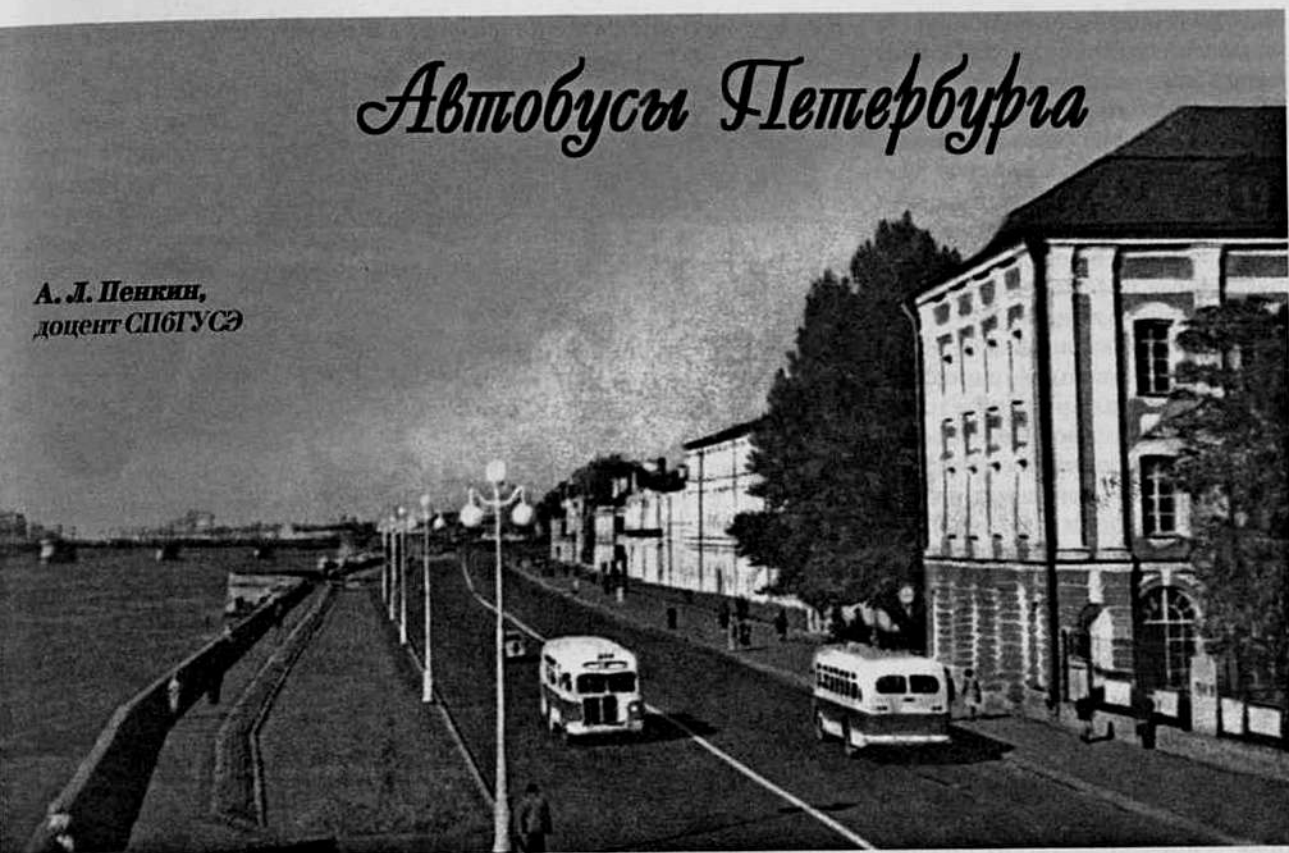


Автобусы Петербурга

А. Л. Пенкин,
доцент СПбГУСЭ



Ленинград. Университетская набережная. 1955 г.

Необходимость механического транспорта для маршрутных перевозок пассажиров с появлением автомобилей стала очевидной. И как только появились шасси грузовых автомобилей, кузовные мастерские начали устанавливать на них салоны для пассажиров.

В 1903 году Петербургская экипажная фабрика П. А. Фрезе, используя построенный в 1902 году первый в России грузовик (с мотором «Де Дион Бутон», один цилиндр, 682 см³ мощностью 6 л. с.), смонтировала несколько открытых автобусов на десять пассажиров. На первом образце автобуса рулевое управление еще было поворотным рычагом на вертикальной колонке, но в 1903 году его уже заменило рулевое колесо. Пневматические шины пришли на смену сплошным резиновым в 1904 году.

