

УДК 908 (470.43)

АВТОБУСНОЕ СООБЩЕНИЕ В ГОРОДАХ КУЙБЫШЕВСКОЙ ОБЛАСТИ В ПОСЛЕВОЕННЫЙ ПЕРИОД (1946-1950 гг.)

© 2014 А.В. Горшенин

Поволжская государственная социально-гуманитарная академия, г. Самара

Поступила в редакцию 12.09.2014

В данной статье рассматривается состояние автобусного сообщения в городах Куйбышевской области и меры, принимаемые для улучшения работы городского автотранспорта после окончания Великой Отечественной войны.

Ключевые слова: Куйбышевская область, Куйбышев, Сызрань, Чапаевск, городской транспорт, автобус, послевоенные годы.

В годы Великой Отечественной войны область стала крупным эвакуационным центром, где размещались многие заводы и предприятия из прифронтовых районов вместе с рабочими, их обслуживающими. Появилось много новых предприятий. В связи с этим выросли целые рабочие посёлки и промышленные районы.

После войны города продолжали расти и расширяться. В 1946-1950 гг. в области было построено 446,3 тыс. м² жилья. Жилой фонд городов Куйбышевской области увеличился с 2,1 млн. м² в 1940 г. до 3,5 млн. м² в 1950 г., т.е. почти на 70%, в том числе Куйбышева – на 66%, Сызрани – на 78% и Чапаевска – на 32%¹.

В первые послевоенные годы достраивались заводы: подшипниковый, машиностроительный, металлоконструкций, нефтеперерабатывающий, судостроительный, синтетического каучука. Значительной реконструкции и расширению подверглись такие предприятия, как 4-й ГПЗ, КАТЭК, Автотрактородеталь, Сызранский локомотивный, станкостроительный и др.²

Рост числа предприятий и жилищного строительства приводил к увеличению численности населения и способствовал их рассредоточению по территории городов. В связи с этим возникла острая необходимость наладить чёткую работу внутригородского транспорта для улучшения мобильности горожан.

В г.Куйбышеве действовало несколько видов транспорта – трамвай, троллейбус и автобус. А в городах области – Сызрани и Чапаевске – существовало только автобусное сообщение.

Ещё в военное время автобусное движение в городах было организовано плохо, имелись автобусы, принадлежащие заводам и организациям, доставлявшие рабочих к месту работы, но они работали нерегулярно и учёт их деятельно-

сти не вёлся³. Что касается организованного движения по маршрутам, то оно не удовлетворяло нужд населения, так как на линии работало всего несколько машин.

Окончание войны не изменило к лучшему эту плачевную ситуацию. Причём такое катастрофическое положение с автобусным сообщением сохранялось по всей стране. Это привело к тому, что за решение этого вопроса взялось правительство. Так, уже 18 мая 1946 г. Совет Министров РСФСР принимает постановление «О восстановлении автобусного сообщения в городах и населённых пунктах РСФСР»⁴. Согласно этому решению, местные органы государственной власти были обязаны утвердить маршруты пассажирских автобусных линий, обеспечив в первую очередь связь между железнодорожными и речными вокзалами, промышленными районами и рабочими посёлками, а также восстановить и отремонтировать автобусные павильоны и станции⁵.

После принятия данного постановления в г.Куйбышеве было отремонтировано 3 автобуса, а в целом по области – 5⁶. В то же время 5 автобусов по области, из них 3 – по г.Куйбышеву всё ещё находились на капитально-восстановительном ремонте⁷. Начал увеличиваться автобусный парк. Так, если число автобусов по области на начало 1946 г. составляло – 10 автобусов⁸, то уже к 1 июля 1946 г. по Куйбышевской области на линию выходило 15 автобусов (из них 10 – в г.Куйбышеве)⁹, а к 1947 г. их число возросло до 24¹⁰.

Только лишь ремонт старых автобусов не мог улучшить ситуацию с подвижным составом, а поставки новых автобусов были незначительными. Поэтому автотранспортным предприятиям приходилось самим искать способы решения этой проблемы. Одна из таких мер заключалась в переоборудовании грузовых автомобилей в автобусы, которое осуществлялось силами областного автотранспортного треста. К середине 1946 г. область благодаря этому по-

*Горшенин Александр Владимирович, аспирант кафедры отечественной истории и археологии.
E-mail: alexandr_gorshenin@rambler.ru*

лучила в своё распоряжение 11 переоборудованных автобусов¹¹.

