

А.В. Горшенин

ИЗ ИСТОРИИ ВОЗНИКНОВЕНИЯ  
ТРОЛЛЕЙБУСНОГО СООБЩЕНИЯ В Г. КУЙБЫШЕВЕ

Развитие одного из популярных видов городского пассажирского транспорта – троллейбуса – имеет длительную историю. Идея устройства «безрельсового трамвая» впервые была реализована на практике фирмой Сименс-Гальске, построившей в 1882 г. троллейбусную линию в пригороде Берлина – Шпандау. В 1891 г. открылась троллейбусная линия в Билятеле у Кенигштейна-на-Эльбе, организатором и инициатором этой линии и целого ряда последующих стал немецкий инженер Шиман<sup>1</sup>. Поэтому родоначальником этого вида транспорта можно считать Германию. Изначально именно здесь троллейбусное сообщение получило наибольшее распространение. За период 1882-1914 гг. в Германии возникло до 20 троллейбусных предприятий. Несколько позднее чем в Германии, но всё же до начала Первой мировой войны, использование троллейбусов началось в Англии, Франции и Италии<sup>2</sup>.

В России же изобретением прототипа троллейбуса занимался горный инженер П.А. Фрезе. Сотрудничая с изобретателями И.В. Романовым и С.И. Шуленбергом, ему удалось изготовить опытные образцы первых российских троллейбусов. Но на этом история троллейбуса в дореволюционной России закончилась, так и не выйдя за рамки опытных моделей и линий<sup>3</sup>.

Широкое распространение и развитие троллейбусы получили уже после Первой мировой войны. Это объясняется целым рядом причин технического и экономического порядка. К их числу следует отнести успехи в области автостроения и производства тяжелых машин, достижения которых могли быть перенесены в конструкцию троллейбусов. Создавались удачные конструкции токоприемника и воздушной проводки, наряду с применением пневматики и улучшения качества дорог. Данные обстоятельства резко изменили структуру троллейбуса, сделав его экономически выгодным видом транспорта, что и обеспечило начало его широкого распространения.

К 1931 г. в Англии троллейбусное сообщение имело в 36 городах с длиной линий в 400 км и количеством машин более 600 единиц; в США троллейбусы эксплуатировались в 20 городах, общая длина сети насчитывала 420 км, обслуживали ее 266 троллейбусов. В других странах к этому времени троллейбусное сообщение имело лишь в виде отдельных линий<sup>4</sup>.

В эти же годы в Советском Союзе также решили организовать троллейбусное сообщение. Первая линия протяженностью 7 км была пущена в Москве 7 ноября 1933 г. как опытная линия, а постоянная эксплуатация троллейбуса началась уже с 15 ноября 1933 г. В постройке самих троллейбусов и линии приняли участие свыше десятка предприятий и заводов: НАТИ, Динамо, завод им. Сталина, Ярославский автомобильный завод, СВАРЗ, АРЕМАЗ, тормозной завод, завод «Изолятор» и мастерские электрохозяйства Московского трамвая.

Первый этап эксплуатации троллейбуса сразу же выявил ряд преимуществ перед другими видами транспорта: быстрота передвижения, удобство в использовании, отсутствие шума и запаха, а также ряд технических и экономических преимуществ. Первую опытную линию обслуживали только два троллейбуса, которые успели построить к этому времени<sup>5</sup>.

К концу 1935 г. Москва располагала уже 50 троллейбусами марки «ЛК» (первая советская модель, названная так в честь Лазаря Кагановича), а к 1937 г. троллейбус эксплуатировался в Киеве, Ростове-на-Дону, Ленинграде и Тбилиси<sup>6</sup>.

После начала Великой Отечественной войны и мобилизации автотранспорта для нужд армии, а также нехваткой горючего, основная тяжесть пассажирских перевозок в крупных городах СССР легла на электротранспорт, в частности на троллейбус.

В октябре 1941 г., в связи с тяжёлой обстановкой на фронте, из Москвы в Куйбышев в срочном порядке были эвакуированы 105 троллейбусов марок «ЯТБ-1», «ЯТБ-2» и «ЯТБ-4». Здесь была организована так называемая троллейбусная эвакуобазы. Для сохранения троллейбусов вместе с ними из Москвы прибыла сопровождающая группа во главе с инженером московского троллейбуса А. Хмелевым и двумя водителями троллейбуса - М. Луцинским и А. Сыровой. Эвакуобазы располагались на территории стадиона «Локомотив» и охранялась ВОХРом.

В связи с этим у г. Куйбышева появилась реальная возможность организовать троллейбусное движение, так необходимое для индустриального центра. В феврале 1942 г. городские власти решили использовать часть этих машин и наладить в г. Куйбышеве троллейбусное сообщение по двум линиям в старой части города (от вокзала до площади Революции и от ул. Льва Толстого до Дома сельского хозяйства) и создать троллейбусный парк на 50 машин. Началось составление проекта.

12 мая 1942 г. бюро Куйбышевского Горкома ВКП(б) приказало начальнику управления Куйбышевских городских железных дорог (так называлось будущее трамвайно-троллейбусное управление) Терехову приступить к работам по строительству троллейбуса не позднее июня, со сроком окончания и ввода в эксплуатацию к 15 августа 1942 г.<sup>7</sup>

27 июня 1942 г. по решению Куйбышевского горсовета началось строительство первой очереди троллейбуса по маршруту от железнодорожного вокзала по улицам Льва Толстого и Куйбышева до площади Революции длиной 6,5 км. Осуществление строительства было возложено на особое проектно-монтажное управление № 8 Центроэлектромонтаж<sup>8</sup>. В августе 1942 г. началось строительство площадки для троллейбусного депо<sup>9</sup>. Куйбышевский горсовет принял решение открыть движение троллейбуса к двадцать пятой годовщине Великой Октябрьской социалистической революции<sup>10</sup>.

Несмотря на то, что СНК СССР выделил для г. Куйбышева всё необходимое и даже обязал наркомат путей сообщения обеспечить перевозку троллейного провода из Ташкента и спецчастей из Москвы<sup>11</sup>, материалов для строительства контактной сети катастрофически не хватало. По трассе вместо металлических столбов устанавливались сдвоенные деревянные опоры. Предприятия города оказывали всестороннюю помощь в изготовлении материалов. Так, завод имени Масленникова отлил необходимую арматуру из бронзы и чугуна, кабельный завод обеспечил строительство профилированным контактным проводом. Брали обычный круглый провод и строгали на нём канавки. Профиль получался, конечно, далёким от идеального, и его трудно было крепить, особенно на кривых, но это был всё же выход из положения<sup>12</sup>.

Учитывая недостаток материалов и в целях ускорения постройки линии, власти города разрешили ТТУ снять металлические мачты с улиц Венцека и Максима Горького (где ранее действовало трамвайное сообщение) для подвески троллейбусного провода на площади Революции<sup>13</sup>.

Рассматривая строительство троллейбусной линии, не стоит забывать о подвижном составе, которому предстояло работать на этой трассе. Остановимся на весьма любопытном факте. Куйбышевские обком партии и горисполком просили наркомат коммунального хозяйства выделить из числа хранящихся в г. Куйбышеве московских троллейбусов 20 машин. В свою очередь руководители Мосгорисполкома категорически возражали против передачи троллейбусов. Но А.Н. Косыгин поддержал ходатайство властей г. Куйбышева, в результате чего СНК СССР принимает решение о выделении необходимых троллейбусных машин<sup>14</sup>.

Изначально трасса монтировалась однопутная (точно так же была смонтирована первая троллейбусная линия в Москве осенью 1933 г.), на обоих ее концах устроены разворотные петли. Питание маршрута намечалось от трамвайной тяговой подстанции. Монтаж контактной сети и фидеров закончился 3 ноября 1942 г. Работами руководил С.В. Ананченко, за техническую часть отвечал инженер И.М. Клемперт<sup>15</sup>.

Уже 4 ноября 1942 г. 5 готовых троллейбусов и техпомощь отбуксировали на привокзальную площадь. На следующий день все водители сделали по несколько обкаточных рейсов по маршруту на одной и той же машине. А 6 ноября, после краткого митинга, была перерезана красная лента, и троллейбус вышел в первый пассажирский рейс<sup>16</sup>.

О столь важном для г. Куйбышева событии в те дни сообщала областная газета «Волжская Коммуна»: «Звонок по телефону. С Красноармейской подстанции сообщили: через минуту включаем ток. Ровно в 10 час. 21 мин. лампочка троллейбуса зажглась. Подняли штанги. И голубая машина, напоминающая огромную черепаху, слегка вздрагивая на мягких рессорах, тронулась в первый путь. Пробный рейс по маршруту «Вокзал - площадь Революции». За рулем опытный водитель - москвич т. Луцинский. Он в униформе, на фуражке с галунами значок «КТ» (куйбышевский троллейбус). Троллейбус плавно движется. Редкие остановки. Пассажиры выходят из салона, осматривают путь. Это - члены приемочной комиссии: представители горкома, горсовета, управления троллейбусным парком. Вместе с ними - строители, монтажники, электрики. Они едут по трассе, которую ещё сегодня на рассвете заканчивали. По 40 часов оставались они на вышке, невзирая на холод, ночную темень, лихорадочно работали, чтобы сдержать обещание - открыть движение к празднику...»<sup>17</sup>.

Регулярное движение по однопутной линии осуществлялось только 6 дней: с 11 по 16 ноября 1942 г. С середины ноября до 3 декабря троллейбус не работал по причине того, что велся монтаж второго пути троллейбусной линии. Это позволило увеличить число машин на линии. С 4 декабря 1942 г. началась постоянная эксплуатация троллейбуса: по линии стали курсировать 4 машины «ЯТБ-2» с интервалом 10-12 минут. Всего городу к началу 1943 г. были переданы 6 машин «ЯТБ-1» и 15 «ЯТБ-2», но большинство из них были сильно изношены, и уже в 1944 г. их осталось на балансе 7 (только «ЯТБ-2»). Движение машин заканчивалось с наступлением темноты (из-за условий светомаскировки). Так как депо отсутствовало, то все машины оставались под открытым небом на трассе линии, в районе вокзала<sup>18</sup>.

За 6 дней пробной эксплуатации троллейбуса (11-16 ноября 1942 г.) продали 20,7 тыс. билетов. Выручка же составила 10,35 тыс. руб.

Исходя из результатов пробной эксплуатации, намечались следующие плановые показатели на декабрь месяц: при выпуске на линию четырёх машин планировалось продать 129,6 тыс. билетов и получить выручки 69, 8 тыс. руб.<sup>19</sup>

Намеченный план по работе троллейбуса на декабрь 1942 г. был даже перевыполнен. Показанные

высокие результаты в работе троллейбуса давали надежды на скорое строительство второй троллейбусной линии.

И действительно, уже 24 ноября 1942 г. СНК СССР выпустил распоряжение о строительстве троллейбусной линии из центральной части города в промышленный район Безымянку, который находился в нескольких километрах от города. Но строительство было законсервировано и продолжилось лишь спустя несколько лет после окончания Великой Отечественной войны<sup>20</sup>.

Причина этого была в следующем. Советское правительство обязало наркомат авиационной промышленности принять непосредственное участие в строительстве троллейбусной линии «Куйбышев – Безымянка». Но представители наркомата посчитали, что строительство данной трассы не улучшит транспортировку работников на заводы ввиду малой пропускной способности. Взамен троллейбусной трассы было предложено усилить трамвайное движение посредством ремонта вагонов и пути силами заводов авиационной промышленности. Именно наркомавиапром просил отменить распоряжение СНК СССР о строительстве троллейбусной линии на Безымянку и строительство было отложено<sup>21</sup>.

Стоит заметить, что строительство троллейбуса в г. Куйбышеве по первоначальному генеральному проекту предусматривалось в две очереди, из которых первая относится к 1942-1943 гг.

Первую очередь 1942 года составляли следующие объекты:

1. Контактная сеть однопутной линии I маршрута (площадь Революции – Железнодорожный вокзал), протяжённостью 6,5 км и контактная сеть подъездных путей однопутной линии к безгаражной стоянке и на площадке безгаражной стоянки, всего 1,5 км.

2. Парковое хозяйство, состоящее из площадки безгаражной стоянки с ограждением, диспетчерской, проходной, мастерской для ремонта троллейбуса и подъездных путей к безгаражной стоянке.

Первую очередь 1943 года составлял II маршрут с районом следования: пл. Революции – ул. Куйбышева – ул. Льва Толстого – ул. Самарская – Дом Сельского хозяйства, с дополнительной постройкой контактной сети однопутной линии, протяжённостью 4,7 км<sup>22</sup>. Генеральная смета на контактную сеть троллейбуса в г. Куйбышеве, составленная техником Щетаревым, оценивалась в 693,2 тыс. рублей<sup>23</sup>.

В связи со строительством троллейбуса ТТУ нуждалось в кадрах для обслуживания троллейбусного хозяйства.

Для этого бюро Горкома ВКП(б) и Куйбышевский Горисполком в конце сентября 1942 г. принимают постановление, которым обязывают директора Куйбышевского филиала Института технического обучения массовых кадров наркомата коммунального хозяйства Вишневецкого передать группу курсантов в составе 20-22 человек трамвайному парку для подготовки их на водителей троллейбуса и ремонтных рабочих<sup>24</sup>.

Также обучением водителей занималась водитель московского троллейбуса, эвакуированная в Куйбышев, инструктор Анна Сырова. А потом обученные ею водители сами становились наставниками. Практику вождения они проходили в октябре 1942 г. в Москве. В этом месяце для учебы на курсах водителей троллейбуса в Москву приехали сразу две группы юношей и девушек – из Куйбышева и Свердловска. Их готовили по ускоренным методикам<sup>25</sup>.

Первыми водителями троллейбуса стали рабочие трамвайного парка – Пелагея Однинцова, Антонина Цыпленкова, Галина Филатова, Пелагея Иноземцева, Галина Черкашина и Пелагея Трифонова<sup>26</sup>.

Параллельно начался приём кондукторов. Несмотря на, казалось бы, несложность этой работы, требовалось набирать девушек молодых и бойких. Так как в задачу кондуктора входила в первую очередь продажа проездных билетов, требовалась определённая расторопность и сноровка, чтобы суметь обилетить всех пассажиров, а их было немало, учитывая, что троллейбусы всегда курсировали переполненными. Во-вторых, существовала необходимость вовремя ограничивать посадку. Дело в том, что вместимость троллейбуса являлась строго ограниченной, так как перегрузка могла приводить к поломке машины. Кроме того, кондуктор заботилась о чистоте троллейбуса. Выступая верными помощниками водителей, кондуктора вникали во все тонкости работы троллейбуса и многие из них, пройдя определённую подготовку, через некоторое время сами садились за руль троллейбуса.

Всего в 1943 г. работников троллейбусного парка насчитывалось 33 человека, из которых 8 водителей и 7 кондукторов<sup>27</sup>.

Не стоит забывать, в какие суровые годы открылось троллейбусное сообщение. С его эксплуатацией из-за финансовых и материальных трудностей уже в 1943 г. возникли большие сложности. Так, при наличии 20 троллейбусов на линии работали 1-2, а зачастую движение прекращалось совсем. Остальные троллейбусы имели различные поломки: повреждения деталей высоковольтного и низковольтного электрооборудования, пневматического и автомеханического оборудования, разбиты стёкла салонов и кабин, испорчены или сняты сидения, повреждены внутренняя и наружная отделка. Все машины нуждались в капитальной окраске<sup>28</sup>.

Движение троллейбусов на линии происходило без чёткого расписания. Начало и конец движения не были установлены и производилось в светлое время суток, как правило, с 8 до 18 часов. У работников и водителей отсутствовал простейший слесарный инструмент<sup>29</sup>.

Но, несмотря на все сложности и трудности, с пуском троллейбуса начала решаться проблема перевозки десятков тысяч людей с вокзала в центр города.

Таким образом, троллейбус, появившись в конце XIX – начале XX в., уже через несколько десятилетий прочно занял одно из ведущих мест в системе городского транспорта разных стран, наряду с трамваем и автобусом.

Строительство троллейбусной линии стало важной вехой в истории г. Куйбышева. Это событие подчеркнуло значение города как крупного промышленного центра, учитывая, что троллейбусное сообщение существовало лишь в нескольких городах СССР. