разгорелась дискуссия, которая не закончена и в наши дни. Спор шел о том, какой же вид транспорта более выгоден: автобус или трамвай. Автобус имел репутацию более дорогого в эксплуатации и воспринимался лишь как вспомогательный транспорт, используемый для разгрузки трамвая. Неудивительно поэтому, что в 1924 г. во всем Советском Союзе насчитывалось лишь 38 междугородных, городских и пригородных маршрутов, которые обслуживали 94 автобуса, 84 легковых и 67 грузовых автомобилей.

Петроградское управление местного транспорта, решая вопрос об организации автобусного сообщения, в первую очередь планировало наладить его в районах северо-западной области и городах, далеко расположенных от железной дороги и автомобильных магистралей.

В самом Ленинграде регулярное движение автобусов началось только в 1926 г. Первого сентября открылась первая автобусная линия. Она шла от Детскосельского вокзала через Загородный пр. и Комиссаровскую ул. к саду Трудящихся. Проезд, как и в царские времена, стоил 10 коп.

В этот же день, 1 сентября, началась и история первого в Ленинграде автобусного пар-

ка. Он размещался тогда в бывших каретных сараях и владел лишь тремя автобусами "Фоманг", переделанными из грузовых автомобилей, каждый из которых был рассчитан на 20 пассажиров.

В дальнейшем на линиях появились автобусы иностранных марок "Лейланд", "СПА" и "Маннесман-Мулаг". Работали они недолго, поскольку из-за отсутствия необходимой технической базы и недостатка запчастей быстро выходили из строя. К концу 1930 г. на двух автобусных маршрутах парка работало только 28 машин.

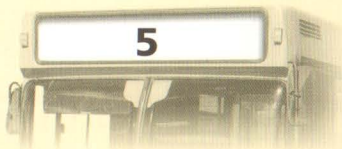
Поначалу автобусы понравились горожанам. Мягкие и удобные сиденья, спокойный ход на хороших рессорах, вентиляция, отапливаемый зимой салон и отсутствие давки, которая так утомляла в трамваях, пришлись им по вкусу.

Но, увы, довольно скоро машины стали ходить переполненными, плохие мостовые портили рессоры, заставляя автобус раскачиваться и трястись. Особенно это не нравилось тем, кому сидячих мест не хватило, и вынужденным поэтому цепляться во время качки за любые выступы в салоне.

К началу 30-х годов заработала отечественная автомобильная промышленность. Автобусы иностранных марок в первом парке начали постепенно вытеснять советские "АМО-4", созданные на Московском автомобильном заводе. Следом на ленинградских улицах появился самый большой в мире неповоротливый автобус-гигант "ЯА-2" (1934 г., Ярославский автомобильный завод), рассчитанный на 100 мест.

В это же время на "Заводе имени Сталина" начался первый серийный выпуск знаменитых автобусов "ЗИС-8" (на 29 мест), а следом, уже перед самой войной, — "ЗИС-16". За эти три года первый парк стал довольно солидным предприятием, имевшим уже 180 автобусов, которые обслуживали 13 маршрутов. У парка даже появился филиал, разместившийся в новом специально выстроенном гараже.

Автобусы, курсировавшие в те годы по Ленинграду, обладали характерной внешностью, таким "курносим носом" - выступающим капотом. Он роднил их с грузовиками, на шасси которых они и делались.



Но были и другие. В октябре 1934 г. «Ленинградская правда» писала: «В дни праздников на улицах нашего города появятся два первых автобуса непривычного вида. Они будут иметь корпуса новейшей конструкции - обтекаемой формы. Внутри образцовых машин устанавливаются зеркала. На окнах будут повешены занавески. Автобусы будут иметь никелированную арматуру».

В этом же году в Ленинграде открылся второй автобусный парк на Земледельческой улице. Ему начинать работу было уже проще. Парк сразу получил в свое распоряжение новый автобусный гараж, на территории которого были выстроены ремзона, котельная, административный корпус. Первыми машинами, поступившими в него, были новенькие «ЗИС-8». Однако уже во второй половине 1936 г. на заводе, выпускавшем их, началась реконструкция и производство «ЗИС-8» было свернуто.

Тогда эстафету завода подхватили автобусные парки нескольких городов, в числе которых оказался и Ленинград, начав самостоятельный выпуск автобусов. Парки сами изготавливали кузова, монтируя их на шасси грузовиков, большинство из которых вышли из капитального ремонта. В нашем городе (как в Калуге и Туле) умельцы несколько усовершенствовали заводскую модель, делая автобусы с более обтекаемым кузовом (чем это предусматривалось в чертежах «ЗИСа»).