Следует остановиться на маршрутах, по которым курсировали внутригородские автобусы. В первый послевоенный год наибольшее количество городских автобусов Куйбышева работало по маршрутам «Ж/д вокзал – Пристань» и «Пл. Революции – Красная Глинка». За 1946 г. по маршруту «Ж/д вокзал – Пристань» было перевезено около 380 тыс. пассажиров, что составляло 47% от всех автобусных перевозок по городу.

Намного хуже обслуживался маршрут «Пл. Революции – Клиническая больница», и почти не обслуживался маршрут «Пл. Революции – Завод №42 (завод им. Масленникова)». Эти маршруты шли параллельно трамвайному движению, в которое вливался имеющийся пассажиропоток, не оставляя достаточного количества пассажиров для автобусов (дело в том, что поездка на трамвае обходилась несколько дешевле, чем на автобусе).

На маршруте «Пл. Революции – Поляна Фрунзе» в дачный период времени стали регулярно работать по 3-4 автобуса, а в выходные дни их число доходило до 6-7. Этот маршрут перевёз в 1946 г. 10% пассажиров от всех автобусных перевозок¹².

Хорошо организована была работа автобусов по маршрутам «Пл. Революции – Завод №207» и «Хлебная площадь – Крекинг-завод». Оба маршрута за тот же год перевезли 25% пассажиров¹³.

По г.Сызрани автобусным сообщением обслуживался маршрут «Ст. Сызрань-I – Центральный рынок». За 1946 г. этот маршрут обслуживался в среднем 4 автобусами и перевёз 803194 пассажира, тем самым во многом перевыполнив установленные показатели (по плану предполагалось перевезти 292100 человек)¹⁴.

Городские автобусные перевозки в г. Чапаевске осуществлялись по маршруту «Соцгород – Дом обороны», т.е. производилась доставка горожан к заводам. Дорожное покрытие по маршруту было наполовину булыжное и асфальтовое в исключительно плохом состоянии. В 1946 г. на линии курсировало 6 автобусов, которые перевезли 381714 пассажиров¹⁵.

Необходимо обратить внимание на вопрос оплаты проезда во внутригородских автобусах. Дело в том, что к 1946 г. в городах страны были разнообразные тарифы. Для того чтобы унифицировать систему оплаты проезда, Совет Министров РСФСР 2 ноября 1946 г. утверждает «Единые тарифы на пассажирские автобусные перевозки на территории РСФСР». В связи с этим вводилась так называемая зональная оплата за проезд, которая зависела от расстояния поезд-

ки. За проезд пассажиров городского автобусного сообщения взималась плата в размере 20 копеек за 1 км¹⁶.

Аналогичным образом высчитывалась стоимость провоза багажа. А вот за проезд или провоз багажа без билета взимался штраф в размере 10 рублей. В случае неуплаты штрафа на месте он уже взыскивался органами милиции, причём в трехкратном размере¹⁷.

Возвращаясь к развитию автобусного сообщения, стоит отметить, что на несколько первых послевоенных пятилеток министерством городского строительства СССР планировалось развивать в г. Куйбышеве различные виды транспорта, в том числе и автобус. Предполагалось увеличить протяжённость внутригородских маршрутов автобуса до 119 км. И меры к этому начали приниматься уже в первые годы после окончания войны¹⁸.

Несмотря на наличие троллейбусного сообщения в г.Куйбышеве, весь 1946 г. продолжало действовать автобусное сообщение по маршруту «Ж/д вокзал – пл. Революции», которое дублировало трассу троллейбуса. И только в 1947 г. в связи с поступлением новых троллейбусов Горисполком запретил автотресту эксплуатировать автобусы на этой линии¹⁹.

Несмотря на улучшение работы автобусного сообщения в г.Куйбышеве, в 1947 г. в деятельности пассажирского парка сохранялись следующие недостатки: отсутствовали павильоны для пассажиров на остановках, слабый контроль за работой кондукторов, приводивший к присвоению части выручки за счёт провоза пассажиров без выдачи им билетов и продажи использованных билетов, а также срывы расписания движения автобусов²⁰.

В 1947 г. на семи действующих городских маршрутах г.Куйбышева с общей протяжённостью 102,8 км имелось всего 16 автобусов, поэтому полностью удовлетворить обслуживание населения города было невозможно²¹.

