

# Восстановление и развитие грузового таксомоторного транспорта Москвы

**ГРУЗОВОЙ** таксомоторный парк Москвы на 1 января 1941 г. насчитывал 893 машины. В первые месяцы Великой Отечественной войны большинство машин было передано Красной Армии, и к концу 1941 г. грузовое таксомоторное хозяйство было ликвидировано.

С окончанием войны в плане мероприятий Московского Совета по восстановлению городского хозяйства столицы соответствующее место заняло восстановление и развитие грузового таксомоторного хозяйства.

Потребность в грузовом таксомоторном транспорте по сравнению с довоенным периодом значительно увеличилась. Возрос пассажирооборот московских вокзалов; начался поток демобилизованных воинов, возвращающихся в Москву или едущих через нее транзитом. Развилось индивидуальное и коллективное огородничество, требующее значительных транспортных средств. Еще не восстановлен в достаточной мере легковой таксомоторный парк Москвы, что в свою очередь влияет на повышение спроса на грузовые такси.

По решению Исполкома Моссовета, в конце декабря 1945 г. началась подготовка к выпуску грузовых такси на городские стоянки. 23 января 1946 г. первые сто таксомоторов вышли на стоянки, расположенные на вокзальных площадях и в наиболее оживленных пунктах города (рис. 1). Было открыто одиннадцать стоянок в следующих пунктах: у вокзалов — Рязанского, Курского, Белорусского, Киевского, Савеловского, Ржевского и Павелецкого; на площадях — Восстания, Таганской, Даниловской и на площади Крестьянской заставы.

К 15 июня количество стоянок грузовых такси уже достигло 70. На всех стоянках установлены указатели, на наиболее крупных организованы диспетчерские пункты, с телефонной связью для приемки заказов и вызова такси. Непрерывно растет подвижной состав грузового таксомоторного хозяйства. К 15 июня в нем насчитывалось 472 машины, из них на линию ежедневно выпускалось 385—400 автомобилей. Мощ-

**Б. Н. БУДРИН,**  
зам. начальника Московского  
городского управления  
пассажирского автотранспорта

ность эксплуатационного парка к концу года увеличится до 900 автомашин.

Таким образом, уже в 1946 г. грузовое таксомоторное хозяйство

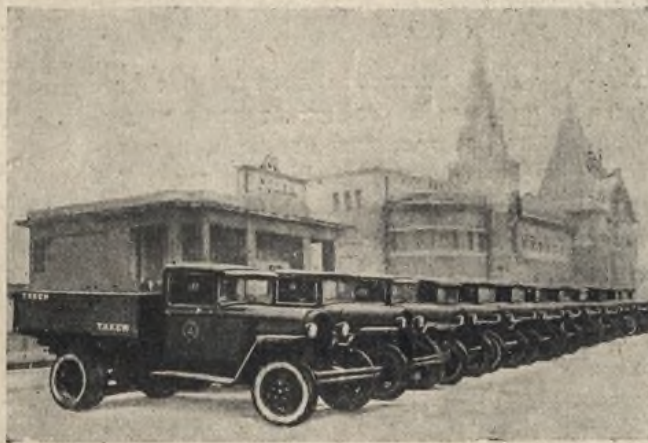


Рис. 1. Стоянка грузовых такси на Комсомольской площади.

будет восстановлено в довоенных размерах.

Спрос на грузовые такси непрерывно растет. В течение двенадцати-часового рабочего дня машины совершают 11—12 ездов.

Такси оборудованы счетчиками владимирского завода «Автоприбор», восстановленными в мастерских 1-го таксомоторного парка.

По решению Исполкома Московского Совета, часть грузовых такси переоборудована для перевозки пассажиров с багажом (рис. 2). Эти автомобили предназначены для перевозки транзитных пассажиров по междовокзальным маршрутам и колхозников, едущих с вокзалов на городские рынки.



Рис. 2. Такси для перевозки пассажиров с багажом.

Движение товаро-пассажирских такси, начавшееся 15 мая, организовано по маршрутам, связывающим между собой все вокзалы столицы и речные порты: Химки и Южный порт. На этих маршрутах работает 90 автомашин.

Радиус действия грузовых такси вначале ограничивался чертой Окружной железной дороги. С наступлением весенне-летнего сезона такси стали обслуживать также дачные перевозки. Впервые после 1941 г. москвичи получили возможность выехать на дачи, используя городской таксомоторный транспорт. За май и первую половину июня грузовые такси совершили 2 487 рейсов по перевозке москвичей на дачи.

По мере увеличения эксплуатационного парка целесообразно расширить также и контингент обслуживаемых потребителей, включив в него мелкие учреждения и предприятия, не имеющие своего автотранспорта.

Важной задачей в деле развития грузового таксомоторного хозяйства является обеспечение подвижного состава гаражами и ремонтной базой.