Отдельного разговора заслуживает 2-й авторемонтный завод Автотранспортного управления Ленсовета (АТУЛ). Он образовался на базе бывших мастерских М. А. Отто по производству автомобильных кузовов. С 1925 г. это предприятие начало строить автобусные кузова на иностранных шасси «Фомар», «СПА», «Маннесман», а затем советских «АМО-Ф-15», «Я-6» и «АМО-4». Конструктором отечественных был инженер Э. У. Бок.

Авторемонтный завод делал автобусы в кустарных условиях. Сегодня приходится только удивляться смекалке и настойчивости людей, которые сумели ежегодно передавать новые машины автопаркам. В 1932 г. выпустили 100 автобусов по документации заводов-изготовителей, а в следующем на двух шасси «ЗИС-11» смонтировали два кузова «АЛ-1» собственной конструкции с высокими окнами, наклонным ветровым стеклом и скругленными формами, более элегантными, чем у «АМО-4» или «ЗИС-8».

Следом за «Л-1» ленинградцы в конце 1936 г. освоили еще одну новинку - автобус «Л-2». Обтекаемый кузов вмещал 21 место, а для пассажиров, едущих стоя, в салоне отводилось непривычно большое по тем временам пространство. Хотя этот автобус получился довольно длинным (9000 мм) и с



большим радиусом поворота, он не испытывал трудностей с маневрированием на ленинградских улицах с их прямоугольной планировкой.

Кроме этого, выпускалась и модель «Л-3» (ленинградские автобусы не имели официального обозначения моделей) на двухосном шасси «ЗИС-8», которая тоже хорошо вписывалась в самые крутые повороты.

В городе росло количество маршрутов, увеличивался парк машин. Но еще долгое время автобусное хозяйство оставалось убыточным. Только с 1938 г., после того как была улучшена организация перевозок, повышены тарифы, этот вид транспорта стал давать прибыль. Были подготовлены кадры ремонтных рабочих, налажена диспетчерская служба. Создавалась и развивалась производственно-техническая база.

Перед самой войной, в апреле 1941 г., была изменена система оплаты труда шоферов и введена сдельщина. Водители стали получать по труду, в зависимости от того, сколько километров наездили за месяц. К началу войны в Ленинграде существовало уже 30 автобусных маршрутов, на которых работало 220 автобусов.



Автобусы автобусного парка № 1

КОЛПИНСКИЕ КАРТИНКИ



— Бежим, опять авария!

Рис. шофера Г.Коробова

Объявления у кабины водителя:

«Что, тебе больше не с кем разговаривать, кроме как с водителем?»

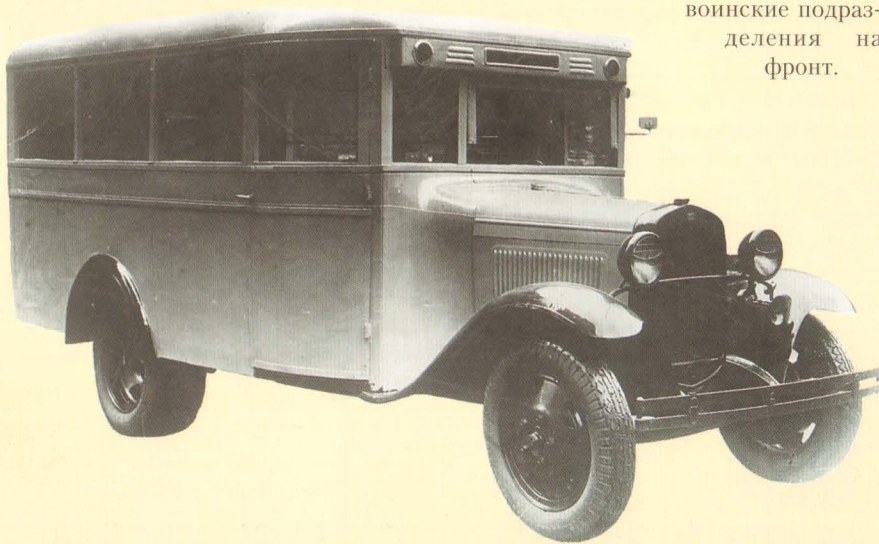


Без слов.



Эх, путь-дорожка фронтальная...

С первых дней войны автобусники Ленинграда перестроили всю свою работу на военный лад. Много машин сразу было передано в армию. Оставшиеся продолжали поддерживать движение на некоторых маршрутах, перевозили раненых, доставляли воинские подразделения на фронт.



Автобус ГАЗ-03-30

В июле 1941 г. по заданию Ленинградского обкома КПСС и Военного совета Ленинградского фронта автобусным транспортом было вывезено 250 тыс. детей из отдаленных районов области, куда их отправили в самом начале войны. Сформированная для этого автоколонна из 54 автобусов и 24 грузовиков доставила ребятшек к железнодорожным станциям Лычково, Валдай и Боровичи, откуда их переправили в тыл.