В то же время число перевезённых пассажиров в городах области с каждым годом росло. Так, за 1947 г. городские автобусы Чапаевска перевезли 866094 пассажира²², а за 1948 г. число пассажиров возросло до 980531 человека, что намного превосходило прошлогодние показатели²³. Работа автобусов по данному маршруту заключалась в перевозке рабочих к заводам (пик в 7-8 ч. утра) и доставке их обратно в жилые районы (пик 17-19 ч.)²⁴.

В 1948 г. ситуация с подвижным составом несколько улучшилась. Автопарк Куйбышевской автоколонны №41 имел 24 автобуса, Сызранская автоколонна №64 – 4 автобуса и Чапаевская автоколонна №97 – 8 автобусов²⁵. В свя-

зи с этим увеличилось и количество перевезённых пассажиров. Это позволило 16 октября 1948 г. открыть в г. Куйбышеве новую автобусную линию – от угла улиц Ленинградской и Галактионовской до Ярославской улицы (в пос. Шмидта). Только за первый день автобусами этой линии было перевезено около тысячи пассажиров²⁶.

В следующем году число автобусов увеличилось незначительно. Автобусный парк г. Куйбышева в 1949 г. имел в своём распоряжении 26 автобусов, автопарк г. Сызрани – 9 автобусов и Чапаевское транспортное предприятие – 8²⁷.

Руководство городских автоколонн старалось по возможности учитывать мнения граждан при проектировании маршрутов автобусов. Так, принимая во внимание потребность населения г. Сызрани доезжать с окраин города в центр и к станциям железнодорожного вокзала, в 1949 г. автоколонной было принято решение продлить маршрут №1 «Ст. Сызрань-I – Центр. рынок» до ст. Сызрань-II. Таким образом, маршрут был удлинён на 3 км, в результате чего расстояние этого направления составило 6 км. Поток пассажиров вполне обеспечивал плановый коэффициент загрузки при работе 5-6 автобусов²⁸. А в декабре того же года в Сызрани был организован новый маршрут «Центр. рынок – Локомотивный завод»²⁹.

Корректировка маршрутов для удобства граждан проводилась и в Чапаевске. Так, в 1949 г. было вновь организовано два маршрута.

Маршрут №1 «Соцгород – ул. Пионерская» протяжённостью 4 км обслуживался 3 автобусами.

Маршрут №2 «Соцгород – Сов. рынок» такой же протяжённостью, но обслуживался 1-2 автобусами, причём только 2 раза в неделю в базарные дни – четверг и воскресенье. На всех остановках имелось расписание движения автобусов. Все маршруты проходили по дорогам с булыжным покрытием³⁰.

Все эти меры приводили к увеличению пассажиропотока. Так, если за 1949 г. в Чапаевске автобусами по городу было перевезено 1236,4 тыс. пассажиров³¹, то в 1950 г. эта цифра выросла до 1494,65 тыс. человек³².

Между тем трассировка маршрутов не всегда совпадала с интересами горожан, особенно в областной столице. И от граждан часто поступали жалобы на плохое обслуживание маршрутов или на невозможность вовсе попасть в определённые районы.

Летом 1946 г. между центром г. Куйбышева и Красной Глинкой было установлено регулярное автобусное сообщение. Но уже к 1947 г. обслуживание этого маршрута вызывало возмущение граждан. И недовольные жители начали писать письма с требованием нормализовать работу

данного маршрута: «В последнее время положение на автобусной трассе «Куйбышев – Красная Глинка» резко ухудшилось. Количество рейсов сократилось, расписание водителями не соблюдается, людям приходится ожидать посадки часами и даже сутками. На остановке нет павильонов, негде присесть. А ведь руководители автотранспортного треста давно уже обещали навести порядок в обслуживании пассажиров»³³.

Летом 1947 г. недовольный житель Безымянки написал следующее письмо: «Сотни рабочих и служащих заводов Кировского района проводят свой отпуск в санаториях и домах отдыха на поляне им. Фрунзе. Там же в оздоровительных учреждениях находится и большинство школьников. Это вызывает острую необходимость установить регулярное автобусное сообщение между Безымянкой и поляной им. Фрунзе, особенно в выходные дни. Не раз уже руководители заводов и районных организации обещали пойти нам навстречу и выделить машины, но дальше обещаний дело не пошло»³⁴.

Спустя два года ситуация не изменилась, и уже группа рабочих опять пишет жалобное обращение. «Автобусная связь с поляной им. Фрунзе неудовлетворительна. Мало курсирует машин. Ходят они, собственно, не на поляну им. Фрунзе, а только до мостика у 9-й просеки, отсюда надо идти пешком ещё несколько километров»³⁵.

