

Научно-исследовательская работа

Краеведение

**ЭВОЛЮЦИЯ ГОРОДСКОГО ТРАНСПОРТА
МУНИЦИПАЛИТЕТА КИШИНЕВ**

Выполнил:

Бынзару Кирилл Александрович

учащийся 9 класса

Теоретический лицей имени А.С. Пушкина,

Республика Молдова, г. Кишинев

Руководитель:

Докина Светлана Андреевна

учитель истории, высшая дид.степень

Теоретический лицей имени А.С. Пушкина,

Республика Молдова, г. Кишинев

Введение

Современный Кишинёв в плане транспорта ничем не отличается от любого другого современного города. По ровным дорогам городских улиц нескончаемым потоком едут машины, троллейбусы, маршрутки. На данный момент в Кишинёве насчитывается около 318 000 автомобилей, 430 троллейбусов, 108 автобусов и 1200 маршрутных такси.

Актуальность данного исследования очевидна – житель любого города обязательно пользуется городским транспортом. Поэтому история городского транспорта моего родного населенного пункта – муниципия Кишинева – безусловно, вызывает интерес.

Целями данного исследования будут: изучение истории городского транспорта Кишинева, составление классификации городского транспорта, выявление личностей, причастных к развитию транспорта города, определение главных транспортных проблем столицы Республики Молдова.

Задачи исследовательской работы:

- выяснить историю городского транспорта Кишинева;
- изучить виды городского транспорта;
- проанализировать главные транспортные проблемы современного Кишинева.

Методами исследования являются: изучение и обобщение специальной литературы по этому предмету, наблюдение, сравнение, фотографирование.

Городской транспорт Кишинева прошел долгую эволюцию – от извозчиков до комфортабельных троллейбусов всего за 200 лет.

1. Общественный транспорт Кишинёва в XIX-нач. XX веков

В XIX веке в Кишинёве самым популярным видом транспорта были **извозчики**. Всего на конец века их насчитывалось около 150 человек. Их можно классифицировать следующим образом:

1. **Легковые извозчики**. Они делились на брички и дрожки (брички посolidнее, а дрожки попроще).

2. **Грузовые извозчики.** К грузовым относили водовозов, которые были неотъемлемым атрибутом старых кишинёвских улиц.

Кроме того, извозчики делились на три класса, и стоимость извозчичьих услуг росла от третьего к первому. Классификация эта зависела от технического оснащения того или иного извозчика, что в свою очередь влияло на комфорт и качество поездки.



Бричка на улицах Кишинёва



Извозчики возле здания Госдумы

Извозный промысел был довольно прибыльным. Например, И. С. Аксаков, во время пребывания в Кишинёве в 1848 году нанимал извозчика за 40 копеек серебром в час. Для сравнения – тарелка щей в трактире тогда стоила 10 копеек.

О кишинёвских извозчиках писал в начале XX века Владимир Короленко: «Впрочем, названия этих узких, кривых и запутанных улиц и переулков даже кишинёвцы знают довольно плохо, и еврей-извозчик (здесь очень много извозчиков-евреев...) сначала и не понял, куда нам надо»[1, с. 5]

Извозный промысел в Российской Империи строго регламентировался. В 1887 году были изданы правила о сборе с извозного промысла: сбор не мог превышать 10 рублей в год с каждой лошади, употребляемой в извоз; высший размер сбора в пределах указанной суммы определялись по каждому городу министром внутренних дел, по соглашению с министром финансов[6].

Законом 1900 года земским учреждениям было предоставлено право издавать обязательные постановления, касающиеся производства легкового

извозного промысла, и устанавливать таксы за пользование извозчичьими экипажами вне городских поселений.

В апреле 1888 года Кишинёвская городская дума приняла решение о строительстве конно-железной дороги и заключила контракт с частными предпринимателями Романовичем, Свитальским и Рогазинским об устройстве и эксплуатации конной трамвайной линии сроком на 42 года [2, с. 491]. В течение года на Александровской улице (ныне бул. Штефана чел Маре) и частично на других центральных улицах была построена трамвайная линия протяжённостью 6 вёрст (6,4 км). Рельсы завозились с Брянского железнодорожного завода; 5 открытых вагонов были закуплены в Варшаве, 7 закрытых – в Одессе. [6] Вагон везла по рельсам пара лошадей, откуда и название - конка.



Кишиневская конка, XIX в.