Поначалу в городе сохранялось движение автобусов, но машины очень страдали от артиллерийских и бомбовых ударов. Для того чтобы сберечь подвижной состав, выпущенные на линию машины в парки не возвращались. Их оставляли на площадках отстоя бывших автобусных станций. Когда же враг оказался у стен города, движение автобусов в Ленинграде было прекращено. В автопарках были созданы санитарные колонны, а водителей перевели на казарменное положение.

15 января 1942 г. Государственный комитет обороны принял решение о массовой эвакуации жителей блокадного города. Перед автобусниками поставили задачу к 22 числу

отремонтировать и подготовить 50 автобусов. Дело было не из простых: машины оказались изрядно потрепанными после летне-осенних фронтовых операций. На место консервации многие из них доставлялись на буксире. Для того чтобы поднять такие автобусы, нужны были сильные и здоровые люди. А к ним плелись еле живые, изможденные, голодные блокадники. И все же за недельный срок люди сумели поставить на ход 40 машин.

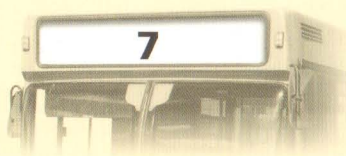
В Ленгорисполкоме план эвакуации по Дороге жизни был расписан по минутам. В 15.00 к Смольному должны были подойти первые 25 автобусов, а в 17.00 - остальные. Жизнь внесла свои коррективы. К трем часам с огромным трудом удалось завести первый автобус, а потом с его помощью второй. Так что к штабу революции часам к четырем прибыло не 25 машин, а одна-единственная.

Затем по одному, по два подходили автобусы к ожидавшим людям. Последний подъехал около восьми вечера... Из сорока в первую ночь до Ладоги не дошли 11 автобусов. Причина была одна: водители теряли сознание, а трое из них умерли за рулем. Так началась работа автобусников на ледовой трассе через Ладогу.

По льду было проложено 6 полос движения шириной по 10-12 метров каждая. Они отстояли друг от друга на расстоянии 600-900 метров и соединялись поперечными дорогами через каждые один, два, максимум три километра. Поначалу трасса проходила от железнодорожной станции "Заборье" до станции "Ладожское озеро". Из 320 километров тридцать два приходились на ледяной участок.

На Дороге жизни работали две автобусные колонны: одна из Москвы, вторая — из Ленинграда. Начальником трассы автобусов ледовой дороги назначили управляющего трестом Ленавтотранс Александра Федоровича Иванова — личность легендарную. Поначалу автобусные колонны не справлялись со своей задачей.

Водители автобусов были не обстреляны, а действовать им приходилось под постоянным артиллерийским огнем и налетами вражеской авиации. К тому же шоферы и ремонтники были очень истощены, а техника силь-



но потрепана. Московские водители были в лучшей физической форме, но их машины - в таком же плачевном состоянии.

Иванов энергично взялся за дело: определил норму выработки для водителей, утвердил премиально-прогрессивную систему их поощрения и даже развернул социалистическое соревнование. Результат был ошеломляющим: к середине февраля, по сравнению с январем, автоколонны увеличили перевозки в 5 раз.

Проверкой стал день 23 февраля 1942-го, когда 47 фашистских бомбардировщиков яростно бомбили станцию Жихарево. Колонны в этот день потеряли многих водителей, понесли большие потери в технике. Но, несмотря на это, на восточный берег Ладоги перевезли 628 человек, а через день и вовсе перешли на нормальный режим работы - 1,5 тыс. человек в сутки. До 10 апреля 1942 г., когда закрыли движение по Дороге жизни, на Большую землю было перевезено 214,2 тыс. человек, а обратно — сотни тысяч груза, основную часть которого составляло продовольствие. За проявленный героизм и му-

жество в выполнении правительственных заданий на Ленинградском фронте 25 работников ленинградской колонны были награждены орденами и медалями.



Автобус "ЗИС-8" трехосный.



Автобус "Л-1" на территории автобусного парка № 1.



Сборка автобусов "Л-1".



Автобусы "ЗИС-8" и "ЗИС-8-Л"



Когда враг оказался у стен города, движение автобусов в Ленинграде было прекращено...

Золотой век автобусостроения

Следующий автобус
отошел 10 минут назад.



— Давно нет автобуса?
— С прошлого года...

Законы ожидания:

1. Автобус, только что отъехавший от остановки, - именно тот, который вам нужен.
2. Время ожидания автобуса прямо пропорционально неблагоприятности погодных условий.
3. Все автобусы, идущие в противоположную сторону, исчезают с лица земли и обратно не возвращаются.

Еще не закончилась война, а в Ленинграде уже началась подготовка к открытию автобусного движения. В марте 45-го в 1-м парке стали восстанавливать поврежденные войной гаражи, оборудование, ремонтировать машины. С фронта вернулись 116 автобусов.

