

18 апреля 1924 года был пущен первый автобусный маршрут.

«Предками» автобуса в Москве XIX века были линейки – конные повозки на 10-14 мест, пустили их в 1847 году. В 1890-е годы московские предприниматели пытались обновить этот вид транспорта, обращались в городскую Думу с предложением пустить по улицам Москвы омнибусы – автомобильный общественный транспорт, который в Европе к тому времени уже появился. Но власти города отказали, обосновав это тем, что такой транспорт будет слишком громоздким и широким для узких московских улиц.

К началу XX-го века, в связи с активным ростом промышленности, транспортная отрасль города также стала бурно развиваться, и городская управа стала принимать административные меры для упорядочиванию работы вольных извозчиков с целью систематизации и сбора налогов в городскую казну: появились твёрдые тарифы на перевозку, была организована система заказов экипажей, расширилось количество стоянок.

Извозчики проходили и своего рода технический осмотр в полиции. Каждый извозчик обязан был иметь медный ярлык или номер, а на кафтан, на шляпы, и на сам экипажах ставились пломбы. За несоблюдение определенных правил: например прибитый в несоответствующем месте номерной знак, поцарапанный или грязный экипаж, худой кафтан или даже остановку в неположенном месте, извозчик облагался штрафом со стороны полиции. Специальной строкой указывалось, что извозчик должен отличаться трезвым поведением.

Но первая автобусная линия в Москве была по сути пригородной «маршруткой» — от Марьиной Рощи до Останкино, поскольку городские власти не хотели, чтобы создавалась конкуренция трамваю, принадлежащему городу. Эта ветка была открыта открыта 17 июля 1907 года и на ней в летний сезон курсировали два открытых автобуса, принадлежавших графу А. Д. Шереметеву 8-местный «Даймлер» и 12-местный шарабан NAG. Проезд от Москвы до Останкино стоил 15 копеек.

### **Первый автомобиль — такси появился на московских улицах 1 сентября 1907 года.**

Сами того не ведая, репортеры газеты "Голос Москвы", выражаясь современным языком, осуществили бесплатную рекламу нового вида транспорта: «Какой-то шофер привесил к своему небольшому американскому «Ольдс-мобилю» плакат «Извозчик. Такса по соглашению». Он разъезжал по улицам, останавливаясь на углах, и, по-видимому, не мог пожаловаться на отсутствие седоков». Первая стоянка ("биржа") московского такси появилась на Страстной (ныне Пушкинской) площади. 1907 год теперь считают днём рождения такси.

В следующем 1908 году было пущено еще два «пригородных» маршрута – от Петровского Парка до Покровского-Глебова, и от Семёновской заставы до Измайловского зверинца. А в конце июля 1908 года Управление городских железных дорог приобрело «самодвижущийся омнибус», который ездил в течение трех недель от Театральной площади до Болотной площади и Серпуховских ворот, быстро вышел из строя, возможно из-за плохих мостовых. Это была первая попытка пустить автобус именно в самом городе, в его центре.

В России первый таксометр (системы Г. Л. Каннского) появился в 1898 году. Таксометр, внедренный в Северной Пальмире, работал с помощью помещенного внутри него часового механизма, и скорость езды с ним определялась в семь верст за час. Для того, чтобы выяснить пригодность питерского таксометра для применения на московских мостовых и для более близкого ознакомления с условиями работы извозчиков Москвы, господин де Роберти в течение нескольких дней по собственной инициативе проработал в извозчицкой одежде на козлах и в Санкт-Петербурге и в Москве. В его таксометре, пока флаг находился в вертикальном положении, часовой механизм и аппарат не работали, но они включались, когда флаг опускался горизонтально по направлению к лошади. К концу поездки пассажир по стрелке на аппарате видел сумму, необходимую для оплаты.

11 апреля 1915 года Городской Думой было опубликовано постановление «О легковом автомобильно-извозном промысле в гор. Москве» Оно состояло из пяти разделов:

1. Разрешение выпуска таксомоторов.
2. Осмотр и испытание таксомоторов.
3. Таксы, правила применения таксы.
4. Специальные и общие требования к таксомоторам.
5. Порядок производства промысла.

В этих пяти разделах постановления насчитывалось 24 параграфа с многочисленными примечаниями и дополнениями.

Именно в 10-е годы определились три категории коммерческих пассажирских автомобилей:

- 1) Такси — наемный автомобиль, проезд в котором оплачивается по показаниям счетчика-таксометра.
- 2) Прокатный автомобиль — наемный автомобиль, проезд в котором оплачивается по договоренности пассажира с водителем.
- 3) Моторный омнибус — многоместный автомобиль, прообраз автобуса и маршрутного такси.

