

Самый мобильный, самый маневренный вид массового пассажирского транспорта — автобусный. Появился новый район застройки, туда непременно протянут его маршрут. Появится линия метрополитена, и сразу перестроит свои перевозки именно автобус.

Ежедневно на улицы Ленинграда выходят более двух тысяч автобусов. Только в черте города они перевозят за сутки около трех миллионов человек, а в год — почти 1,1 миллиарда. Это около трети общего числа пассажиров городских видов транспорта.

Однако развитие столь широко распространенного ныне вида транспорта произошло отнюдь не просто. Вспомним же некоторые страницы истории...



*Транспорт и пассажир*

## ИДЕТ ПО ГОРОДУ АВТОБУС

**Я. И. ПОНОМАРЕВ,**

*секретарь оргкомитета музея Главгелавототранса*

Интересно, что по прошествии только четырех лет после изобретения автомобиля, 28 мая 1889 года, подпоручик А. Н. Неелов попросил разрешения у Петербургской управы на открытие моторно-омнибусного движения на 12 направлениях [1]. Это предложение не может не удивить оптимизмом и размахом. Ведь тогда во всем мире было построено в общей сложности не больше 150 автомобилей, а моторных автобусов еще и не пытались создавать. Предложение признали фантазией и отклонили.

Но через семь лет, в апреле 1896 года, отставной подполковник В. П. Зубковский и почетный гражданин Петербурга П. И. Волков также выдвинули предложение открыть движение автобусов по Невскому проспек-

ту от Знаменской (пл. Восстания) до Адмиралтейской площади и от Публичной библиотеки до Приморского вокзала, что в Новой Деревне [2]. Хотя это было вполне реальное и продуманное предложение, но и оно не прошло.

Еще через три года С. В. Семенов и В. В. Юркевич разработали план открытия движения автобусов на четырех направлениях [3]. Предприниматели заказали даже французской фирме «Панар-Левассор» автобусы. Но и на сей раз дело не сдвинулось с мертвой точки.

Вроде бы «повезло» создателю первого русского автомобиля П. А. Фрезе, который готов был поставить автобусы собственной конструкции и производства. Ему разрешили открыть движение, но... все-

го на три месяца. Конечно, издательское решение отклонил сам Фрезе [4].

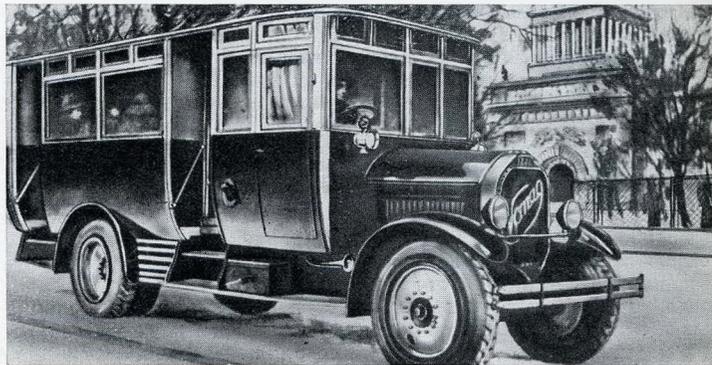
В городскую управу с предложениями об открытии автобусного движения «стучались» более десятка предпринимателей — не только русских, но и иностранных. Однако итог оказывался всегда один и тот же.

В чем причина столь упорного сопротивления внедрению прогрессивного вида транспорта? Главная из них — конкуренция конке, а потом и трамваю. Так, в 1905 году Городская дума решительно отказала введению автобуса, вполне откровенно заявив: «Автомобили будут опасными конкурентами электрической конке» [5].

Но в конце концов после длительных переговоров «Санкт-Петербургскому товариществу автомобильно-омнибус-

ного сообщения» во главе с инженером-технологом Б. И. Ивановым было позволено открыть автобусное движение. 4 (17) октября 1907 года в газетах появилось сообщение: «2 октября у здания Городской думы дефилировал моторный омнибус инженера Иванова, явившегося в думу для внесения залога в 15 000 рублей, требуемого согласно постановлению от каждого предпринимателя автобусного движения» [6].