И 1 августа в Ленинграде возобновилось регулярное автобусное движение. После четырехлетнего перерыва 20 машин поехали по маршруту номер 1: "Пл. Растрелли - ЦПКиО им. С. М. Кирова". Затем появились еще два: "Кинотеатр "Гигант" - Кировский завод" и "Пл. Искусств - завод "Электросила". К концу года на этих линиях работало уже 65 "ЗИСов".

Через три года, 1 октября 1948 г., вновь начал работать как пассажирское автопредприятие 2-й автобусный парк на Земледельческой ул. Из 1-го парка в него пришли водители, ремонтные рабочие и кондукторы, которые составили костяк будущего коллектива. Большая часть машин (106 единиц) тоже поступила из 1-го. Ленинградский авторемонтный завод АТУЛ, который возобновил выпуск автобусов "Л-1" и "Л-3", пополнил парк подвижного состава. И за три месяца парк сумел восстановить 8 городских маршрутов.

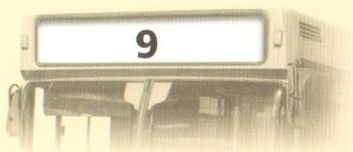
Все же в первые послевоенные годы с общественным транспортом в Ленинграде сложилось очень тяжелое положение. Парк автобусов был малочисленным и устаревшим. За пять лет, прошедших после окончания войны, в городе работало 37 маршрутов, которые обслуживали 430 автобусов. В основном это были или восстановленные ветераны боев, или переоборудованные под автобусы грузовики.

Из новых машин поступали лишь "ЗИС-5", с деревянным кузовом на шасси грузовиков — первая послевоенная продукция Московского автозавода им. Сталина. Но эта модель уже морально устарела. В 1947 г. горожане увидели новую разработку отечественных автозаводов — дизель-электрический "ЗИС-154", а через пару лет и "ЗИС-155".

Опробовав их на улицах Ленинграда и других городов, производство обоих довольно скоро прекратили. Конструкция и того, и другого оказалась неудачной: у "ЗИС-154" слишком высок был уровень выбросов отработавшего газа, а в "ЗИС-155" создатели не рассчитали вместимость салона. Автобус получился слишком маленьким для перевозок в большом городе. Акцент по-прежнему делался на производство грузовых автомоби-

Мойка автобусов. Автобусный парк № 3.





Первый автовокзал междугородных и пригородных сообщений на пл. Мира (теперь Сенная пл.).

лей: в 1954 г. их было выпущено 300 тыс., а автобусов всего 8,5 тыс.

Зато вторая половина пятидесятых стала золотым веком для автобусного транспорта. Эпоха модифицированных грузовых шасси, длившаяся с середины 20-х годов, закончилась, и наступил современный этап автобусостроения. В СССР началось создание большого количества совершенно новых моделей и их модификаций.

Несколько заводов подготовили к производству автобусы особо малой вместимости — «пазики» и «кавзики». До этого микроавтобусы в нашей стране вообще не выпускались. На улицах города появились львовские «ЛАЗ-695». В 1959 г. открылся Ликинский автобусный завод.

Автобусные перевозки начинали играть все большую роль в жизни нашего города. Ленинград рос: возводились дома, появлялись новые районы. И первым в новостройки приходил именно автобус, надолго оставаясь там единственным видом пассажирского транспорта.

Автобусники тех лет гордились, что именно их хозяйство работало лучше других. Машины действительно ходили точно по расписанию. А если все-таки случался сбой, то автобусы перебрасывались с маршрута на маршрут минут за 10-15. Секрет такой оперативности был прост: централизованное управление перевозками. Ленинград был тогда единственным городом в стране, где ввели это новшество. К тому же в сентябре 1956 г. на автобусном транспорте изменили систему оплаты труда. На место сдельной пришла повременно-премиальная, стимулировавшая водителей соблюдать расписание движения.

Автобусная жизнь кипела. В парках поддерживались рационализаторство и изобретательство, поощрялись повышение квалификации и освоение смежных профессий. Водители включились в соревнование по увеличению межремонтных пробегов своих машин. Некоторым из них удалось без капремонта пройти на «ЗИС-155» аж 800 тыс. километров. Появились «Бригады отличного качества», среди кондукторов развернулось движение за образцовое обслуживание пассажиров.

Ленинградские автобусы обслуживали уже в три раза больше маршрутов, чем в начале 50-х. Был построен 3-й автобусный парк, и в марте 1957 г. из его ворот вышли на линию первые машины. В этом же году в помещении бывшего Караульного дома на Сенной пл. (тогда пл. Мира) открылся первый автовокзал междугородных и пригородных сообщений.



Водители автобусного парка № 3 получили новые «ЗИЛ-158». Москва, Красная пл. 1960 г.



Автобус «ЗИС-155».



Автобус «ЗИЛ-158».



Автобус «ЛАЗ-695м».