Вагон конки, музей героев труда

Вскоре трамвайная линия со всем хозяйством перешла в собственность присяжного поверенного Розинга, кишинёвского купца Бакала, инженеров Сербова и Лозинского, учредивших в 1895 году акционерное общество.

В 1896 году всё предприятие перешло в собственность образованного в Брюсселе бельгийскими предпринимателями «Анонимного общества Кишинёвских конно-железных дорог».

В 1897 году Городская дума утвердила проект строительства второй очереди конно-железной дороги, соединившей центр города с

железнодорожным вокзалом. Фактически, это означало начало трамвайного транспорта.

К 1910г. протяжённость трамвайных линий составила 12,5 км, число вагонов в движении составляло 20, количество перевозимых пассажиров – около 2 млн человек в год. В следующем году с бельгийским акционерным обществом был подписан соответствующий концессионный договор. Для более качественного сообщения были построены новые трамвайные линии: от улицы Александровской до железнодорожного вокзала, и от улицы Пушкинской до Скулянской рогатки. В конце 1913 года конка была переведена на электрическую тягу. Работало 4 маршрутные линии. Общая протяжённость путей составляла 14 км, максимальное количество вагонов на всех линиях – 30.

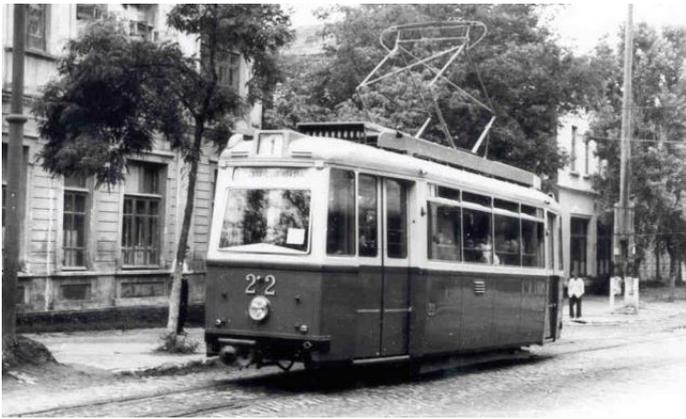
В период нахождения Бессарабии в составе Румынии кишинёвский трамвай по-прежнему принадлежал бельгийскому акционерному обществу. После присоединения к СССР в 1940 году трамвайное предприятие было национализировано.

В период 1941-1944гг. трамвайные линии очень сильно пострадали, как от бомбежек города, так и от бесхозяйственного отношения румынских властей.



В этой газетной статье 1942 г. говорится о том, что из Одессы в Кишинев прибыл железнодорожный состав, который привез 6 км рельсов... из Одессы.

Регулярное движение трамвая возобновилось только в 1946 году. Сеть трамвайных линий превысила 17 км, а количество ежегодно перевозимых пассажиров составило около 9 млн человек.



Трамвай по ул. Фрунзе, 1954



Сохранившиеся трамвайные столбы

2. Кишинёвский транспорт в советское время

В период существования МССР городской транспорт Кишинёва претерпел качественные изменения. В данном исследовании предпринята попытка дать краткую классификацию городского транспорта столицы Молдовы.

Троллейбус

Постепенно на смену трамваям приходят троллейбусы.

Выдвигались две причины в пользу исчезновения трамвая как вида транспорта: шум и неэкономичность.



Первые кишиневские троллейбусы. На заднем плане видны солдаты, демонтирующие трамвайные рельсы, 1949

Первый троллейбус был пущен в Кишинёве в 1949 году по проспекту Ленина (ныне бул. Штефана чел Маре) от железнодорожного вокзала до Медицинского института [2, с. 492] К 1990 году в городе функционировало 3

троллейбусных парка. Сейчас маршрутов уже 38, троллейбусов по городу насчитывается около 280, хотя потребность в них составляет более 350 машин.

К положительным характеристикам троллейбусов можно отнести: мобильность (маршрут троллейбуса скорректировать труднее, чем автобуса, но легче, чем трамвая), маневренность (троллейбус может объехать препятствие лучше, чем трамвай, но его подвижность ограничена), безопасность для пассажиров (для посадки и высадки пассажиров троллейбус подъезжает к тротуару, не заставляя их лезть под колеса машин), экологичность и экономичность.

Отрицательные характеристики троллейбусов: зависимость от наличия тока в электросетях, маневренность троллейбуса больше, чем у трамвая, но меньше, чем у автобуса, троллейбус не может объехать пробки и места ДТП, троллейбусы не могут обогнать друг друга - так же, как и трамваи.

На данный момент проезд на троллейбусе в Кишинёве стоит 2 молдавских лея – это самая низкая цена в Европе. Из-за эпидемии коронавируса вместо отрывных талончиков используются кассовые аппараты. В период Нового Года по Кишинёву курсируют несколько «новогодних» троллейбусов, украшенных гирляндами, а также во всех троллейбусах звучат рождественские народные и современные песни. Совсем недавно в Кишинёве появились экскурсионные троллейбусы: они работают по субботам и воскресеньям, экскурсии проводятся 4 раза в день на трёх языках: румынском, русском, английском; вместимость туристического троллейбуса составляет не более 22 сидячих мест, стоимость экскурсии – 30 леев, для определённых категорий лиц организуются бесплатные поездки [5].

Автобус.

Автобусное сообщение было введено в Кишиневе в марте 1946 года. Сначала городские автобусы были марки ЗИС-155 и ПАЗ-651. Все линии и по сей день обслуживаются Вторым автобусным парком.



Автобус марки ПАЗ-651

Автобус марки Икарус- 280

Автобус ЛиАЗ-5256

Общее число автобусов на линиях достигло 108, из которых около 30-ти – «Икарус-280» и 30 автобусов марки ЛиАЗ-5256. С 2006 г. примэрия города начала приобретать для автобусного парка машины германской фирмы MAN.

В настоящее время в городе действуют около 27 маршрутов автобусов. Автобусный парк города насчитывает 108 автобусов, при реальной необходимости в 200 автобусов. Стоимость проезда – 3 лея.

Маршрутное такси

Первая внутригородская линия маршрутных такси была введена в 1968 г. с целью улучшения перевозки пассажиров из центра города в жилые районы. На 1982 год в Кишиневе функционировало 17 маршрутов, по которым ездили 11-местные микроавтобусы РАФ [2, с. 482].

В Кишинёве данный вид транспорта является самым доступным, так как охватывает весь город и курсирует намного чаще, чем автобусы и троллейбусы. Сейчас общее число машин на линиях составляет примерно 1250. В настоящее время действуют больше 70 маршрутов.



Стоянка маршрутных такси

Проезд в маршрутном такси стоит 3 лея. К 2023 году примэрия Кишинёва планирует отменить все маршрутные такси. У этого решение есть несколько причин; по новым принятым стандартам общественного транспорта маршрутки Кишинёва не подходят по: 1) возрасту, так как они слишком старые; 2) средней плотности пассажиров, которую хотят снизить в 2 раза 3) оборудованию, так как все транспортные средства должны иметь кондиционер, которого нет во многих маршрутках 4) размеру единиц общественного транспорта – минимальная длина – 7.5 м, высота – 3 м.

Такси

Первые легковые такси появились в Кишинёве в 1949 году. К 1983 году в городе насчитывалось 650 автомобилей такси, из которых 76 было радиофицировано [2, с. 482]. Сейчас в городе функционируют около 25 частных таксомоторных компаний: Star Taxi, Tornado, Omega Taxi, Smile Taxi, Taxi Lux, Lemon, Meridian, также Яндекс Такси и др. Цена по городу варьируется от 30 до 60 леев, в зависимости от длины маршрута.

Фуникулёр

В 1983 году в газете «Вечерний Кишинёв» было объявлено о начале строительства в Кишинёве канатной подвесной дороги. Согласно проекту, маршрут подвесной дороги пролегал от улицы Николай Костин до ул. Каля Ешилор, напротив парка «Ла Извор». Проектированием дороги занимались архитекторы и инженеры из Тбилиси, а открытие дороги должно было быть приурочено к шестидесятилетнему юбилею образования МССР и Компартии Молдавии [4].

Однако дорога была сдана в эксплуатацию лишь в 1990 году, с шестилетним опозданием. Общая стоимость работ составила 7 миллионов советских рублей.

В настоящее время канатная дорога закрыта. Существует несколько версий закрытия канатной дороги, согласно неофициальной версии причиной послужило трагическое падение в 1995г. человека из кабины, причём тот выпрыгнул из неё специально, поспорив с товарищем. По другой версии,

которую высказывают официальные лица, канатная дорога была законсервирована потому, что пассажиропоток был низкий, и она не окупалась.

В 2010 году был объявлен поиск инвесторов, которые должны отремонтировать и снова запустить канатную дорогу. Представители администрации города заявили о том, что к ним поступил ряд выгодных инвестиционных предложений. Летом 2011 года должен был состояться тендер и таким образом, должен был быть выбран наиболее приемлемый инвестор.

В 2012 году городские власти объявили о создании сети канатных дорог в Кишинёве, одна из которых будет включать в себя уже существующий участок. Ряд канатных дорог должен был связать районы Ботаника и Центр, Чеканы и Рышкановка и район Боюканы через Скулянку с Петриканами. Однако прошло уже 10 лет, а проект все еще не реализован.

Метро

Молодые дизайнеры из технического Университета Молдовы представили проект карты метрополитена Кишинёва на рассмотрение в Министерство Транспорта и Путей Сообщения, как вариант развития транспортной инфраструктуры города. Проект метрополитена Кишинёва находился в стадии разработки и был предусмотрен в рамках плана развития на 2020 год. Однако он был заморожен из-за тяжёлой экономической ситуации в стране. Я считаю, что метро не подходит для Кишинёва по трем основным причинам:

- 1) Отсутствие финансирования.
- 2) Холмистый рельеф, который сильно затруднит постройку и увеличит расходы на строительство.
- 3) Сейсмическая зона, в которой расположен Кишинев.

3. Транспорт Кишинёва в XXI веке

Как было сказано в начале исследования – современный кишинёвский транспорт практически не отличается от городского транспорта любого другого города мира. Единственное отличие, пожалуй – отсутствие трамваев. Однако в начале этого века правительство Кишинёва попыталось вернуть трамваи на

улицы Кишинёва. Планировалось это сделать в два этапа: первый до 2015 года - строительство трамвайной линии, которая пройдет по центру города. Она свяжет такие районы, как Аэропорт - Ботаника - Центр - Боюканы - зона отдыха Ватра; и второй до 2025 года: построить трамвайные линии во всех районах города, а также скоростную трамвайную линию, которая охватит все населенные пункты муниципия [3]. Однако до сих пор этот проект остался лишь на бумаге.

Так же, как и во всём мире, в Кишинёве появляется всё больше и больше электромобилей, или гибридных автомобилей. Наш город стремится стать более чистым путём избавления от выхлопных газов, которые выделяются автомобилями с двигателем внутреннего сгорания. Но верный ли это путь для нашего города?

Проанализируем краткую историю. Стоит заметить, что первый электромобиль был создан ещё в 1841 году, даже раньше, чем двигатель внутреннего сгорания, который появился в 1885г. Но тогда машины с электродвигателями проиграли маркетинговую гонку, так как стоили намного дороже, имели меньший запас хода и нуждались в длительной зарядке, занимавшей часы. О выхлопных газах на рубеже XIX – XX вв. никто не задумывался.

Почему же сейчас всё наоборот? Почему почти все цивилизованные страны в большей или меньшей степени вытесняют с рынка автомобили с двигателями внутреннего сгорания? Потому что все беспокоятся о загрязнении воздуха?

Как ни странно, нет. Известно, что в 1973 году в мире случился топливный экономический кризис. Произошел он по причине того, что страны ОПЕК (то есть страны южной Азии - экспортёры нефти, которые контролировали около 70% всех запасов этого ресурса на планете) подняли цены на нефть, и никто ничего не мог с этим сделать, так как нефть была необходима, а брать её было больше неоткуда. Тогда страны Евросоюза и США поняли, что они не хотят зависеть от стран-экспортёров нефти и газа и начали

активно бороться с использованием этих ресурсов в качестве топлива под предлогом загрязнения и продвигать электродвигатели. Но на самом деле электродвигатели ничуть не экологичнее бензиновых двигателей или двигателей на газе.

Аккумуляторы для них делаются из лития, а чтобы добыть 1 тонну лития нужно переработать 250 тонн породы или 750 тонн солевого раствора, в которых содержится этот металл. А очистить литий от этих примесей можно только химическим путём, и остатки от этого процесса просто сливаются в землю или воду, или уходят в атмосферу в виде углекислого газа. Также, для получения 1 тонны лития нужно испарить 1900 тонн пресной воды.

А после использования 95% аккумуляторов выкидывается и закапывается в землю, а 5% утилизируется – то есть сжигается или растворяется в химикатах и отходы от этих процессов выкидываются или закапываются в землю – именно так происходит утилизация.

Исходя из вышесказанного, я могу сделать вывод, что электродвигатели нанесут намного больше вреда Кишинёву, чем выхлопы от двигателей внутреннего сгорания. Поэтому до появления по-настоящему чистого двигателя, кишинёвский транспорт, за исключением троллейбусов, должен работать на двигателях внутреннего сгорания. Троллейбусы, во-первых, дешевле эксплуатировать благодаря электрической тяге, а во-вторых, для них в 2020 году наконец-то была выделена отдельная линия движения, что позволит избежать пробок.

Заключение

В представленной исследовательской работе мною была изучена история городского транспорта Кишинёва, показана эволюция транспорта от извозчиков до современных видов транспорта, к которым относятся троллейбус, автобус, маршрутное такси и такси.

В Кишиневе существуют свои проблемы, связанные с транспортом. Это и загазованность атмосферы выхлопами, и разбитые дороги, и антисанитарное состояние некоторых видов транспорта. Но главное, что городской транспорт выполняет свою главную задачу: доставляет горожан даже в самые отдаленные точки Кишинева.

Список литературы:

1. Короленко В.Г. Дом №13, Собрание сочинений в десяти томах, т.9, М.: Гослитиздат, 1954
2. Энциклопедия «Кишинев», 1984, Кишинев, Главная редакция Молдавской Советской энциклопедии

Интернет-источники:

3. Возвращение трамвая, или как Кишинев спасут от автомобильных пробок. Режим доступа: <https://www.kp.md/daily/25822/2799690/>
4. Кишиневская канатная дорога. Режим доступа: <https://www.prospect.md/ru/history/gorodskoj-transport/kanatnaya-doroga.html>
5. Расписание кишиневского экскурсионного троллейбуса. Режим доступа: <https://locals.md/2021/raspisanie-kishinyovskogo-ekskursionnogo-trollejbusa/>
6. Материалы сайта <http://oldchisinau.com/>

Приложение 1

Поздняя ночь. Громокая колёсами на стыках рельсов, по улице Фрунзе в направлении депо мчится последний трамвайный вагон. Радостно на душе у водителя Ивана Прутяну. И как бы выражая радость своих чувств, он нарушает ночную тишину трелями звонков. Но вот и депо. Последний звонок — и вагон под номером 26, как и все остальные, больше не покажется на улицах города.

Кишинёвский трамвай, который в течении сорока восьми лет служил неотъемлимой частью городского пейзажа, отжил свой век. По решению

городского Совета вчера трамвай на маршрутах улиц Фрунзе, Армянской и Павловской прекратил своё существование.

Трамвай. Как много связывает его со старым, утопающим в грязи Кишинёвом, с его немощёнными улицами, покосившимися хибарками. Как не похож прежний Кишинёв на новый, социалистический город с его покрытыми асфальтом широкими магистралями, по которым мчатся комфортабельные троллейбусы. Многие из работников трамвайно-троллейбусного Управления с горечью вспоминают время, когда хозяином трамвая было Бельгийское общество, когда забота о куске хлеба вытесняла у них все другие заботы.

Иван Прутяну сравнительно молодой водитель трамвая. Работает он лишь с 1952 года. Но прекращение работы трамвая его не пугает. Вот уже два месяца, как он занимается на курсах водителей троллейбуса и скоро, очень скоро сядет за руль современной машины. Он счастлив, что будет водить троллейбусы по магистралям нового, в корне преобразившегося города.

— Первые троллейбусы,- рассказывает начальник трамвайно-троллейбусного управления М. Л. Гольдштейн, — были пущены в Кишинёве по улице Ленина в октябре 1949 года ко дню празднования 25-летия республики. Всего курсировало шесть вагонов. Сейчас по пяти троллейбусным маршрутам курсируют 65 троллейбусов, связывающих почти все части города с его центром. Только с начала этого года троллейбусом перевезено около 18 миллионов пассажиров. На линиях прекратилось движение трамваев. Их заменяют троллейбусные и автобусные маршруты. Уже ведётся реконструкция улицы Фрунзе. Новый современный транспорт всё прочнее и прочнее входит в быт жителей молдавской столицы, преображая её жизнь.

Газета «Вечерний Кишинев», 1961г.