Далее газета «Петербургский листок» сообщала: «Вчера, 4 октября, члены Санкт-Петербургского товарищества автомобильно-омнибусного сообщения совершали под руководством инженера-технолога Иванова пробный рейс на пока единственном в Петербурге омнибус-моторе. Рейс начался с пробега по Невскому про-





*ЗИС-16, курсировавший на маршрутах с 1939 года.  
Ошибка! На фото послевоенная машина Л-4*

*Один из первых автобусов на улицах Петербурга. 1911 год.*

*На первой ленинградской пассажирской линии,  
открывшейся в 1926 году.  
Неточность! Это рисунок — копия машины, находившейся в другом месте*

*Стоместный автобус ЯА-2,  
поступивший в распоряжение транспортников в 1932 году.*

*Машины ленинградского производства Л-1  
на послевоенных трассах.*

спекту. Весь Невский от Николаевского вокзала и до Александровского сада омнибус прошел в 9 минут... Омнибус хорошо маневрировал, обгоняя конки и извозчиков, сворачивая для ломовиков и т. д.» [7].

Спустя месяц началось автобусное движение. Газеты города по этому поводу писали: «Вчера, 11 ноября состоялось, наконец, открытие автомобильно-омнибусного сообщения на линии Александровский сад — Варшавский — Балтийский вокзалы. Первый рейс был исключительно для приглашенных» [8].

Вскоре открылся второй маршрут от Александровского сада по Гороховой до Царского-сельского вокзала. Для 12 автобусов, в большинстве закупленных за границей, самым трудным участком был горбатый мост через Фонтанку. При

подъезде к нему кондуктор просил «уважаемых дам и господ» сойти. Пустой автобус переезжал мост, и пассажиры вновь занимали места.

Исходя из опыта западных столиц, казалось, что автобус ожидает быстрое развитие. В Петербурге случилось по-иному. В 1910 году в городе ходило 14 автобусов, в 1911 — 11, в 1912 — 8, а к середине 1914 года движение и вовсе прекратилось. Не в лучшем состоянии оказался весь автотранспорт царской России.

По достоинству оценила возможности автомобильного транспорта партия большевиков. В авточастях, гаражах и на ремонтных предприятиях проводили большую работу В. И. Невский, Н. И. Подвойский, А. К. Скороходов, И. И. Газа, Д. Н. Авров, А. Д. Садовский и

многие другие. И в Февральской революции автомобилисты в подавляющем большинстве оказались на стороне революционных масс. Автобронедивизион, размещавшийся в Михайловском манеже, обеспечил встречу В. И. Ленина на Финляндском вокзале в апреле 1917 года при его возвращении из эмиграции. Солдаты автобронедивизиона и 1-й запасной учебной автороты охраняли Центральный и Петроградский комитеты большевиков во дворце Кшесинской, комендантом которого был назначен большевик автомобилист Г. В. Елин.

Когда партия поднимала рабочий класс на вооруженное восстание в октябре 1917 года, гражданские и военные автомобилисты безоговорочно поддержали большевиков и рабочий класс. Они стали действенной силой в борьбе за победу вооруженного восстания. Броневики участвовали в штурме Зимнего, в охране штаба вооруженного восстания — Смольного. Никогда не забудутся имена питерских революционных автомобилистов И. М. Лешенкова, М. С. Оганьяна, М. К. Евсеева, М. В. Лукина, М. М. Виноградова и других, мужественно сражавшихся на фронтах гражданской войны.

Отгремели бои. Страна вступила в полосу мирного строительства. Автомобили пришлось собирать из давно отслуживших машин, которые находили на свалках. На приобретение новых за границей средств почти не было. Но, несмотря на это, автотранспортники Петрограда делали все от них зависящее для обслуживания населения.

1 июня 1926 года в Ленинграде по существу возродилось автобусное движение. Правда, на временном маршруте, который предназначался в основном для строителей Пороховской трамвайной линии. Для перевозок приспособили старые грузовые машины «Заурер» и «Даймлер» с брезентовыми тентами или деревянными кузовами и скамейками для пассажиров.

Первым регулярным маршрутом стала автобусная линия Ленинград — Курорт (Сестровский, Ярославский и Горьковский). По нему движение началось 8 июля 1926 года. Органи-

затор — ленинградская контора акционерного общества «Автопромторг» пустила на 39-километровой трассе 14-местные автобусы, закупленные в Италии.

31 августа того же года все газеты сообщали, что 1 сентября отдел коммунального хозяйства (откомхоз) Ленгорисполкома открывает первую городскую автобусную линию — от Детского автобусного (Витебского) вокзала до сада Трудящихся. В тот день на линию вышли всего три автобуса, построенные ленинградским авторемонтным заводом на базе закупленных в Германии шасси грузовых машин фирмы «Фоммаг». Появление их вызвало неподдельный интерес: ленинградцы, чтобы поехать на автобусе, выстраивались в длинные очереди. Вскоре на улицы вышли еще две машины, и первый маршрут был продлен до площади Восстания.

