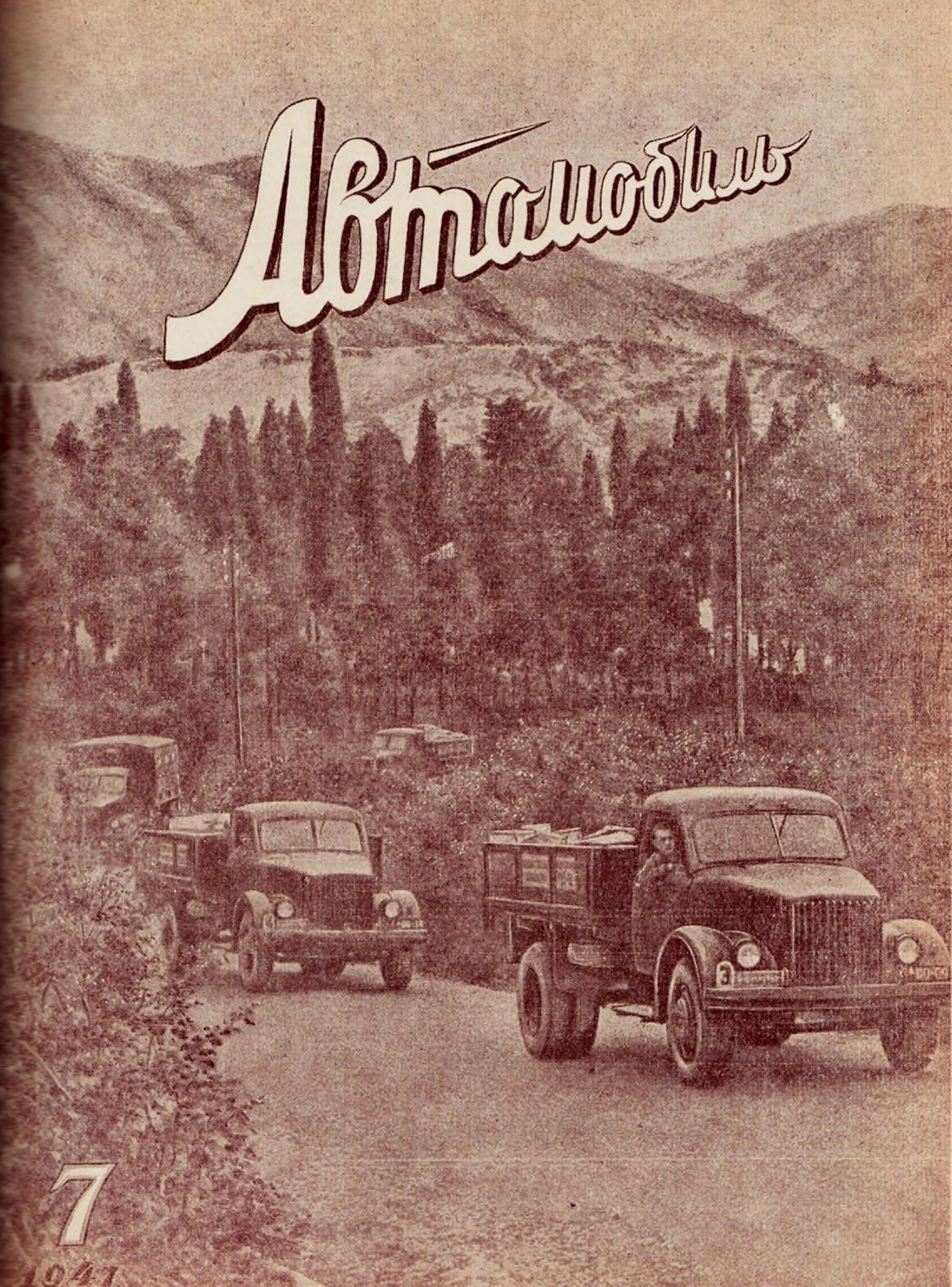


Αυτοαυτοδυναμικα



7

1941



ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА



ТАКСОМОТОРНОЕ ХОЗЯЙСТВО МОСКВЫ

Б. БУДРИН

Заместитель начальника Управления
пассажи́рского автотранспорта Моссовета

Таксомоторный парк Москвы достиг наивысшего развития в 1940 г. Он насчитывал около 4000 легковых и 900 грузовых таксомоторов.

В период Великой Отечественной войны автомобили-такси были мобилизованы для нужд армии, а гаражи использованы под мастерские авторемонтных предприятий.

В феврале 1945 г. был восстановлен 1-й таксомоторный парк легковых автомобилей. Диспетчеры парка за два года работы зарегистрировали более 180 тыс. вызовов.

Чтобы лучше удовлетворить потребность населения столицы в легковом автомобильном транспорте, Московский совет в 1946 г. открыл несколько маршрутов легковых такси, связывающих вокзалы столицы с центром и между собой и обслуживающих перевозки пассажиров по наиболее напряженным магистралям: Бульварному и Садовому кольцу.