Автобусы скоростные, школьные, почтовые



В 1961 г. все народное хозяйство СССР перешло на новый масштаб цен. В автобусах ввели единую плату за проезд. В городе он теперь стоил 5 коп. К переменам готовились серьезно: в каждом парке создавался опытный маршрут с оплатой по единому тарифу. Но пассажиры все равно засыпали жалобами: слишком тесно вдруг стало ездить в автобусах. Особенно на тех маршрутах, что связывали районы новостроек с центром.

Нет худа без добра - благодаря этому впервые в Ленинграде появились скоростные маршруты. Начало положил 39-й, следом ввели еще несколько: 65, 75, 85, 70-й. На последнем 3-й автопарк выпустил 14 новых автобусов "ЗИЛ-158", оборудованных звукоусилительными установками и кассами-копилками.



Автобус "Икарус-180".



Зона текущего ремонта автобусного парка № 6.



Междугородный автобус "ЗИЛ-127".

Проверка технического состояния касс-копилки.



Вместо привычных монеток пассажиры опускали в них абонементные талоны.

Параллельно с этим по примеру Москвы маршруты начали переводить на бескондукторное обслуживание. Остановки пришлось объявлять водителю. Причем не все автобусы были оборудованы стационарным микрофоном, и шоферу приходилось держать его в руке, напоминая остроумным пассажирам артиста эстрады.

С исчезновением кондукторов появились зайцы. Автобусникам пришлось проявлять изрядную изобретательность, чтобы усове-



стить безбилетников и заставить их платить. Третий парк, например, делал это с помощью "Окна дружинника", которое вывешивалось раз в 5-6 дней.

Первый бюллетень появился у кабины водителя на автобусном маршруте номер 43. В нем рассказывалось, что инженер-экономист Управления коммунального обслуживания и артисты Театра оперы и балета им. С. М. Кирова и Театра музыкальной комедии пытались проехать зайцами. Такой же бюллетень вывесили на 70-м маршруте. Говорят, что указание фамилий, должностей и места работы "ушастых" пассажиров давало поначалу неплохие результаты.

Основной головной болью для транспортных в это десятилетие были новостройки: Дачное, Купчино, Ново-Измайловский и Гражданский проспекты. Никогда еще жилищное строительство не велось в Ленинграде с таким размахом, как в 60-е годы. Однако его темпы никак не совпадали со скоростью развития транспорта. Новые маршруты планировались так, чтобы максимально обслужить ими новостройки. Часть из них начали организовывать от станций метрополитена. Тогда же появились дублирующие маршруты, которые усиливали движение на уже действующих.

Развивались междугородные и пригородные перевозки. В мае 1965 г. открылся специально спроектированный для этой цели второй автобусный вокзал на Обводном канале. Пассажирам предлагалось все больше сопутствующих услуг. На вокзалах можно было не только получить информацию о предварительной продаже билетов, о расписаниях движения автобусов, но и оставить там (или отправить по почте) открытки-за-

казы на билеты, которые доставляли на дом.

Автопарки открывали специальные школьные маршруты для ребят, живущих за пределами Ленинграда. Использовались автобусы и в качестве передвижных магазинов. Работало даже почтовое отделение на колесах - его оборудовал в обычном автобусе ленинградский почтамт, чтобы лучше обслуживать население в наиболее людных местах города, у Гостиного двора например.

Машины для перевозок за пределами города становились комфортабельнее. Для них



закупались и импортные машины. Появившиеся "Икарусы-люкс" напоминали восьмое чудо света: кресла с откидными устройствами, индивидуальное освещение, маленькие пепельницы, сади — буфет и места для официанток, разносящих легкий завтрак и прохладительные напитки.

Все чаще ленинградцы видели на улицах города и новые отечественные автобусы. Практически все, выпускавшиеся в Советском Союзе машины, проходили испытания в ленинградских парках. Так появились "ЗИЛ-159", "ЛИАЗ-677". Первыми обладателями новинки из Ликина стали 4-й и 5-й парки, которым было выделено по две машины. Все они начали работу на 22-м маршруте.

Продолжали строиться парки. В 1962 г. открылся компактный, новый по архитектурному решению, с громадными по тем временам залами 4-ый автобусный. Он был одним из первых сооружений в стране, где применили своды-оболочки - последнее слово тогдашней строительной техники. Своды лишались промежуточных опор, что позволяло автобусам легко маневрировать.

*Из всех живых существ
стадный инстинкт
наиболее развит у
автобусов.*

Участок ТО-1 автобусного парка № 4.



Рис. К. Бектешева.

*Объявления у кабины
водителя:
"Чтоб ты доехал так,
как заплатил".*

- Водитель! Все стекла
в автобусе замерзли,
не видно, где едем.
Объявляйте остановки.
- Я бы объявлял,
если бы сам видел.