У горожан были трудности с поездками не только на поляну Фрунзе, но и в другие районы. «Регулярное транспортное сообщение между центром г. Куйбышева и 19-м километром Семейкинского шоссе, где расположены огородные участки, до сих пор не налажено. Автобусы ходят редко»³⁶.

Но нельзя сказать, что руководство треста игнорировало обращения и жалобы граждан. Так, в феврале 1949 г. поступила жалоба некоего Ремизова на плохую работу автобусов и злоупотребления шофёров. При расследовании факты подтвердились. Управляющий областным автотрестом сообщил, что за провоз безбилетных пассажиров шофёр В. Парфёнов лишён прав управления машиной и уволен с работы, а водитель Ф. Кузнецов переведён на другую работу. Начали приниматься меры для улучшения обслуживания пассажиров³⁷.

Автотрест не мог в полной мере обеспечить г. Куйбышев автобусным сообщением. Руководство предприятия старалось в первую очередь наладить связь пассажиров с вокзалом, пристанью и заводами. А вот уже такие направления, как поляна им. Фрунзе, огороды на 19 километре Семейкинского шоссе (ныне Московского) и другие, обеспечивались транспортом по остаточному принципу, отсюда и появлялись жалобы граждан.

При росте пассажиропотока и числа перевезённых пассажиров областной автотрест сталкивался с тем, что техническое состояние автобусов не отвечало предъявленным требованиям. Так, автобусы на шасси ГАЗ-АА эксплуатировались с 1937-40 гг., имея при этом пробег свыше 400 тыс. км, они приходили в негодность³⁸. Также имелся большой простой автопарка в ремонте, по 130-150 часов, что приводило к нехватке подвижного состава. Смена смазки во всех автоколоннах проходила нерегулярно, из-за этого автобусы часто выходили из строя³⁹. Определённую сложность представляло обслуживание достаточно разнообразного парка автобусов. Например, к 1950 г. города области обслуживали следующие марки автобусов: переоборудованный ГАЗ-АА, ГАЗ-03-30, ЗИС-8, ЗИС-16, ЗИС-154 и ЗИС-155⁴⁰.

Новые автобусы поступали в недостаточном количестве. Так, в мае 1949 г. в г.Куйбышев поступил всего один новый автобус ЗИС-154. Этот автобус начал курсировать по маршруту «пл. Революции – Клиническая больница»⁴¹.

Ситуация несколько улучшилась лишь в 1950 г., когда Куйбышевский облавтотрест получил от Горьковского автомобильного завода 2 автобуса ЗИС-155 и от МАРЗ – 13 автобусов⁴².

Качество обслуживания пассажиров на линии также оставляло желать лучшего. Только за 1950 г. в Куйбышевскую автоколонну №41 поступило 36 жалоб на срыв графика движения автобусов, грубость персонала и обсчёты⁴³.

К концу первой послевоенной пятилетки г.Куйбышев имел хорошо развитую сеть трамвайного сообщения, дополняемого троллейбусами, поэтому многие городские автобусные маршруты были закрыты, а парк автобусов был сосредоточен на следующих группах маршрутов:

1. На пригородных маршрутах, связывающих отдалённые окраины быстрорастущего города с центром (Красная Глинка, Крекинг-завод, Зубчаниновка, Аэропорт). Фактически это были городские окраинные маршруты, так как перечисленные районы входили в административный состав г.Куйбышева.

2. На дачных маршрутах, связывающих центр города и Безымянку с дачами поляны им.Фрунзе, причём необходимость в маршруте «Хлебная пл. – поляна им.Фрунзе» с проведением трамвайной ветки до завода КАТЭК отпала. Его заменил 3-километровый маршрут «поляна им. Фрунзе – завод КАТЭК». Эту группу маршрутов, несмотря на дачную ориентацию, можно также отнести к городским, так как поляна им. Фрунзе находилась в черте города⁴⁴.

Подводя итоги работы автобусного сообщения в первые послевоенные годы, стоит отме-

тить, что только вмешательство правительства положило начало восстановлению автобусного сообщения по всей стране и, в частности, и в Куйбышевской области. Ремонтировались и переоборудовались автобусы, увеличивался их выпуск на линию. Это позволило организовать автобусные маршруты в районах с большим пассажиропотоком.

