

Главархив Москвы рассказал, как зимой 1942 года рассчитывалась стоимость проезда на троллейбусе

27.02.2020



Пассажиры производят оплату за проезд. Фото А. Чепрунова. Москва. Февраль 1959г. Фото: Главное архивное управление города Москвы

В разгар первой военной зимы московский троллейбус сделал первый шаг к разработке целостной системы оплаты услуг городского наземного транспорта. Об этом свидетельствуют документы Архивного фонда столицы.

В начале 1942 года, после того, как враг был отброшен от Москвы, руководство столицы смогло вернуться к решению насущных задач городского хозяйства. В фондах [Главархива Москвы](#) сохранились документы, рассказывающие о том, как в Москве пытались повысить эффективность работы троллейбуса зимой 1942 года.



Тарифы на оплату проезда и сеть тарифных участков были утверждены еще в 1934–1937 годах, когда московский троллейбус подчинялся трамвайному управлению. Рассчитывались они тоже «по-трамвайному». Троллейбусные маршруты были разделены на четыре «зоны»: Бульварное кольцо, Садовое кольцо, Ближние заставы (до линии бывшего Камер-Коллежского вала) и Дальние заставы (до линии Окружной железной дороги, т.е. до официальной границы города). Такая схема уже не отвечала реальной транспортной ситуации в столице. Средняя протяженность тарифных участков маршрута в пределах установленных поясов превышала 2,4 километра. А средняя длина таких участков для новых маршрутов, которые разрабатывались уже троллейбусным управлением самостоятельно, составляла 1,5 км, и здесь тарифы жестко привязывались к себестоимости одного пассажиро-километра. Соответственно, различной оказывалась и себестоимость провоза одного пассажира на километр трассы. К концу января 1942 года она в среднем составляла 5,5 копеек, но по конкретным маршрутам могла колебаться от 3,5 до 10 копеек за километр. В то же время доход от оплаты пассажирами проезда в троллейбусе в среднем составлял те же 5,5 копеек за каждый пассажиро-километр, но на четырех «сверхдальних» маршрутах он был существенно ниже: всего 4,2 копейки. В результате ежемесячный убыток городской казне только от маршрута по Садовому кольцу составлял 19 тысяч рублей.



В результате 15 февраля 1942 года Моссовет принял решение «Об изменении границ тарифных участков на троллейбусных маршрутах». Маршруты по Садовому Кольцу от Курского вокзала до Таганской площади № 2 и № 4 «разукрупнили», разделив на большее число тарифных участков. Если на маршруте по Садовому кольцу ранее участков было шесть, а на маршруте № 2 – семь, то с марта 1942 года их становилось по девять, длиной не более 1,8

км. А самый длинный из городских маршрутов, № 4 (от Киевского вокзала до Сокольников), разделили на 14 участков вместо прежних десяти. Таким образом, себестоимость провоза пассажиров стала покрываться доходами от оплаты за проезд, а транспортная отрасль города Москвы получила универсальный прием для повышения эффективности работы. После войны планирование маршрутов и установление тарифов за проезд в наземном городском транспорте происходило в соответствии с принципами, успешно примененными еще в 1942 году.



С этими и многими другими документами можно ознакомиться в читальных залах Главархива Москвы. В архивном ведомстве хранятся документы органов власти, организаций, предприятий и учреждений столицы, личные собрания, фото-аудио-видео материалы. Старейшие источники датируются концом XVIII века. Фотографии и документальные материалы также используются в различных выставочных и образовательных проектах.

Адрес страницы: <http://cga.mos.ru/presscenter/news/detail/8719847.html>

[ГБУ «Центральный государственный архив города Москвы»](#)