За автобусом бежит
женщина, машет руками,
кричит, прося остановить
машину. Пассажиры
с трудом уговаривают
водителя остановиться.
Женщина входит:
- Спасибо! Чуть на работу
не опоздала! Пожалуйста,
приготовьте билетики.



Пассажир, бегущий за
автобусом, — это
пассажир следующего
автобуса.

(Водительская мудрость)



Излишне говорить, что 4-й парк стал самым современным в городе. Все масляное хозяйство под землей, в ремонтном зале — 14 хорошо оборудованных канав. Мощная система вентиляции. Газовая котельная на 6 котлов.

Первые четыре автобуса, выехавшие из ворот парка, и все последующие поступали с Ликинского и Львовского автозаводов. Сначала они обслуживали только один 30-й маршрут, но за три месяца открыли еще 9, в том числе и новый скоростной 90-й, который связал «Технологический институт» с Гаванью.

В Кировском районе появился 5-й автобусный, рассчитанный на 500 машин. По своей величине он перегнал четвертый, став первым в Союзе. Многие конструктивные решения, примененные при строительстве, также использовались в первый раз. Парк получил 120 новых, прямо с завода, автобусов, и более 300 машин ему передали другие парки.

Автобусный парк № 1.





Век минувший – век нынешний

В 70-е годы автобусный транспорт продолжал развиваться. Обновлялся подвижной состав. За 4 года (с 1970-го по 1974 год) сменилось 75% городских автобусов. На смену старым 60-местным машинам пришли более современные: “Икарус-556” и “ЛиАЗ-677”.

Первый парк испытывал знаменитые “Икарусы”-гармошки, ставшие настоящей палочкой-выручалочкой для многомиллионного города. Развивалось междугородное автобусное сообщение. Впервые были открыты маршруты до Бокситогорска, Витебска, Вильнюса, Петрозаводска. Стали ходить автобусы и в Финляндию.



В 1972 г. открылся 6-й автобусный парк, а через 8 лет, в год московской Олимпиады, вошел в строй 7-й – самый крупный парк в Европе. В его проекте было много оригинальных решений. Например, все цеха поставили под одну крышу, что позволило вести ремонтные работы конвейерным способом. Даже внешне этот парк выгодно отличался от своих предшественников: ажурные металлические перекрытия покоились на нескольких легких колоннах. Сквозь окна в крыше, выполненные в форме пирамид, струился дневной свет.

“Вечерний Ленинград” писал тогда: “Сегодня, 1 апреля, в 5 час. 29 мин. автобусный маршрут номер 62 открыли машины с номерными знаками, начинающимися с цифры “7”. Это впервые вышли на улицу нашего города автобусы вступившего в строй “Автобусного объединения номер 7”.

В первый год работы парк открыл 17 маршрутов, которые обслуживались “Икарусами”-гармошками и “ЛАЗами”. Позже был построен восьмой по счету автопарк, в который переехал 2-й автобусный. После открывались уже только филиалы существующих предприятий, три из которых получили статус парков: колпинский, петродворцовый и пушкинский.

За Ленинградом в те времена закрепились слава города с самым подвижным населением. Если жители Харькова совершали 600-700 поездок в год, то ленинградцы – до полутора тысяч. Наш город оказался лидером и по количеству пересадок, коэффициент которых был самым высоким по Союзу (1,5).

Пассажирского транспорта Ленинграду хронически не хватало, особенно в новостройках. Главная нагрузка по-прежнему падала на автобусы, которые перевозили почти треть всех пассажиров. Для разрядки ситуации в 1974 г. появились полуэкспрессные линии, на которых автобусы, проходя по старым районам города, делали мало остановок, зато в новых шли как обычно. В это же время открылись два первых кольцевых маршрута в Колпине и Пушкине.

После того как в стране были введены пятидневка и двухсменка, изменился и график работы транспорта. В Ленинграде установили специальный режим, при котором первые



Междугородный автобус “Икарус-250” отправляется с автовокзала № 2 по маршруту Санкт-Петербург – Выборг.



Ремонтная зона. Автобусный парк № 3.



Предрейсовый осмотр автобуса “МАЗ-103”. Автобусный парк № 2.



Участок технического обслуживания микроавтобусов Hyundai. Автобусный парк № 3.



- Простите, ради бога, извините за беспокойство, скажите, пожалуйста, вы выходите?

- Ты что, интеллигент?

- Нет, что вы, такой же хам, как и вы.

Хаймович обманул
"Пассажиравтотранс":
купил автобусную
карточку и не стал
ездить.

В автобусе всегда полно
мест, если он идет
в обратную сторону.

