

## Автобусный транспорт Ленинграда: оплата проезда, тарифы, билеты

Нельзя не отметить, что автобусное движение, будучи открытым в нашем городе ещё в 1907 году, не получило такого же развития, как городские железные дороги (трамвай), и к 1914 году было свёрнуто.

Петербургский-Петроградский-Ленинградский трамвай, в отличие от автобуса, во все времена был овеян некоторым ореолом романтизма. Этот вид транспорта неоднократно упоминался как в художественной литературе, так и во всех исторических трудах, посвящённых нашему городу. Бессмертным символом мужества и стойкости ленинградцев стал блокадный трамвай, пущенный в 1942 году.

Послевоенное развитие рельсового транспорта в Северной Пальмире шло семимильными шагами. И не напрасно Ленинград именовался «Трамвайной столицей» Советского Союза. Множество воспоминаний связано у ленинградцев-петербуржцев с этим видом транспорта. Отсюда и повышенный интерес, своего рода фанатизм, с давних времён присущий любителям и знатокам трамвая.

Автобус же в нашем городе во все времена считался самым прагматичным видом транспорта. Результат такого отношения – значительно меньший интерес к его истории. И в наши дни, успешно вытеснив рельсовый транспорт из центра Петербурга, и дублируя трамвайные маршруты практически во всех прочих городских районах, автобус воспринимается лишь в качестве перевозочного средства, но никак не в качестве элемента городского ландшафта. Между тем, история автобуса и автобусного движения в городе на Неве ничуть не уступает по значимости истории развития городского электрического транспорта.

Одной из неотъемлемых составляющих любого общественного транспорта являются проездные документы. Известно, век билета не долгов. Но, перейдя из разряда проездных в разряд уже исторических документов, отслуживший своё билет вполне может стать отправной точкой для интересного исследования.

Собирателей проездных документов самого разного характера обычно объединяют труднопроизносимыми терминами: перидромофилия или эйситиристика. Первый термин обозначает вспомогательную историческую дисциплину, изучающую историю организации и функционирования разного рода пассажирского транспорта. Второй – это раздел в коллекционировании, по сути – коллекционирование проездных билетов.

К настоящему времени этот вид коллекционирования обрёл известную популярность. Отдельная тема – собирательство счастливых билетов. В этом случае наличие билета – это и есть конечная цель коллекционера. Однако есть люди, которые не просто набивают билетами альбомы, но каталогизируют, описывают и изучают проездные документы, которые порой могут рассказать очень много интересного. Нужно только уметь спросить.

Ниже предлагается к прочтению небольшое исследование по теме автобусного транспорта Ленинграда, основными источниками для которого послужили фонды бывшего музея автотранспорта Ленинграда (ведомственное хранение материалов – Автобусный парк № 1, филиал СПб ГУП «Пассажиравтотранс») а также частные собрания петербургских и московских коллекционеров.

\*\*\*

Годом открытия первого городского регулярного автобусного маршрута советского периода в городе на Неве по праву считается 1926. Трасса маршрута, открытого Отделом коммунального хозяйства (Губоткомхозом, в последствии – Гороткомхозом) проходила от Детскосельского (ныне – Витебского) вокзала до Сада трудящихся (ныне – Александровский сад). Стоимость проезда по всему маршруту составляла 10 копеек.

По мере развития автобусного сообщения, увеличения количества маршрутов и быстрого набора популярности этого вида транспорта у населения, плата за проезд была увеличена. За основу была взята схема оплаты проезда на городских железных дорогах (трамвае) Ленинграда.

Уже в 1927 году единственный автобусный маршрут, ходивший к тому времени от Сада трудящихся до Октябрьского (ныне – Московского) вокзала был разбит на три участка. Стоимость проезда была установлена 12 копеек на двух участках и 10 копеек на одном. Стоимость проезда по всему маршруту составляла 22 копейки.

В 1930 году Транспортный подотдел Ленинградского городского откомхоза был преобразован в Ленинградский коммунальный транспортный трест «Ленкомтранс». К этому времени относятся первые (из обнаруженных автором) сохранившиеся до наших дней автобусные билеты.



*Ленинградские городские и пригородные автобусные билеты начала 1930-х годов  
(из личных коллекций А. Н. Храмова и А. Г. Орлова)*

Размер билетов был приблизительно 30×50 мм по окантовке. Цвет варьировался от светло-жёлтого до малинового. На билетах периода треста «Ленкомтранс» не указывался номинал (стоимость проезда), однако указывалось расстояние. Оно измерялось в станциях. В зависимости от дальности поездки билет выдавался на одну или полторы станции, или же выдавалось кратное им необходимое количество билетов. Очевидно, билет в полторы станции продавался пассажиру, который садился на одной из остановок в середине станции, и проезжал в автобусе до конца следующей станции. На билетах кондуктор обязан был надрывать номер последней станции, до которой едет пассажир.

**При проезде на автобусе.**

1. Подчиняйся кондуктору, запрещающему вход в переполненный автобус и не вступай с ним в пререкания, помни, что скоро придет другой автобус.
2. Не входи и не выходи на ходу автобуса.
3. Не входи с передней и не выходи с задней двери автобуса.
4. Не загромождай собою или своими вещами входов и выходов и проходов в автобусе.
5. Не задерживай автобус на остановке и входи в порядке очереди.
6. Бери билет на всю поездку и не утруждай кондуктора лишней работой.
7. На границе тарифного участка проверь действительность своего билета.