Стремясь быстрее развить эту отрасль, откомхоз закупал в основном шасси автобусов в Германии и Италии. На них затем устанавливали свои кузова. Так экономилась валюта. Количество машин хоть и медленно, но росло.

В июне 1927 года был открыт второй маршрут — от Дворцовой площади до Балтийского вокзала. Сначала он был продлен до Кировского завода, а затем — в обратном направлении — до угла Большого проспекта и нынешней улицы Олега Кошевого. Начал действовать кольцевой маршрут: Дворцовая площадь — улица Дзержинского — Загородный проспект — Московский вокзал — Невский проспект — Дворцовая площадь.

Рост числа автобусов породил проблему автопарков. Склады на Охте, где нашли себе пристанище первые машины, уже не вмещали весь транспорт. Чтобы лучше организовать его отстой и техническое обслуживание, выделили бывшие склады в Водопроводном переулке, а вскоре гаражи на Коюшенной площади, где с 1930 года организовался первый автобусный парк как самостоятельная единица.

Настало время, и Московский, Ярославский и Горьковский автозаводы начали поставлять отечественные автобусы.





*В седьмом автобусном парке, построенном в Московском районе, могут одновременно разместиться 500 многоместных автобусов.*

*На этих снимках запечатлены специально оборудованная площадка для отстоя машин и один из участков ремонтной зоны.*



Такие из них, как ЗИС-8 и ЗИС-16, не уступали иностранным по своим ходовым качествам, а по межремонтному пробегу — превосходили их. В 1934 году на Ярославском заводе был построен и поступил в Ленинград самый большой в мире автобус на 100 мест. Водил его один из зачинателей стахановского движения на транспорте коммунист А. Ф. Иванов.

Автобусный парк Ленинграда быстро увеличивался. Если в 1933 году 160 автобусов перевозили 25 миллионов человек, то в 1937 году в городе было 533 автобуса и их пассажирооборот составил 113 миллионов.

Удовлетворялся и дефицит гаражей. В 1934 году вырос новый парк на 150 автобусов на Земледельческой улице. В 1938-м первый автобусный парк перевели с Конюшенной площади на Днепропетровскую улицу, а прежний передали таксомоторам.

Накануне Великой Отечественной войны в Ленинграде действовал 21 автобусный маршрут и 9 — в Пушкине и Петергофе. Их удельный вес в общих перевозках пассажиров составлял тогда 6,8 процента.

В блокадную пору автомобильный транспорт ни на минуту не прекращал работу. Золотыми буквами в летопись обороны Ленинграда вписаны подвиги водителей на ледовых трассах Дороги жизни. С 22 января по 15 апреля 1942 года автобусники Ленинграда и прибывшие к ним на помощь коллеги из Москвы совместно с военными шоферами вывезли из осажденного города более 550 тысяч детей, женщин и стариков. Орденами и медалями были награждены П. Г. Битягов, А. Н. Бурмистров, Д. Д. Данилин, А. Ф. Иванов, Вера Астраян, Ф. И. Мороз и другие.

После разгрома фашистов под Ленинградом началось восстановление хозяйства. И уже в декабре 1944 года уда-

лось пустить грузовые такси, а в августе 1945 года возобновить автобусное движение.

Машин в то время не хватало. И тогда коллективы авторемонтного завода № 2 и кузовных мастерских организовали производство ленинградских автобусов вагонного типа — Л-1 и Л-3 на шасси ЗИС-5 и Л-4 — на шасси ЗИС-150. В целом их было выпущено около 200 [9]. В 1947 году город начал получать первые послевоенные отечественные дизель-электрические автобусы ЗИС-154, но производство местных продолжалось до 1950 года.

Город рос, раздвигал свои границы, увеличивалось его население. Быстрейшему решению транспортных проблем способствовал автобус. К началу 1957 года на 94 маршрутах города и пригородов курсировало 715 машин.

В том же году в Невском районе, на Хрустальной, 22, вступил в строй 3-й автобусный парк на 300 единиц. Через пять лет на Васильевском острове (Наличный переулок, 17) появился 4-й парк на 500 машин. Здесь впервые были применены железобетонные своды-оболочки, позволившие создать большие площади для стоянок и ремонтных зон без промежуточных опор.