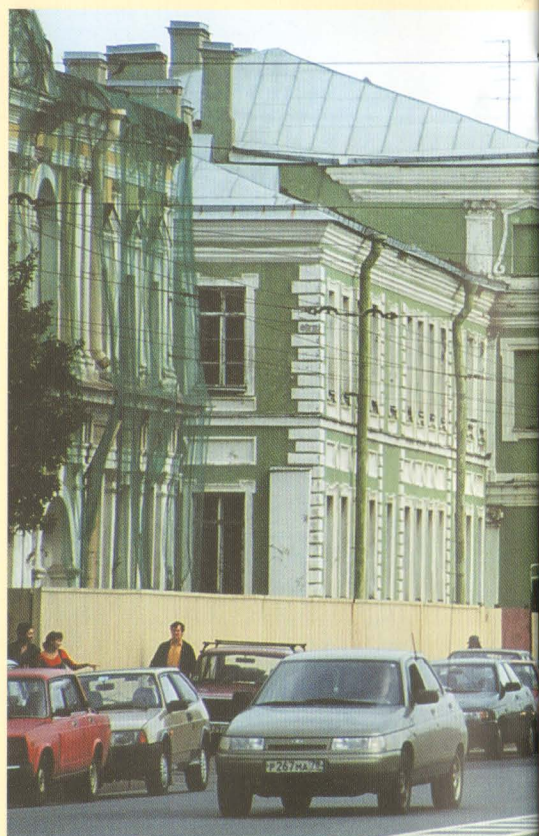
автобусы выходили на линию в 5.40 утра, а на отдельных маршрутах в основном это были, конечно, районы новостроек: Сосновая Поляна, правый берег Невы, район севернее Муринского ручья — еще раньше. В вечернее же время, с 23.00 до 1.00 ночи работало 60% автобусов от максимального утреннего выпуска.

Заботой о пассажирах проникнута инициатива 4-го автопарка, которая родилась в том же 1974 году. Это — бригадный метод обслуживания, при котором две бригады полностью отвечают за один маршрут. Заработок был поставлен в зависимость от качества работы, в первую очередь — от соблюдения интервалов движения, поскольку именно на это больше всего жаловались пассажиры.

Бригадная форма существовала в парках и раньше, но именно как форма, а не реальный способ работы. Эксперимент проводили на самом сложном маршруте парка, где ходили самые старые автобусы. Результат превзошел ожидания: очереди на остановках исчезли даже в часы пик. "Споткнулся" бригадный подряд, когда это коснулось ремонтных рабочих. Их в парках остро не хватало, и закрепить за 15 автобусами одного человека оказалось невозможно.

Постепенно положение дел на автобусном транспорте стало меняться в худшую сторону. Мешали организационные просчеты. В Ленинграде, в отличие от Москвы, процветала разведомственная подчиненность различных видов пассажирского транспорта. Метрополитен был подведомственен МПС, трамваи и троллейбусы — исполкому Ленгорсовета и Министерству коммунального хозяйства РСФСР, а автобусы и такси — Министерству автотранспорта республики.

Плохая организация дорожного движения и рост числа личного транспорта привели к тому, что скорость пассажирского транспорта ощутимо уменьшилась. Трамвай, например, стал двигаться не быстрее извозничьей



пролетки (15 км/час), прибавив за 15 лет в скорости лишь 400 метров.

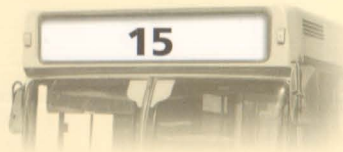
Из-за слабой производственной базы, которая не обеспечивала обслуживание даже имеющихся машин, постоянно отмечались срывы на линии, особенно в часы пик, недопуск автобусов из парков, нарушение регулярности движения.

Начались перебои с поставками новых автобусов. В 1982 г., например, не было приобретено ни одной машины. К концу 80-х годов парк ленинградских автобусов достиг своей максимальной величины — 4,8 тыс. единиц. На 85% он состоял из машин класса большой и особо большой вместимости: "ЛиАЗ-677", "Икарус-260" и "Икарус-280". Они обслуживали почти 500 маршрутов.

Смена всей системы управления экономикой, начавшаяся во время перестройки, не могла не отразиться на работе городского транспорта. Финансовое положение парков ухудшалось.

По ряду объективных и субъективных причин этот процесс быстро прогрессировал. Поставки автобусов на 1990 г. были сокращены в 6 раз. Вместо планируемых 1200 машин парки получили лишь 200. Улучшения ситуации с закупками не предвидилось, поскольку финансирование предприятий шло по нисходящей, а цена заводов-изготовителей — по возрастающей. Стоимость "Икарусов" за короткое время





Автобусный парк № 6.

проходят испытания в городских парках. И похоже, что история развития петербургского автобуса, завершив очередной виток спирали, выходит на новый...



Автобусный парк № 5.



Пансионат "Знаменка".

выросла в 3 раза, а отечественных автобусов — в 1,25 раза. Реорганизация маршрутной сети, которая стала необходима из-за нехватки подвижного состава, блокировалась исполкомом Ленсовета.