Производство автобусов до Первой мировой войны носило кустарный характер, а автобусные маршруты до 1906 года создавались случайно, по возникавшей потребности.

Единичные образцы автобусов были изготовлены на фабрике «Дукс» (Москва), «Русско-

Балтийском вагонном заводе» (Рига), петербургском заводе «Г. А. Лесснер».

Маршрутное автобусное сообщение открылось после 12 августа 1906 года, когда городская управа разрешила эксплуатацию автобусов без всяких ограничений. 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, соединявшую все вокзалы Петербурга. Их обслуживали двухэтажные 26-местные и обычные одноэтажные автобусы 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.

К 1910 году парк Петербургского товарищества автомобильно-омнибусного движения состоял из 14 автобусов, а на следующий год сократился на три машины. В те годы в товариществе работали 100

человек. За следующие шесть лет положение автобуса в Петербурге не изменилось. Маршруты были единичными и существовали непродолжительное время.

В целях повышения безопасности движения автобусов 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.

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. В «Руководстве к испытанию шоферов», составленном П. К. Энгельмейером и В. А. Барышевым, перечислено 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. К управлению омнибусом не допускались лица моложе 21 года.

В первые годы советской власти правительство республики оказалось перед необходимостью развивать в стране городской пассажирский транспорт. По этому поводу сразу же разгорелась дискуссия, которая не закончена и в наши дни. Шел спор: автобус или трамвай. Автобус воспринимался лишь как вспомогательный транспорт, используемый для разгрузки трамвая. В 1924 году во всем Советском Союзе насчитывалось лишь 38 междугородных, городских и пригородных маршрутов, которые обслуживали 94 автобуса, 84 легковых и 67 грузовых автомобилей.

Движение автобусов в Советской России впервые открылось летом 1924 года в Москве. Ленинград был вторым городом, в котором появился этот вид общественного транспорта.

30 мая 1926 года на улицах висели объявления: «Организуется автобусное движение на трассе Охта – Пороховые – Ржевка». Однако это был временный маршрут для строителей трамвайной линии к Ржевке. После их перевозки автобусом пользовались все желающие. По трассе ходили четыре машины. Это были видавшие виды грузовики иностранных фирм, укрытые брезентовым тентом. К бортам и посередине кузова приладили скамейки, задний борт открыли, к нему прикрепили лесенки.

А в то время отдел коммунального хозяйства Ленсовета гото-



АЛ-2 производства авторемонтного завода АТУЛ. 1936 г.

вился к большому событию. В его кузовных мастерских и на авторемонтном заводе закупленные в Германии у фирмы «Фомаг» грузовые шасси обрастали кузовами. Приобретение автобусов было де-

лом накладным, шасси стоили 3–6 раз дешевле. Приладить к ним кузова – несложно.

31 августа 1926 года ленинградские газеты сообщили о том, что 1 сентября открывается регулярно-



ЗИС-16. 1938 г.



АЛ-1 производства авторемонтного завода АТУЛ на шасси ЗИС-11. 1933 г.

движение автобусов по маршруту Детскоельский (Витебский) вокзал – Сад Трудящихся. На следующее утро на улицы города выехали три автобуса. Затем добавились еще два автобуса. Маршрут простили до пл. Восстания.

Автобусам нужен был гараж. Первые автобусы приютились в Большой Охте, в Зубовском переулке, 3. Здесь же было общежитие для шоферов, комната отдыха, контора. К концу года штат насчитывал 11 водителей, 11 кондукторов, 3 счетоводов и 2 контролера.

А мастерские и авторемонтный завод строили новые автобусы. 1 мая 1927 года было выпущено се-

машин на шасси германской и итальянских фирм.

Количество автобусов росло. В связи с этим началась срочная подготовка к устройству центрального автобусного гаража. Для него были закреплены бывшие фуражные склады придворного ведомства в Волопроводном переулке. Но затем их перевели на Коношненную площадь, 2. Там был образован смешанный автобусно-грузовой автопарк. В 1930 году, когда город располагал 31 автобусом, грузовики с Коношненной площади убрали. Родился Первый автобусный парк Ленинграда. Эксплуатируемые автобусы нуждались в специальных помещениях. В декабре 1934 года на Земледельческой улице ввели в строй специализированный автопарк № 2. В мае 1938 года парк № 1 перевели с Коношненной площади на Днепропетровскую улицу.