Развитие производственной базы продолжалось и в дальнейшем. В июне 1967 года вошел в действие 5-й автобусный парк в районе Дачного, рассчитанный на 290 машин. В августе 1972 года распахнул ворота 6-й парк в Калининском районе. Самым большим гаражом не только Ленинграда, но и в стране стал сданный в 1979 году 7-й автобусный парк в Московском районе, способный принимать 500 автобусов большой вместимости типа «Икарус».

Современные парки — это не только стоянки, но прежде всего крупные автопредприятия, которые обеспечивают ежедневное обслуживание ма-

шин — мойку, смазку, профилактический осмотр. Там есть оборудованные новейшими станками цехи и участки, где можно проводить сложный ремонт моторов, агрегатов, электрооборудования, аккумуляторов, покрышек.

Что касается пополнения парка, то только в 1982 году получено более 800 новых автобусов, в том числе почти 250 «Икарусов». Сегодня пять ленинградских производственных объединений пассажирского автобусного транспорта и три автобусных предприятия обслуживают 149 городских маршрутов общей протяженностью в 1671 километр и 293 пригородных общей длиной линий более 27 тысяч километров.

Тысячи водителей добросовестно выполняют свой долг перед жителями города-героя и его гостями. Но особую гордость автобусников составляют его передовики. В 1-м объединении большим авторитетом пользуются бригады автобусных бригад Б. А. Носенков и Н. И. Бирюков, во 2-м объединении — Б. П. Исаев и Е. Ф. Шапин, в 5-м — ветеран объединения А. М. Афанасьев и кавалер двух орденов Трудовой Славы шофер П. И. Вигуль, в 6-м — М. И. Мельников, А. Г. Селезнев, ремонтник М. И. Мышкин. Нельзя не сказать и об экипаже ветеранов труда А. С. Смирнове, А. П. Морозове, А. И. Васильеве. Они выполнили свое социалистическое обязательство — пройти на «Икарусе» миллион километров без капитального ремонта и хотя увеличили этот показатель еще на 200 тысяч километров.

Сейчас все шире развертывается соревнование за увеличение коэффициента выхода машин на линии и повышение продолжительности машинодния, что является огромным резервом для улучшения работы транспорта. Застрельщиками здесь выступают специалисты 1-го автобусного объединения, которые добились коренного улучшения использования транспорта.

Вместе с тем продолжает совершенствоваться и сеть линий. В 1983 году открыты еще два направления движения, часть маршрутов про-

длена, многие усилены за счет прибавления количества машин на особенно напряженных пассажиропотоках. Что касается перспектив развития городского автобуса, то они связаны с дальнейшим пополнением парка новыми, более вместительными и совершенными машинами. Появятся и еще один — 8-й парк на 500 автобусов в Коломягах, строительство которого развернуто в 1984 году. Будет сооружен также большой автогараж в Петровце. Это укрепит материально-техническую базу.

В целях улучшения транспортного обслуживания населения Исполком Ленсовета принял ряд решений, направленных на ускорение работ по прокладке улично-дорожной сети, возведение инженерных сооружений. Кроме того, предпринимаются необходимые меры по ликвидации имеющихся недостатков в эксплуатационной работе транспорта, в том числе автобусного.

Дальнейшее улучшение обслуживания жителей нашего города предусмотрено, в частности, «Схемой организации движения транспорта и пешеходов в Ленинграде на 1981—1985 гг.». К концу пятилетки планируется снижение максимальных затрат времени на трудовым передвижениям почти на 10 минут, стабилизация средних показателей, обеспечение дополнительного выхода транспорта на линии в часы «пик», а также сокращение маршрутных интервалов на основных направлениях в межпиковые периоды. В ходе реализации этих и других мероприятий создаются хорошие предпосылки для решения важных социальных задач.

#### ПРИМЕЧАНИЯ

1. Государственный исторический архив Ленинграда (ГИАЛ), ф. 792, оп. 1, д. 7541.
2. ГИАЛ, ф. 792, оп. 1, д. 6463.
3. ГИАЛ, ф. 792, оп. 1, д. 7481.
4. ГИАЛ, ф. 792, оп. 1, д. 8632.
5. «Самокат и мотор», 1905 г. № 608—609, с. 391.
6. «Санкт-петербургские ведомости», 4 октября 1907 г.
7. «Петербургский листок», 5 октября 1907 г.
8. «Петербургский листок», 12 октября 1907 г.
9. Центральный государственный архив Октябрьской революции (ЦГАОР), ф. 9838, оп. 1, д. 91 и 69.