Большое развитие легкового таксомоторного парка намечается во второй половине послевоенной пятилетки. В 1950 г. количество легковых таксомоторов должно возрасти до 3000. Уже в конце этого года на площадях Москвы будут организованы стоянки легковых такси для индивидуального обслуживания населения.

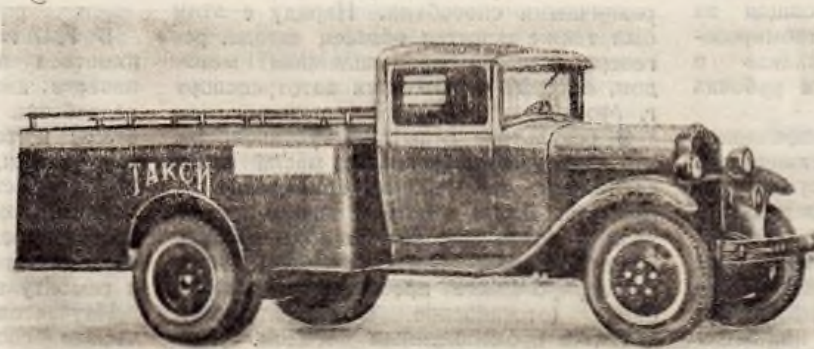
Таксомоторный парк совершенно необходимо обеспечить таксометрами (счетчиками) в возможно короткие сроки, улучшив довоенную конструкцию и, в частности, включив в нее чекопечатающий механизм.

Грузовой таксомоторный парк столицы уже к началу 1947 г. достиг довоенного уровня. Среднесуточный выпуск автомобилей на линию значительно превышает выпуск 1940 г. Однако, использование большого парка пока еще недостаточное; среднесуточный платный пробег одного грузового такси не превышает 80 км. Расширение радиуса перевозок, увеличение количества стоянок, радикальное улучшение диспетчерской связи должно резко повысить ка-

чество работы столичного грузового таксомоторного парка.

Эти мероприятия тем более необходимы, что к концу пятилетки количество грузовых такси в Москве значительно возрастет и на 67% превысит довоенный уровень.

Стоянки грузовых такси (в настоящее



Автомобиль-такси для перевозки пассажиров с грузом.

время их в Москве около ста) должны быть расположены в непосредственной близости ко всем вокзалам, рынкам, универсам, мебельным магазинам, на всех площадях города.

Уровень полезного пробега такси как легковых, так и грузовых, зависит в значительной мере от организации диспетчерской связи. Существующие диспетчерские пункты расположены в случайно подобранных помещениях, количество их недостаточно, связь между пунктами и центральной диспетчерской только телефонная.

Эффективная эксплуатация растущего таксомоторного парка возможна в дальнейшем при условии резкого увеличения количества диспетчерских пунктов, строительства специальных павильонов и использования для связи, наряду с телефоном, радиоустановок.

Управление пассажирского автотранспорта Московского совета в текущем году приступает к строительству первых пяти павильонов для диспетчерских пунктов. К концу пятилетки количество таких пунктов должно возрасти до 40—50 с охватом всех площадей и наиболее крупных стоянок такси.

В 1946 г. в Москве впервые были пущены в эксплуатацию грузовые такси

особого типа, так называемые «товаро-пассажирские». Кузов обычного грузового такси ГАЗ-АА был модернизирован и оборудован сиденьями для 10 пассажиров с багажом. Это полностью оправдало себя.

Поезда дальнего следования, прибывающие в столицу, привозят ежедневно до 40 тыс. пассажиров. Значительная часть их едет через Москву транзитом с пересадкой. Перевозка «транзитных» пассажиров и до войны была нерешенной проблемой. Частичное разрешение она получила в организации междувокзальных автобусных линий, но предельные габариты багажа и нормы его веса не позволяли всем пассажирам переезжать с вокзала на вокзал.

В данное время в Москве действует тринадцать товаро-пассажирских маршрутов, на которых работает до 100 оборудованных такси, связывающих вокзалы и речные порты столицы между собой и с центром города. За год работы товаро-пассажирские такси перевезли 2,7 млн. пассажиров.

По решению XXI Сессии Московского совета, количество товаро-пассажирских такси возрастет в 1947 г. до 200, что позволит увеличить междувокзальные перевозки и, кроме того, связать крупнейшие рынки с центром города.

В таксомоторном хозяйстве столицы не мало замечательных шоферов-стажеров, разрастается движение шоферов-стотысячников, добивающихся высокого межремонтного пробега автомобилей.

Гг. Харузин (I таксомоторный парк), Ершов и Кормилицын (II таксомоторный парк), Горностаев, Мерцалов (III таксомоторный парк), Халевский и Горюнов (IV таксомоторный парк) и многие другие, благодаря хорошему знанию Москвы, большому опыту вождения автомобилей, ежедневно выполняют план от 110 до 200%.

Работники таксомоторного транспорта Москвы повседневно стремятся к тому, чтобы улучшить обслуживание трудящихся, и нет сомнения, что они преодолеют трудности на пути развития столичного таксомоторного парка.