В перспективе дальнейшего развития грузового таксомоторного хозяйства весьма целесообразно предусмотреть пополнение парка грузовых такси машинами малой грузоподъемности. Большинство «вокзальных» поездок и значительная часть бытовых внутригородских индивидуальных перевозок совершается обычно с грузом, не превышающим 0,3—0,5 т. Применение для таких перевозок автомобилей малой грузоподъемности и малого литража позволит сэкономить значительное количество горючего.

Расширение информации и рекламы, дальнейшее совершенствование диспетчерской связи, с применением радиоустановок и установкой телефонов на всех пунктах, позволят в свою очередь значительно улучшить обслуживание населения и прибывающих в Москву пассажиров с грузами, сократить порожние пробеги машин и повысить коэффициент полезной работы грузового таксомоторного парка.





## Товаро- пассажирские такси в Москве

**В** МАЕ 1946 г. на улицах Москвы впервые появились небольшие автомобили нового типа, быстро завоевавшие популярность среди населения города, в особенности на маршрутах, связывающих районы города с вокзалами и речными портами. Это были первые товаро-пассажирские такси на шасси обычных полутоннажных машин «ГАЗ-АА».

Товаро-пассажирское такси городского типа представляет собою автомобиль с модернизированным открытым кузовом, оборудованным скамьями вдоль бортов и поручнями на бортах. Задний борт кузова открывается и снабжен ступенями для входа и выхода пассажиров.

В товаро-пассажирском такси размещается 11 пассажиров и 10–12 нормальных мест багажа.

Первые 100 товаро-пассажирских такси были направлены по маршрутам, связывающим между собой столичные вокзалы. Этим самым была разрешена в основном проблема перевозки транзитных пассажиров, ежедневно прибывающих в Москву в большом количестве. До войны эта группа пассажиров обслуживалась автобусным транспортом. В годы войны, в связи с мобилизацией значительной части автобусов на военные нужды, перевозка транзитных пассажиров и их багажа осуществлялась грузовыми троллейбусами. Межвокзальные маршруты, в связи с этим, были ограничены наличием троллейбусной сети. Это обстоятельство вместе с естественными ограничениями в перевозках багажа на других видах пассажирского транспорта

ставило многих пассажиров в затруднительное положение.

В настоящее время городское население и прибывающие в Москву пассажиры охотно пользуются открытыми товаро-пассажирскими такси. Транзитные пассажиры, следующие с одного вокзала на другой по маршрутам, идущим через центр города, знакомятся по дороге с достопримечательностями столицы, с ее величественными новостройками.

Практика эксплуатации товаро-пассажирских такси подтвердила целесообразность применения их на маршрутах, связывающих вокзалы с рынками, для перевозки колхозников, привозящих сельскохозяйственные продукты, и на сезонных маршрутах с массовыми пассажиропотоками (парки культуры и отдыха, стадионы, перевозки огородников). Полностью оправдался также опыт организации загородных маршрутов для колхозников, доставляющих в город сельскохозяйственные продукты. Менее эффективными оказались внутригородские маршруты товаро-пассажирских такси на линиях, параллельных маршрутам других видов городского пассажирского транспорта, в связи с незначительным числом пассажиров с багажом на этих маршрутах.

К концу 1947 г. в Москве действовал 21 маршрут товаро-пассажирских такси общей протяженностью свыше 230 км, из них 12 междувокзальных маршрутов, 5 маршрутов, соединяющих вокзалы с городскими рынками, один сезонный маршрут для перевозки пассажиров от станции метрополитена «Измайловская» в парк культуры и отдыха им. Сталина, и 3 загородных маршрута,

связывающие с Москвой города Бронницы, Красная Пахра и Красногорск. Машины, курсирующие на сезонном маршруте, имеющем короткую протяженность, обслуживаются кондукторами; на остальных маршрутах продажу билетов производят водители машин.

В осенне-зимний сезон машины загородных маршрутов в целях защиты пассажиров от ветра и непогоды, оборудуются съемными брезентовыми кузовами с окнами из прозрачной пластмассы.

Число товаро-пассажирских такси в Москве непрерывно растет. В настоящее время на всех маршрутах Москвы курсируют 200 машин. За первые 18 месяцев эти такси перевезли около 5 млн. пассажиров.

Для контроля и регулирования работы товаро-пассажирских такси организованы диспетчерские пункты на конечных остановках. На Комсомольской площади и Большой Калужской улице установлены специальные диспетчерские павильоны. В течение первого полугодия 1948 г. количество таких павильонов увеличится до двенадцати. Диспетчерские пункты и линейные работники наблюдают за регулярностью движения, обслуживанием пассажиров и соблюдением других правил эксплуатации.

Товаро-пассажирские такси за весьма короткий срок прочно вошли в быт столицы в качестве одного из видов городского транспорта. Они найдут эффективное применение в других городах СССР, имеющих удаленные от центра вокзалы, пристани, аэропорты, привлекающие потоки пассажиров.