*Фрагмент памятки пассажиру  
(из справочника движения пассажирского городского транспорта в Ленинграде. Л. 1932. С.5)*

Вскоре неудобное понятие «станция» было заменено более понимаемым термином «тарифный участок», который, также как и станция, мог включать в себя как одну, так и несколько остановочных пунктов автобусного маршрута.

**Маршрут № 8**  
**Конечные пункты.**  
**Московский вокзал—3-д „Большевик“.**

Протяжение—от Московского вокзала до 3-да „Большевик“—12,3 км от 3-да „Большевик“ до Московского вокзала—12,6 км. Пробег—40 мин.

Путь следования: Московский вокзал—пр. 25 Октября—Шлиссельбургский пр.—пр. села Смоленского—Прогонный пер.—Новопрогонный пер.—Агафоновская ул.—Московская ул.—Экипажная ул.—Железнодорожная ул.—Кладбищенская ул.—Лесноводская ул.—пр. села Володарского—3-д „Большевик“.

Остановки.	Пробег в мин. и раст.	Остановки.	Пробег в мин. и раст.
1. Моск. вокзал	} 12 м. 3,6 км	Туда: Прогонн. пер.	} 15 м. 4,4 км 4,7 км 4,3 км 13 м.
2. Полтавская ул. . . .		Обр.: Палевск. пр.	
3. Волод. Райсовет . . .		9. Агафоновская ул.	
4. Мельница Ленина		10. Пролетарск. з-д . . .	
5. Финл. ж. д. мост . . .		11. З-д „Гигровата“ . . .	
6. Медич. Институт . . .		12. З-д „Вена“ . . . . .	
7. Завод Ленина . . . . .		13. Лесноводская . . . . .	
8. Уг. села Смоленск. }		14. З-д „Большевик“ . . . }	

**Стоимость проезда:**

1. Моск. вокзал—Финл. ж. д. мост . . . . .	15 к.
2. Володарск. Райсовет—пр. села Смоленского . . . . .	15 ”
3. Финл. ж. д. мост—з-д „Гигровата“ . . . . .	15 ”
4. Просп. села Смоленского—Лесноводск. ул. . . . .	15 ”
5. З-д „Гигровата“—з-д „Большевик“ . . . . .	15 ”
Моск. вокз.—з-д „Гигровата“ . . . . .	30 ”
Волод. Райсовет—Лесноводск. ул. . . . .	30 ”
Финл. ж. д. мост—з-д „Большевик“ . . . . .	30 ”

**Весь маршрут—45 коп.**

*Описание автобусного маршрута № 8*

*(из справочника движения пассажирского городского транспорта в Ленинграде. Л. 1932. С 49)*

В июле 1933 года трест «Ленкомтранс» был преобразован в Транспортное управление Ленинграда (ТУЛ). В 1936 году на основе ТУЛ было организовано Автомобильно-транспортное управление при Ленгорисполкоме. Двумя годами позже в его составе были образованы тресты грузовых перевозок «Ленавтогужтранс» и пассажирских перевозок «Ленавтотранс».

К концу 1930-х годов на автобусных маршрутах треста «Ленавтотранс» имели хождение билеты следующих номиналов: 15 копеек, 20 копеек, 30 копеек, 40 копеек и 1 рубль 20 копеек. Билеты разделялись на контрольные и доплатные. Билеты достоинством в 15, 30 и 40 копеек считались контрольными. По ним производится учёт пассажиров, а билеты достоинством в 20 копеек, и 1 рубль 20 копеек считались доплатными.<sup>1</sup> Размер билетов составлял приблизительно 37×28 мм по окантовке с вариациями в несколько миллиметров как

<sup>1</sup> Справочник для кондукторов автобусов, сост. Н.В. Грозмани. Л. 1940. С. 92

в большую, так и в меньшую сторону в разных партиях. Под окантовкой как правило печаталось название типографии, иногда номер заказа, совсем редко – год. Цвет бумаги также разнился от партии к партии. Рулоны печатались на обычной белой бумаге, зеленоватой, серой, а также слегка розоватой. Отличался и цвет печати. Как правило, билеты были чёрные и красные. Как ни странно, но даже цвет оттиска номера билета, который в основном был чёрного цвета, иногда пропечатывался красным. Неизменным оставалось количество цифр номера – шесть.

Путём сочетания нескольких билетов различного достоинства набирался любой размер стоимости проезда. Каждому пассажиру выдавался один контрольный билет, и необходимое количество доплатных билетов.



*Ленинградские городские и пригородные автобусные билеты середины 1930-х годов  
(из личных коллекций А. Н. Храмова, А. Г. Орлова и Д. В. Шалыпина)*



*Ленинградские городские и пригородные автобусные билеты конца 1930-х годов  
(из личных коллекций А. Н. Храмова и А. Г. Орлова)*

Выпускались также и билеты других номиналов. Кроме использования в автобусах, билеты реализовывались водителями таксомоторов как легковых, так и грузовых. В случае отсутствия у автопредприятия билетов требуемой стоимости на обратной стороне билета ставился оттиск штампа с указанием нужного номинала.