К 1996 г. в автобусных парках осталось уже 2,8 тыс. машин. Число амортизированных автобусов, работавших на линиях, росло. Насыщенность маршрутной сети подвижным составом стремительно снижалась. Если в 1989 г. на 1 км сети приходилось 0,65 автобуса, то в 1995 г. лишь 0,44.

Это означало, что положение автобусного транспорта пошло к критической точке. Непомерно большие интервалы движения приводили к многократным перегрузкам машин, их поломкам и ускоренному сокращению численности автобусов. В связи с сокращением подвижного состава укорачивалось и закрывалось все больше маршрутов.

В середине 1990-х на улицах города появились микроавтобусы частных перевозчиков. Маленькие "форды", предлагавшие горожанам свои услуги, вернули Петербург к эпохе частных автобусных предприятий, с которых все когда-то и начиналось.

В последние год-два ситуация на автобусном транспорте Петербурга начала стабилизироваться. Постепенно закупаются новые машины. Возрождается российское автобусостроение, и вновь на улицах нашего города мелькают новые марки машин, которые



Панорама автобусного парка № 2.

Крупнейшее на Северо-Западе...

Автобусным транспортом Ленинграда-Петербурга управляли:

1926 г. — отдел коммунального хозяйства горисполкома

начало 30-х годов — трест “Ленавто-транс”

1936 г. — АТУЛ (Автотранспортное управление Ленгорисполкома)

1938 г. — трест “Ленавтотранс”

1955 г. — ЛУАТ (Ленинградское управление автомобильного транспорта)

1964 г. — “Главленавтотранс” (Главное ленинградское управление автомобильного транспорта)

1988 г. — ТПО “Ленпассажиравто-транс”

1994 г. — ГУП “Пассажиравтотранс”

Сегодня ГУП “Пассажиравтотранс” — одно из крупнейших пассажирских перевозчиков на Северо-Западе. Маршрутная сеть, обслуживаемая “Пассажиравтотрансом”, составляет более 24,5 тыс. км. По ней автобусы предприятия за год успевают пробежать около 150 млн км.

В составе “Пассажиравтотранса” — десять автобусных парков, учебный комбинат, медико-санитарная часть и пансионат “Знаменка”; количество работающих — 13,7 тыс. человек.

Более 2,5 тыс. автобусов разного класса обслуживает 524 маршрута, в том числе и 46 междугородных и международных, связывающих Петербург с городами Северо-Запада, а также с Белоруссией, Латвией, Финляндией, Эстонией.

Занимаясь заказными перевозками, “Пассажиравтотранс” работает с рядом крупнейших компаний Петербурга. Среди них — аэропорт Пулково, Октябрьская железная дорога, Ленэнерго.

Несмотря на финансовые затруднения, предприятие старается сохранить не только объемы перевозок, но и качество обслуживания пассажиров. Ежегодно закупаются новые автобусы как отечественного, так и зарубежного производства. Для этого используются средства городского бюджета и собственные средства предприятия.

Благодаря “Пассажиравтотрансу” автобусы Петербурга приобретают свое лицо. Разрабатывая фирменный стиль, предприятие создало и единый стиль окраски для городских машин. Уже сейчас с заводских конвейеров автобусы для Петербурга сходят окрашенные в фирменный триколор с логотипом предприятия-перевозчика.





Дацюк
Александр Макарович
Генеральный директор
ГУП "Пассажиравтотранс"



Маилов
Игорь Викторович
Директор АП-1



Белокосков
Сергей Владимирович
Директор АП-2



Васильев
Николай Михайлович
Директор АП-3



Семенов
Сергей Сергеевич
Директор АП-4



Максимов
Владимир Иванович
Директор АП-5



Маевский
Сергей Васильевич
Директор АП-6



Примакин
Владимир Михайлович
Директор АП-7



Троянский
Александр Лейвович
Директор Колтинского АП



Магерамов
Юрий Жабраилович
Директор Петродворцового АП



Карпов
Евгений Петрович
Директор Пушкинского АП



Захаров
Владимир Иванович
Директор учебного комбината



Ремез
Николай Владимирович
Главный врач МСЧ-70



Гома
Виктор Львович
Директор пансионата "Знаменка"



Санкт-петербургское
Государственное унитарное предприятие
автомобильного транспорта

“Пассажиравтотранс”

193024, Санкт-Петербург, Исполкомская ул., 16,
тел. (812) 326-30-30, факс (812) 271-76-08
E-mail: info@avtobus.spb.ru

Автор-составитель: К. Малинина, фото: А. Баньков, С. Леонов.

Макет: дизайн-студия “АРТоГРАФ” агентства РИАЛ. Дизайн: В. Буйлов.

Автор приносит благодарность за помощь в подготовке буклета сотрудникам

Российской национальной библиотеки

*Татьяне Александровне Дацюк, Нине Ивановне Липилиной, Никите Львовичу Елисееву
а также работникам ГУП “Пассажиравтотранс”*