В предвоенные годы производсто машин для общественного пассажирского транспорта сосредоточивалось главным образом на заводах ЗИС и ЯАЗ.

Наибольшим опытом располагал завод АМО (с 1931 г. – ЗИС). Его кузовной цех уже в конце 1920-х и начале 1930-х годов делал автобусные кузова на отечественных и импортных шасси. С 1932 года параллельно с производством грузовиков АМО-3 начался выпуск шасси АМО-4 с удлиненной (с 3810 до 4420 мм) базой, которые использовались для автобусов. Из-за недостатка автобусов по чертежам московского завода автобусные парки и кузовные мастерские в Ленинграде сами изготавливали автобусные кузова, монтируя их на шасси грузовиков, нередко после капитального ремонта.

Некоторые заводы старались совершенствовать конструкцию ЗИС-8. Так, в Ленинграде, Туле и Калуге изготовлялись машины с более обтекаемым кузовом, чем предусматривали чертежи ЗИСа.

Но среди всех этих предприятий особняком стоял Второй авторемонтный завод автотранспортного управления Ленсовета (АТУЛ). Он образовался на базе бывших мастерских М. А. Отто по производству автомобильных кузовов. С 1925 года это предприятие параллельно с ремонтом автомобилей

начало строить автобусные кузова на иностранных шасси «Фомаг», СПА, «Маннесманн». Затем на советских АМО-Ф-15, Я-6 и АМО-4. Конструктором этих кузовов был инженер Э. У. Бок.

В 1932 году завод изготовил 100 автобусов и в 1933 году на двух шасси ЗИС-11 смонтировал два кузова АЛ-1 собственной конструкции с высокими окнами, наклонным ветровым стеклом и скругленными формами, более элегантными, чем у АМО-4 или ЗИС-8.

Второй авторемзавод АТУЛ, московский «Аремкуз» да и другие предприятия изготавливали автобусы в кустарных условиях, и, оценивая их возможности с сегодняшних позиций, остается лишь удивляться смекалке и настойчивости их сотрудников, сумевших ежегодно передавать новые машины автобусным паркам. Вслед за АЛ-1 ленинградцы в конце 1936 года освоили новую машину АЛ-2 с колесной формулой 6Ч2. Третья ось не была ведущей и подвешивалась к удлиненной раме ЗИС-8. Обтекаемый кузов вмещал 21 пассажирское место, а для пассажиров, ехавших стоя, в салоне отводилось непривычно большое пространство. Этот довольно длинный (около 9000 мм) с большим радиусом поворота автобус на улицах Ленинграда с его прямоугольной планировкой не испытывал труд-

ностей с маневрированием. Кроме того, АТУЛ делал и другую машину (назавем ее условно АЛ-3, так как ленинградские автобусы вообще не имели обозначений моделей) на двухосном шасси ЗИС-8, которая хорошо вписывалась в самые крутые повороты.

Для курортов Черноморья Второй авторемзавод сделал также партию открытых автобусов на шасси ГАЗ-АА.

Уникальный автобус-гигант ЯА-1 был построен в 1932 году Вторым авторемзаводом АТУЛ на базе ярославского трехосного шасси (задняя тележка от грузовика ЯГ-10 и двигателя «Геркулес» мощностью 103 л. с. Кузов был рассчитан на 50 мест для сидения. В часы пик просторный салон позволял перевозить до 80 человек.

Малосерийное производство автобусов на Втором авторемонтном заводе АТУЛ сегодня может быть оценено как кустарное. Но при этом технология производства деталей кузовов и их сборка имели глубокую проработку. Конструкции не уступали зарубежным образцам. Это подтверждено их надежностью и долговечностью. На линию до середины 1950-х годов выезжали пережившие блокаду и отреставрированные автобусы «Л-1» и «Л-3». Именно они продолжили многие городские маршруты, известные петербуржцам и сегодня. ■



Стоместный радиофицированный автобус. Ленинград. 1934 г. Фото А. Сэнкэ