Между тем местные власти не проработали план маршрутов автобусов. Не использовался системный подход ко всему городскому транспорту, который бы приводил к тому, что автобусное сообщение выступало бы не конкурентом другим видам транспорта, а дополняло их. Именно это приводило к тому, что некоторые маршруты автобусов дублировали трассу трамвая или троллейбуса. А в то же самое время некоторые направления вообще не были обеспечены никаким видом городского транспорта.

На протяжении первой послевоенной пятилетки росло число автобусов, увеличивались и маршруты, по которым они работали. Пересматривались направления их следования в соответствии с пассажиропотоком и обращениями граждан. Всё это позволило к 1950 г. наладить внутри городов Куйбышевской области чёткое автобусное сообщение. В Сызрани и Чапаевске автобус перевозил людей по наиболее востребованным маршрутам, а в областной столице движение автобусов было сосредоточено по тем направлениям, на которых не действовало трамвайное и троллейбусное сообщение, создавая тем самым стройную систему общественного транспорта. Именно к концу первой послевоенной пятилетки удалось восстановить работу городского автобуса, создать транспортный комплекс, бурное развитие которого начнётся уже в последующие годы.

ПРИМЕЧАНИЯ

¹ История Куйбышевской области (1917-1980 гг.) / Под ред. Рябова В.В., Храмова Л.В. Саратов: Изд-во Саратов. ун-та, 1981. С.160.

² Там же. С.135.

³ Центральный государственный архив Самарской области (далее – ЦГАСО). Ф. Р-950. Оп.1. Д.205. Л.4.

⁴ Государственный архив Российской Федерации (далее – ГАРФ). Ф. А-398. Оп.1. Д.521. Л.1.

⁵ Волжская Коммуна. 1946. 31 мая. С.1.

⁶ ГАРФ. Ф. А-398. Оп.1. Д.521. Л.15.

⁷ ГАРФ. Ф. А-398. Оп.1. Д.492. Л.220.

⁸ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.20. Л.5об.

⁹ ГАРФ. Ф. А-398. Оп.1. Д.492. Л.218.

¹⁰ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.20. Л.5об.

¹¹ ГАРФ. Ф. А-398. Оп.1. Д.521. Л.17.

¹² ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.20. Л.13.

¹³ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.20. Л.13об.

¹⁴ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.21. Л.8.

¹⁵ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.28. Л.19.

¹⁶ ГАРФ. Ф. А-259. Оп.6. Д.3216. Л.3.

- ¹⁷ ГАРФ. Ф. А-259. Оп.6. Д.3216. Л.7.
¹⁸ Российский государственный архив экономики. Ф.9510. Оп.3. Д.79. Л.60.
¹⁹ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.28. Л.20.
²⁰ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.28. Л.21.
²¹ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.31. Л.34.
²² ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.34. Л.48.
²³ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.43. Л.5об.
²⁴ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.34. Л.48.
²⁵ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.39. Л.16.
²⁶ Волжская Коммуна. 1948. 17 октября. С.1.
²⁷ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.49. Л.14.
²⁸ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.52. Л.17.
²⁹ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.52. Л.17.
³⁰ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.53. Л.30.
³¹ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.53. Л.31.
³² ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.70. Л.18.
³³ Волжская Коммуна. 1947. 15 апреля. С.3.
³⁴ Волжская Коммуна. 1947. 12 августа. С.3.
³⁵ Волжская Коммуна. 1949. 19 июня. С.3.
³⁶ Волжская Коммуна. 1948. 25 августа. С.3.
³⁷ Волжская Коммуна. 1949. 22 февраля. С.3.
³⁸ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.69. Л.1.
³⁹ Самарский областной государственный архив социально-политической истории. Ф. 3762. Оп.1. Д.1. Л.20.
⁴⁰ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.62. Л.19.
⁴¹ Волжская Коммуна. 1949. 17 мая. С.4.
⁴² ГАРФ. Ф. А-398. Оп.1. Д.758. Л.19.
⁴³ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.56. Л.45.
⁴⁴ ЦГАСО. Ф. Р-4120. Оп.1. Д.69. Л.1об.

BUS SERVICE IN THE CITIES KUIBYSHEV REGION IN THE POSTWAR PERIOD (1946-1950)

© 2014 A.V. Gorshenin

Volga Region State Social-Humanitarian Academy, Samara

This article discusses the bus service in the towns of the Kuibyshev region shortly after the Great Patriotic war and measures taken to improve the operation of urban transport.

Key words: Kuibyshev region, Kuibyshev, Syzran, Chapaevsk, urban transport, bus, post-war years.