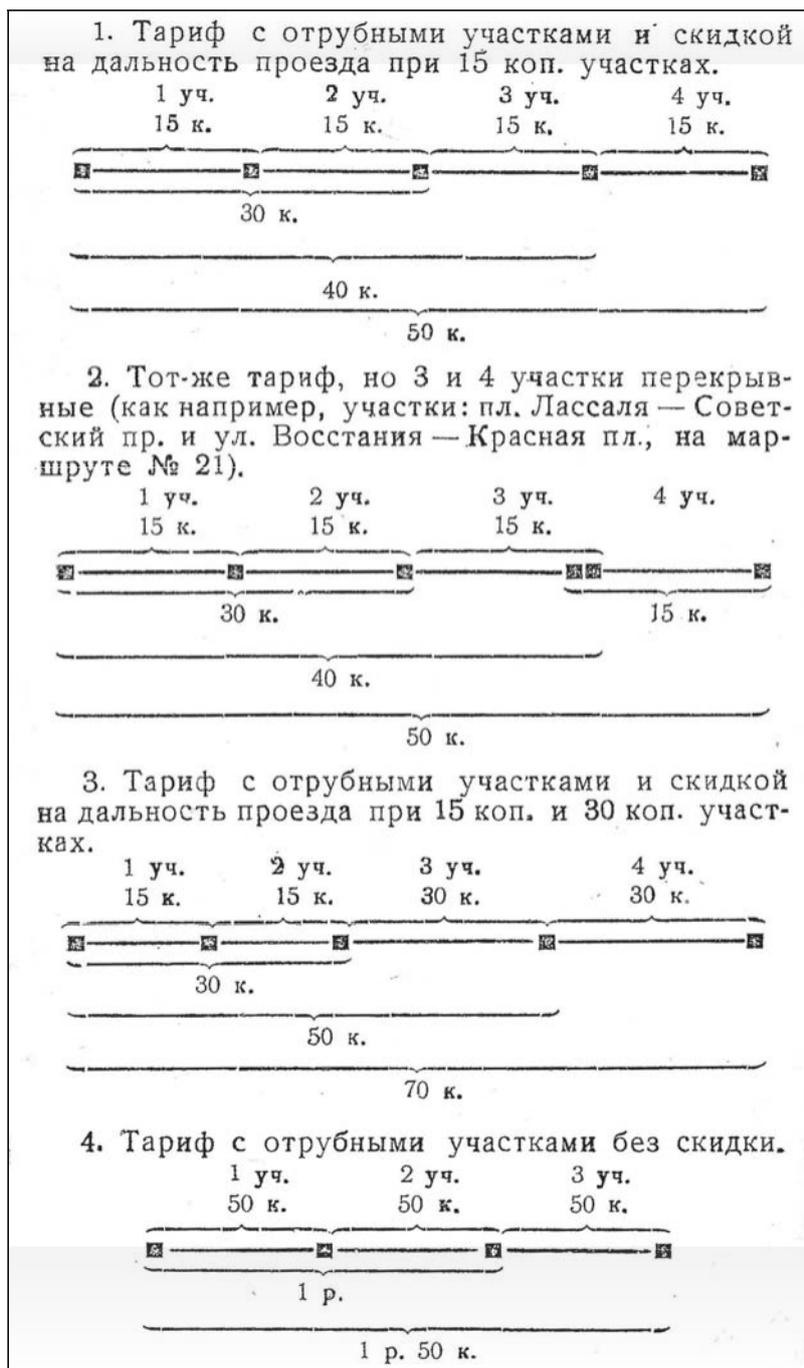
*Ленинградские автобусные билеты 1930-х годов  
(из личных коллекций А. Н. Храмова, А. Г. Орлова и К. Ю. Павлова)*

Проезд пассажиров в автобусах осуществлялся по билетам, отрываемым кондуктором от катушек и приобретаемым за наличный расчёт или в обмен на абонементные талоны, а также по билетам-карточкам. За проезд детей, ростом до 1 метра (не более одного при платном пассажире) и не занимающих отдельного места, плата не взималась.

Билет-карточка выданная Автотранспортным управлением Ленсовета РК и КД<sup>2</sup>, должна была иметь установленные печать и подпись, а также фотографическую карточку пассажира.

На автобусных маршрутах треста «Ленавтотранс» с конца 1930-х годов вплоть до начала Великой Отечественной войны применялись следующие тарифы:

1. Тариф с отрубными участками и скидкой на дальние поездки
2. Тариф с отрубными участками без скидок
3. Единый тариф



*Тарифы и тарифные участки ленинградского автобуса 1940 г.  
(из справочника для кондукторов автобусов, сост. Н.В. Грозмани. Л. 1940. С. 89)*

<sup>2</sup> Рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов.

Тариф с отрубными участками и скидкой на дальние поездки при стоимости проезда на одном участке в 15 копеек применялся на маршрутах №№ 1, 2, 4, 6, 9, 10, 11, 15, 16, 21, 25, 26, 27, 28, 29 (в городской его части), 30. Отрубными назывались участки, у которых начало каждого последующего участка совпадало с окончанием предыдущего.

Тариф со скидкой на дальность проезда (дифференциальный тариф) характеризовался не пропорциональным увеличением платы за проезд, а уменьшением стоимости по мере увеличения длины поездки. Скидка распространялась на проезд трёх и более участков и была установлена в размере 5 копеек за каждый участок.<sup>3</sup>

Перекрытыми назывались участки, у которых начало последующего не совпадало с концом предыдущего. Такие участки устанавливались в случаях, когда имелись две рядом расположенные остановки со значительным и примерно одинаковым пассажирооборотом или когда имеются слишком короткие участки.

<b>Благодатный переулоч — село Пулково</b>	
Путь следования: Благодатный пер., Московское шоссе, Киевское шоссе.	
<b>О с т а н о в к и:</b>	
	1. Свеаборгская ул.
	2. Московское шоссе, уг. Благодатного пер.
	3. Кузнецовская ул. (по треб.).
1	4. Кирпичный завод (по треб.).
	5. Автодорожный ин-т.
	6. Дом Советов.
	7. Совхоз „Электросила“ (по треб.).
2	8. Средняя Рогатка.
	9. Колония Средняя Рогатка.
3	10. Станция Шоссейная.
	11. Деревня Каменка.
4	12. Деревня Колобовка (по треб.).
	13. Село Пулково.
Тарифные участки по 30 коп.:	
	1. Свеаборгская ул. — Средняя Рогатка.
	2. Средняя Рогатка — Ст. Шоссейная.
	3. Колония Средняя Рогатка — дер. Каменка.
	4. Дер. Каменка — село Пулково.
	Стоимость проезда по 2 участкам — 50 коп.
	„ „ „ 3 „ — 70 „
	Весь маршрут — 90 коп.

### Остановки и тарифные участки маршрута № 3

Слева обозначены номера тарифных участков. Перекрываемые участки обозначены фигурными скобками.

Выделены названия остановок, являющиеся границами тарифных участков  
(из справочника для кондукторов автобусов, сост. Н.В. Грозмани. Л. 1940. С.32)



Ленинградские городские и пригородные автобусные билеты начала 1940-х годов  
(из личной коллекции А. Н. Храмова)

<sup>3</sup> Справочник для кондукторов автобусов, сост. Н.В. Грозмани. Л. 1940. С. 85

**Площадь Лассалья — проспект Памяти Обуховской обороны**

**Путь следования:** пл. Лассалья, ул. Лассалья, пр. 25 Октября, пл. Восстания, пр. 25 Октября, Шлиссельбургский пр., Деминская ул., Хрустальная ул., Казачья ул., Екатерининская ул., Агафоновская ул., Экипажная ул., проезд у Щемиловского жилмассива, Кладбищенская ул., Леснозаводская ул., пр. Памяти Обуховской обороны.

**О с т а н о в к и:**

- |    |   |   |
|----|---|---|
| 1  | } | 1. Пл. Лассалья.  |
|    |   | 2. Пр. 25 Октября, уг. ул. Лассалья.                      |
|    |   | 3. Ул. 3 Июля.  |
|    |   | 4. Ул. Толмачева.   |
|    |   | 5. Пр. Володарского.                                      |
|    |   | 6. Ул. Марата.  |
| 2  | } | 7. Ул. Восстания.   |
|    |   | 8. Советский пр.  |
|    |   | 9. Полтавская ул.   |
| 3  | } | 10. Исполкомская ул.                                      |
|    |   | 11. Красная площадь.                                      |
| 4  | } | 12. Обводный канал.                                       |
|    |   | 13. Зеркальная ф-ка (по треб.).                           |
| 5  | } | 14. Финляндский ж. д. мост.                               |
|    |   | 15. Смоляная ул. (по треб.).                              |
| 6  | } | 16. Б-ца им. Бехтерева.                                   |
|    |   | 17. Заводская ул. (по треб.).                             |
| 7  | } | 18. Б. Смоленский пр.                                     |
|    |   | 19. Пр. Елизарова.  |
| 8  | } | 20. Пересечка.  |
|    |   | 21. Завод им. Кагановича.                                 |
| 9  | } | 22. Железнодорожная ул.                                   |
|    |   | 23. Б. Щемиловка.   |
| 10 | } | 24. Щемиловский жилмассив.                                |
|    |   | 25. Кладбищенская ул., уг. Ивановской ул.                 |
| 11 | } | 26. Леснозаводская ул., уг. Кладбищенской ул. (по треб.). |
|    |   | 27. Пр. Памяти Обуховской обороны, уг. Леснозаводской ул. |
| 12 | } | 28. Станционная ул.                                       |
|    |   | 29. Бертовская ул.  |
| 13 | } | 30. Трамвайное кольцо.                                    |

**Тарифные участки по 15 коп.:**

1. Пл. Лассалья — Советский пр.
2. Ул. Восстания — Красная пл.
3. Красная пл. — Финляндский ж. д. мост.
4. Финляндский ж. д. мост — Б. Смоленский пр.
5. Б. Смоленский пр. — зав. им. Кагановича.
6. Зав. им. Кагановича — Щемиловский жилмассив.
7. Щемиловский жилмассив — пр. Памяти Обуховской обороны, уг. Леснозаводской ул.
8. Леснозаводская ул., уг. пр. Памяти Обуховской обороны — Трамвайное кольцо.

Стоимость проезда по 2 участкам — 30 коп.

” ” ” 3 ” — 40 ”  
 ” ” ” 4 ” — 50 ”

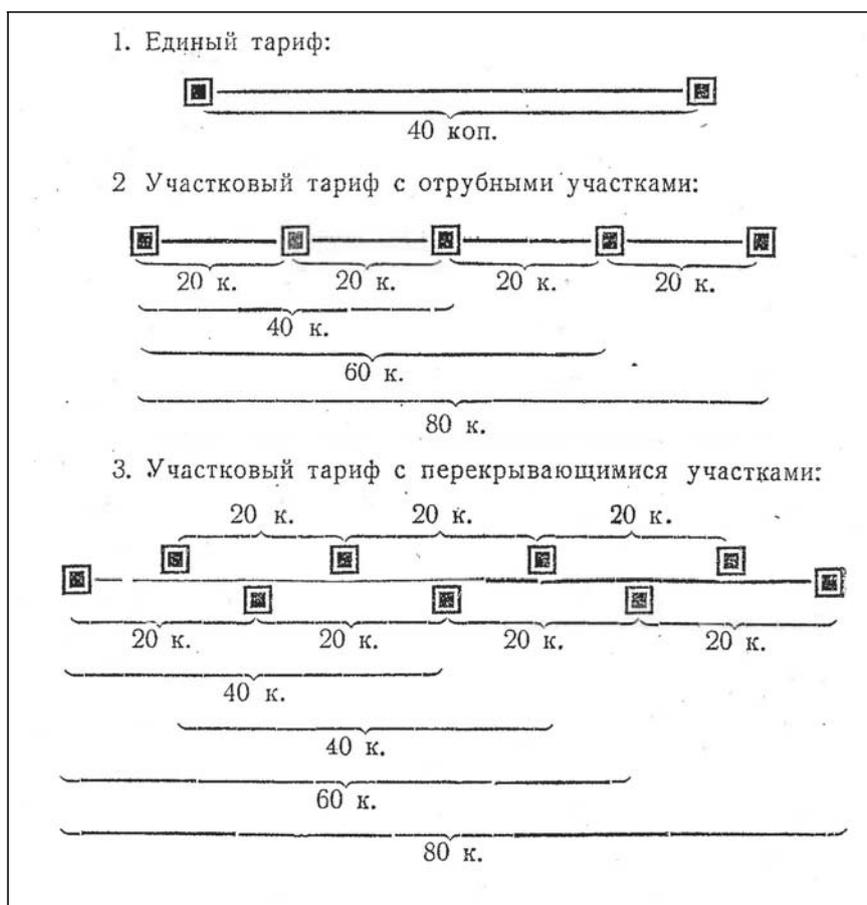
и т. д.

Весь маршрут — 90 коп.

В конце лета 1941 года регулярные автобусные перевозки в Ленинграде были прекращены. Люди и техника автобусных предприятий были задействованы для нужд фронта и тыла.

В августе 1945 года было возобновлено регулярное автобусное движение. Система оплаты в послевоенном автобусе значительных изменений не претерпела, но некоторые отличия были заметны. Повысилась стоимость проезда одного тарифного участка. Теперь она составляла 20 копеек. Также ушла в прошлое система скидок на дальние поездки. Появилось разделение на основные и дополнительные билеты. Билеты выпускались следующих номиналов: 20 копеек, 40 копеек и 1 рубль – основные; 40 копеек, 1 рубль и 4 рубля – дополнительные.<sup>4</sup> Размеры билетов не сильно отличались от довоенных и в основном имели размеры от 35 до 38 мм по высоте окантовки, и от 28 до 30 мм по ширине той же окантовки. Каких-либо жёстких нормативов, регламентирующих размер билетов, очевидно, не существовало. В таковых просто не было необходимости. Рулоны свободно размещались рядом с сумкой кондуктора.

В обязанности кондуктора входила выдача билетов по порядку номеров, отрывая их от катушек на глазах у пассажира. На выдаваемом билете кондуктор обязан был делать надрыв на месте одного из тарифных участков. Номер участка, надрываемый на билете, должен был соответствовать номеру последнего оплаченного пассажиром участка. Надрывы номеров участков делались на всех основных билетах и на дополнительных билетах достоинством в 1 рубль и выше. Билет, имевший два и более надрывов номеров участков, считался недействительным.



*Тарифы и тарифные участки ленинградского автобуса 1948 г.  
(из справочника для кондукторов автобусов, сост. Н. В. Грозмани. Л. 1948. С. 23)*

<sup>4</sup> Справочник для кондукторов автобусов, сост. Н.В. Грозмани. Л. 1948. С. 24

Согласно инструкции, каждому пассажиру кондуктор обязан был выдавать только один основной билет. Если стоимость проезда превышала номинал основного билета, кондуктор обязан был выдать дополнительные билеты на соответствующую сумму. Категорически запрещалось отрывать несколько основных билетов одной лентой, даже если пассажиры ехали организованной группой, и платил за проезд один из них. Дополнительные билеты допускалось отрывать лентой в нужном количестве, при этом они гасились кондуктором путём надрыва вдоль.

Тут нелишним будет отметить один любопытный факт: у коллекционеров сохранилось достаточно большое количество ленинградских автобусных билетов как довоенного, так послевоенного периодов. Однако практически ни на одном из них не просматриваются какие-либо специально произведённые надрывы на отмеченных на билетах тарифных участках. Из чего можно сделать вывод, что этот пункт инструкции соблюдался кондукторами не особо тщательно.

В 1948 году трест «Ленавтотранс» был ликвидирован, а входящие в его состав подразделения напрямую переподчинены АТУЛ. Соответствующим образом изменился и внешний вид билетов. Теперь на них красовалась аббревиатура Автотранспортного управления при Ленгоисполкоме.

Вскоре изменилось и название типографии, производившей автобусные билеты с середины 1930-х годов. Полиграфическая кооперативная артель инвалидов войны и труда «Иптар»<sup>5</sup> Ленгоркоопинсоюза, располагавшаяся на проспекте Маклина (ныне – Английский проспект), дом 60, была в 1954 году преобразована в артель «Полиграфист» Ленгоргалкультипромсоюза.<sup>6</sup>



*Ленинградские городские и пригородные автобусные билеты (основные) конца 1940-х годов  
(из личной коллекции А. Н. Храмова)*



*Ленинградские городские и пригородные автобусные билеты (дополнительные)  
конца 1940-х – начала 1950-х годов  
(из личной коллекции А. Н. Храмова)*

<sup>5</sup> Весь Ленинград. Адресная и справочная книга, Л. 1935. С. 413

<sup>6</sup> Бюллетень Ленгорисполкома, № 4, 1954

В 1954 году Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР был выпущен буклет «Образцы единых билетов на проезд в автобусах городских и междугородних сообщений, в легковых и грузовых маршрутных таксомоторах, на провоз багажа в автобусах и маршрутных грузовых таксомоторах», в котором был помещён полный перечень образцов билетов на все виды автомобильного общественного транспорта.



*Образцы основных городских автобусных билетов*

*(из приложения к приказу № 489 Министра автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР от 6 июля 1954 г.)*



*Образцы дополнительных городских автобусных билетов*

*(из приложения к приказу № 489 Министра автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР от 6 июля 1954 г.)*

В городах предписывалось использовать в качестве основных билеты номиналом в 15 и 30 копеек. В качестве дополнительных были установлены номиналы: 30 копеек, 90 копеек, 1 рубль 50 копеек и 3 рубля. Размер билетов по окантовке составлял 25×38 мм. Основные билеты были чёрными, дополнительные – красными.

Образцы билетов, предписываемые министерством, далеко не всегда в точности копировались на местах. И не мудрено, в разных городах Союза стоимость проезда была различной. В Ленинграде, в частности, основными номиналами автобусных билетов были 20 и 40 копеек, коих не было в министерском шаблоне.



*Ленинградские городские и пригородные автобусные билеты (основные и дополнительный) середины 1950-х годов*

*(из личных коллекций А. Н. Храмова и В. А. Фёдорова)*

В январе 1955 года весь автотранспорт Ленинграда, объединённый под руководством АТУЛ, из подчинения Ленгорисполкому был выведен, и передан Министерству автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР, а с мая 1955 года – Минавтошосдору РСФСР. Очень короткий период автобусные билеты Ленинграда имели надписи «СССР» и «Минавтошосдор».



*Ленинградские пригородные и городские автобусные билеты начала 1960-х годов  
(из личных коллекций А. Н. Храмова и А. Г. Орлова)*

1961 год для советских людей запомнился целым рядом заметных событий: полёт первого в истории Земли космонавта, деноминация рубля – денежная реформа, исчезновение с карт названия Сталинград.

В том же году в Ленинграде был введён единый тариф на проезд в общественном транспорте, и начат перевод транспорта на бескондукторное обслуживание. Стоимость проезда в ленинградских автобусах составила 5 копеек независимо от дальности поездки, в городах-спутниках – 4 копейки.

В 1960-е годы печать билетной продукции для ленинградского автобусного транспорта заказывались самым разным типографиям. В частности были задействованы типографии Ленинградского совета народного хозяйства (совнархоз, СНХ). Однако подавляющее большинство билетов для Ленинграда производилось московскими типографиями.



*Ленинградские городские автобусные билеты 1961, 1962, 1967 годов<sup>7</sup>  
(из личных коллекций Д. В. Шалятина и А. Г. Орлова)*

Автобусные билеты ленинградского изготовления имели размер по окантовке приблизительно 45×22 мм, и по ширине совпадали с использовавшимися тогда трамвайными и

<sup>7</sup> У автора нет полной уверенности в том, что все эти билеты получены в ленинградских автобусах. Меж тем, есть основания полагать, что именно такими по размеру и дизайну были ленинградские автобусные билеты данного временного периода.

троллейбусными билетами, производства тех же типографий. Печать производилась на белой бумаге красной или чёрной краской. Шестизначный индивидуальный номер был чёрным. На билетах для маршрутов со смешанным тарифом использовались билеты с пропечатанным номиналом, для городских автобусов, имеющих фиксированный тариф, номинал не печатался, на билет наносилась надпись «контрольный билет».

Билеты московских типографий начала-середины 1960-х годов отличались по дизайну от ленинградских. Размер по окантовке билетов составлял 25×50 мм. Цвета билетов в разные годы были различными: зелёный, синий, красный.

Процесс перевода на бескондукторное обслуживание общественного транспорта Ленинграда оказался длительным, и занял не один год. На смену кондукторам постепенно пришли кассы-копилки. В продаже снова появились абонементные талоны.

Изначально талоны должны были опускаться в кассу-копилку, ту же самую, в которую опускались и монеты, в обмен отрывался проездной билет. В случае присутствия в автобусе кондуктора талон обменивался у него на проездной билет.

Размер автобусных талонов 1960-х годов был схож с трамвайными того же времени, и составлял приблизительно 58×35 мм по окантовке. Талоны печатались на белой бумаге чёрной краской, красным цветом пропечатывалась цифра «5», обозначающая номинал талона. На талоне печатался текст, подробно информировавший пассажира о методах использования сего проездного документа. Талоны скрепились по десять штук друг к другу в верхней части посредством нанесения клеевого слоя. В обиход ленинградцев, как и жителей многих других городов, прочно вошло словосочетание «талонная книжечка» или просто «книжечка». Надлежит отметить, что вразрез с многолетней традицией, пропечатывавшийся на талонах индивидуальный номер состоял из пяти цифр.

С середины 1970-х годов автобусы Ленинграда начали оборудоваться компостерами – приспособлениями для гашения (компостирования) абонементных проездных талонов. К тому времени кондукторы в ленинградских городских автобусах исчезли полностью. Талоны несколько видоизменились – увеличились в размере. Теперь размер их по окантовке составлял приблизительно 63×30 мм. Цвет талонов сменился с чёрного на красный, индивидуальный номер обрёл привычный размер из шести цифр. В нижней части талона размещалась надпись о необходимости компостирования.



*Ленинградские городские автобусные абонементные талоны 1970 и 1974 годов  
(из личных коллекций А. Г. Орлова и Д. В. Шаляпина)*

Не смотря на введение единых тарифов, как в Ленинграде, так и городах-спутниках оставались маршруты со смешанными тарифами и тарифными участками. Допускалось применение билетов с отпечатанными на них тарифными участками на маршрутах с единым

тарифом. При этом кондукторам предписывалось делать надрыв на номере 1 билета при следовании от начального пункта маршрута, и на номере 2 при следовании в обратном направлении.<sup>8</sup>

Как уже писалось выше, имеется предположение, что выполнение должностных инструкций кондукторами по части надрывов тарифных участков на билетах, далеко не всегда имело место. Надрывы же билетов на маршруте с единым тарифом, вероятнее всего, не делались никогда.

Любопытно, что по инструкции 1961 года предписывалось на уличных указателях автобусных остановок, расположенных на границах тарифных участков, делать надпись «Тарифная станция».<sup>9</sup> На сколько чётко выполнялся этот пункт инструкции, достоверных сведений нет.

На маршрутах, имевших участковый тариф, номер надрыва должен был соответствовать номеру последнего оплаченного пассажиром тарифного участка (этот пункт сохранился практически без изменений с момента начала эксплуатации автобусов в Ленинграде). За проезд неполного тарифного участка плата взималась как за проезд полного тарифного участка.<sup>10</sup>

Практически все билеты имели стандартный размер по окантовке 25×36 мм, но иногда различались по цвету. Основными цветами были чёрный и синий. По внешнему виду они были очень схожи с автобусными билетами 1950-х годов. Номиналы билетов были различны.

Ленинград, ул. Галстьяна — Пушкин, вокзал		
<i>Путь следования: ул. Галстьяна, Московский пр., Киевское шоссе, шоссе Пулковое — Пушкин, Октябрьский бульвар, ул. Ленина, Привокзальная пл.</i>		
ОСТАНОВКИ		
	— Ул. Галстьяна	
1	Московский универмаг Алтайская ул.	2 коп.
2	— Средняя Рогатка — Дорога на ст. Предпортовая (по треб.)	2 "
3	Теплично-парниковый комбинат	2 "
4	— 13-й км (по треб.) — 15-й км (по треб.)	2 "
5	— 17-й км (по треб.)	4 "
6	— Киевское шоссе, 1 (по треб.) Дорога на Пушкин	4 "
7	— Совхоз «Пулковский» — 3-й км	2 "
8	Железнодорожный переезд (по треб.) 5-й км (по треб.) — 7-й км (по треб.)	4 "
9	Б. Кузьмино	2 "
ЕДИННЫЙ ТАРИФ	— Египетские ворота	
	Школьный пер.	
	10 Ул. Труда Ул. 1 Мая	4 "
	— Пушкин, вокзал	
<b>Весь маршрут — 28 коп.</b>		

### Описание автобусного маршрута № 87, 1961 год

(из справочника для автобусных бригад и линейных работников: *Городские и пригородные автобусные маршруты по городам Зеленогорск, Колпино, Красное Село, Петродворец, Пушкин, Сестрорецк и в посёлке Рощино. Л. 1961. С.28*)

<sup>8</sup> Городские и пригородные автобусные маршруты по городам Зеленогорск, Колпино, Красное Село, Петродворец, Пушкин, Сестрорецк и в посёлке Рощино: Справочник для автобусных бригад и линейных работников. Л. 1961. С.3

<sup>9</sup> Там же.

<sup>10</sup> Там же. С. 73

Согласно Правилам пользования автобусами городских и пригородных сообщений, вход в автобус осуществлялся только в заднюю дверь, а выход – из передней. Правом входа в автобус через переднюю дверь пользовались пассажиры с детьми дошкольного возраста, беременные женщины, инвалиды и лица пожилого возраста, а также персональные пенсионеры по предъявлении проездного удостоверения. Этим категориям пассажиров во всех автобусах отводилось шесть передних мест с левой стороны по ходу автобуса. Пассажир имел право бесплатно провозить одного ребёнка до 7-летнего возраста. Правом бесплатного проезда пользовались персональные пенсионеры, имеющие удостоверения на право бесплатного проезда, работники милиции в форменном обмундировании, слепые, при предъявлении членского билета общества слепых и инвалиды не имеющие обеих рук.<sup>11</sup>



*Ленинградские пригородные автобусные билеты середины 1960-х – середины 1970-х годов  
(из личных коллекций А. Н. Храмова, Д. В. Шаляпина и А. Г. Орлова)*



*Автобусные билеты городов-спутников Ленинграда 1960-х – 1970-х годов<sup>12</sup>  
(из личных коллекций Д. В. Шаляпина и А. Г. Орлова)*

В 1969 году Министерство автомобильного транспорта и шоссейных дорог РСФСР (Минавтошосдор) было разделено на Министерство автомобильного транспорта РСФСР и Министерство автомобильных дорог РСФСР. И на ленинградских автобусных билетах появилась новая министерская надпись «Минавтотранс». Такой вид билеты сохраняли вплоть до отмены оплаты проезда через кассы в городском общественном транспорте Ленинграда.

Практически не сменив дизайна к началу 1970-х, билеты ленинградского городского автобуса несколько уменьшились в размерах. Сохранив ширину в 25 мм по окантовке, длина билета составила 36 мм, против бывших пятидесяти. Вероятно, это было сделано просто с целью экономии. И действительно, все надписи, располагавшиеся на старом большом билете, прекрасно разместились и на маленьком. С начала 1970-х годов все билеты ленинградского автобуса имели красный цвет.

<sup>11</sup> Городские и пригородные автобусные маршруты по городам... С. 71, 74

<sup>12</sup> У автора нет полной уверенности в том, что все эти билеты получены в ленинградских автобусах. Меж тем, есть основания полагать, что именно такими по размеру и дизайну были ленинградские автобусные билеты данного временного периода.

Стандартный размер билета 25×36 мм сохранялся вплоть до их полной отмены в муниципальном общественном транспорте. На пригородных маршрутах, а также в маршрутных такси билеты этих размеров имели хождение вплоть до начала XXI века.



*Ленинградские городские автобусные билеты 1965, 1969, 1975 и 1978 годов  
(из личной коллекции Д. В. Шалыгина)*



*Ленинградские городские единые абонементные талоны 1980-х – начала 1990-х годов  
(из личной коллекции Д. В. Шалыгина)*



*Ленинградские городские единые абонементные талоны 1980-х годов  
(из личной коллекции К. Ю. Павлова)*

С декабря 1985 года в Ленинграде был введён единый тариф для проезда в общественном транспорте. С этого же времени в продаже появились единые абонементные талоны.

На протяжении 1980-х годов талоны несколько раз менялись внешне, но незначительно. По высоте талоны не менялись, сохраняя размер 63 мм. По ширине же отдельные серии были уже, размер их колебался от 25 до 30 мм.

К середине 1980-х годов метод скрепления талонов принципиально изменился. Привычные и удобные «книжечки» сменились «ленточками». Теперь они соединялись друг с другом по длинной стороне талона, между талонами должна была делаться просечка для более удобного отрыва. Неизменным осталось количество – 10 штук. Но если в «книжечке» серия всех билетов была одинаковой, а отличались индивидуальные номера, то в «ленточке» все десять билетов имели один и тот же номер, а серии билетов были различны. Все абонементные талоны для Ленинграда печатались в Москве, имели красный цвет, иногда – с вариациями оттенков. В подавляющем большинстве случаев талоны имели шестизначный номер, но выпускались партии и с пятизначными номерами. Причины выпуска серий таких талонов доподлинно не ясны. Следует отметить, что это были не единичные случаи. В начале 1970-х годов ряд талонов как трамвайных, так и автобусных имели номер, состоящий из пяти цифр. На троллейбусных же абонементных талонах в Ленинграде пятизначный номер был преобладающим.

В 1987 году кассы в общественном транспорте Ленинграда были отменены. Единственным документом для разового проезда в городском автобусе стали абонементные талоны, продававшиеся как водителями автобусов трамваев и троллейбусов, так и во множестве специальных и неспециальных киосков.

Пройдёт десять лет, и в автобусах снова появятся кондукторы, а с ними и билеты. Но это уже совсем другая история, достойная отдельного описания.

Денис Шаляпин  
© [www.kupsilla.ru](http://www.kupsilla.ru)