В 1914 году Московской городской управой было зарегистрировано уже почти триста «прокатных» автомобилей, т. е. работающих с платой за проезд по взаимному соглашению пассажира с шофером. Информацию о тарифах, изменившихся за 2 прошедших года, можно почерпнуть из путеводителя по Москве издания 1914 года: «У автомобилей-извозчиков за проезд установлена следующая такса: днем с троих пассажиров взимается за каждую первую версту 40 коп., за каждую последующую 30 коп.; за большое число пассажиров такса пропорционально увеличивается; ночью плата увеличивается приблизительно на 20 %. Автомобили имеют определенное место для стоянки. Имеются также и у вокзалов».

Во время Первой мировой войны таксомоторное движение не прекращалось, хотя мобилизация автомобильного парка для нужд армии значительно сократила количество такси в городах России, многие шофёры пошли служить в составе добровольных автомобильных рот. Оставшиеся на городских линиях машины, как правило, были старые, изношенные и технически не пригодные к военной службе. Но даже после Октябрьской революции таксомоторы работали в Москве и Питере ещё до середины 1918 года. Свобода владения личным авто закончилась постановлением Петроградской Трудовой Коммуны от 6 июня 1918 года: таксомоторы у частных владельцев были безкомпенсационно конфискованы (что не удивительно для того времени) и переданы на обслуживание аппарата этой самой Коммуны.

В 1920-е годы город Москва быстро рос, и потребности в перевозках населения увеличивались, трамвайная сеть была перегружена, и Министерство жилищно-коммунального хозяйства решило организовать регулярное автобусное сообщение. И вот, **18 апреля 1924** года было запущено нескольких импортных и самодельных автобусов, переделанных из грузовиков, по дачной линии Пресненская застава — Серебряный Бор. Эксплуатация линии показала хорошие результаты, и летом этого же года МЖКХ запустило маршрут уже в черте города. Он связал Каланчевскую (ныне Комсомольскую) площадь с Белорусским вокзалом. Интересно, что расписания движения сначала не было, автобусы просто ходили из одной точки в другую без определённого графика.

Курсировало сначала всего 8 автобусов английской фирмы «Лейланд». Они могли развивать максимальную скорость 30 километров в час, и вмещалось в них 28 человек.

Для эксплуатации автобусов был выделен персонал в 45 человек и гараж на углу Большой Дмитровки и Георгиевского переулка.

В 1925 — 1926 гг. большинство автобусов стояло под открытым небом, так как гараж не мог вместить все машины. В 1926 г. МЖКХ выделило под новый, более обширный гараж площадку на Большой Ордынке, дом 40, куда и был переведен весь подвижной состав. За год московские автобусы перевезли уже 32,6 млн. пассажиров (трамвай — 467,7 млн.). Продолжали поступать новые машины, преимущественно те же английские «Лейланды».

В 1927 г. По проекту архитектора Константина Мельникова и инженера Владимира Шухова в стиле конструктивизм был построен специализированный автобусный парк-гараж на 125 машин «Лейланд» на Бахметьевской улице, который был сдан окончательно в эксплуатацию в 1929 году. Сейчас в этом здании находится «Еврейский музей и центр толерантности», в 2008-2012 годах располагался центр современной культуры «Гараж».

На момент открытия гаража в Москве работало уже 13 автобусных маршрутов общей протяжённостью 113,8 км, и ездило по ним больше 130 «Лейландов».

В 1929 году в Московский отдел коммунального хозяйства стали поступать первые советские автобусы: их выпускали Ярославский автозавод (сначала Я-3, затем Я-6 на 36 мест на базе грузовика Я-5) и завод АМО в Москве (АМО-4 на 26 мест с 1931 г. и АМО-Ф-15 на 28 мест с 1932 года). Завод АМО в 1931 году был переименован в автозавод им. Сталина, или ЗИС, и эта аббревиатура дала название всем последующим маркам автобусов этого завода.

Во второй половине 1930-х годов автобус развивался всё больше и больше, им были охвачены не только окраины города без трамвая и троллейбуса, но и центральные магистрали, особенно те, где в 1936 -1937 гг. были сняты трамвайные пути, — автобус на следующий день после снятия заменял трамвай.

В конце 1937 г. в Москве работал 41 автобусный маршрут. Кроме того, курсировали два ночных маршрута: «Б» (по Садовому кольцу) и № 24 (площадь Свердлова — автозавод им. Сталина).

В начале войны большая часть подвижного состава и ремонтно-технической базы стала обслуживать военное ведомство: около 800 автобусов были переданы РККА, большая часть оставшихся обслуживала гостиницы и нужды местной противовоздушной обороны. В Бахметьевском гараже были устроены центральные авторемонтные мастерские, на которых ремонтировались фронтовые машины. В январе 1942 г. СНК СССР поручил Моссовету создать колонну из 40 автобусов для вывоза жителей осажденного Ленинграда. 169 тыс. ленинградцев-блокадников было перевезено по льду Ладожского озера.

С начала 1945 г. началась работа по восстановлению автобусного хозяйства и капитальному ремонту самих автобусов, возвращенных с фронта и находившихся в частичной консервации в автобусных парках. Одновременно с ремонтом начали восстанавливать движение автобусов по маршрутам. К концу 1945 г. было заново открыто 15 автобусных маршрутов общей протяженностью 155 км. 403 автобуса перевезли в 1945 г. 45,8 млн. пассажиров (в 1943 г. только 9,1 млн.). А 1946 г. число автобусов повысилось до 600 за счет ремонта старых автобусов, а число маршрутов до 32 (322 км), перевозки составили уже 123,2 млн. пассажиров. В 1947 г. было пущено ещё 7 новых маршрутов.

В 1950-е годы автобус становится основным наземным пассажирским транспортом города, причины этому – интенсивное снятие трамвайных линий, с заменой автобусами, кроме этого – быстрая массовая застройка окраин города, куда быстрее и проще всего было пустить именно автобус, а не трамвай с троллейбусом.

Небольшой ЗИС-155 не мог уже справиться с растущим пассажиропотоком, к тому же он имел некоторые конструктивные дефекты. Поэтому в 1956 г. начались испытания новой модели автобуса ЗИЛ-158, который появился на улицах города осенью 1957 года. К началу 1960-х годов ЗИЛ-158 постепенно вытеснил ЗИС-155. Последние автобусы ЗИС-155 покинули улицы Москвы в 1962 г. С 1961 г. производство автобусов ЗИЛ-158 было переведено на Ликинский завод в Подмоскovie (ЛиАЗ).

В 1961 году была изменена нумерация маршрутов: городские нумеровались от 1 до 299, а пригородные от 500 до 599 и от 300 до 399 для линий, входящих в черту Москвы, но обслуживаемых парками Московской области.

В 1967 году была пущена новая модель – легендарный ЛиАЗ-677, производившийся на

Ликинском заводе до 1994 года, и исчезнувший с московских улиц только в 2000-х годах. Число городских автобусных маршрутов перевалило в конце 1968 г. за 200.

В 1970-71 годах были открыты 10-й и 11-й автобусные парки, каждый на 400 машин. В 11-й автобусный парк наряду с ЛиАЗ-677 поступили и автобусы Икарус-180. Началась эра венгерских «Икарусов». Это были первые в Москве «гармошками» или «пылесосами», то есть сочленёнными автобусами. Кроме этого, их ещё называли и «скотовозами» за большую вместимость. Массовое списание этой модели началось после 1976 года, последние машины исчезли в 1983 году. На смену им пришла модель того же производителя Икарус-280, кроме этого эксплуатировался ещё одинарный, короткий Икарус-260, без «гармошки».

В начале 1990-х годов экономический кризис ударил по автобусному транспорту, сильно уменьшились поступления новых автобусов и запчастей.

Выпуск автобусов стал увеличиваться в середине 1990-х годов (3946 машин в 1994 г., 4213 — в 1995 г.), были восстановлены некоторые ранее отмененные маршруты, так что в начале 1996 г. работали 442 маршрута, а не 415, как в 1993 г. В 1994-96 гг. были организованы новые маршруты в районах массовой жилой застройки Жулебино, Митино, Марьинский парк, Южное Бутово, Новокосино.

В наши дни большая часть столичного автобусного парка (Мосгортранс) состоит из отечественных моделей большой вместимости, это ликино-дулёвские ЛиАЗ-5292, ЛиАЗ-5293 и ЛиАЗ-5256, дополненные венгерскими моделями Ikarus 415, белорусскими МАЗ-103 (с 1998), Волжанин СитиРитм-12 (с 2009), Павловскими ПАЗ-3237, а также сочленённые автобусы особо большой вместимости Ikarus 280 и Ikarus 435, плюс отечественные автобусы ЛиАЗ-6212 и ЛиАЗ-6213, а также одиночные 15-метровые автобусы «Волжанин-6270» (с 2003), Волжанин СитиРитм-15 (с 2007) и МАЗ-107 (с 2004). В 1994—2003 гг. сборка автобусов Ikarus из SKD-комплектов производилась на ТМЗ. В опытной эксплуатации находятся также автобусы других отечественных и зарубежных марок.

К примеру можно [микроавтобус снять](#) в хорошей и надёжной компании города Москвы, для туристических поездок.

## **Аренда микроавтобуса в Москве.**

Автор: Administrator

17.09.2019 06:59 - Обновлено 17.09.2019 07:26

---

Большое количество путеводителей по г. Москве за разные годы представлены в нашей библиотеке,

(<http://book-olds.ru/BookLibrary/24014-Spravochniki-i-opisaniya-Moskovskoy-gub.html>).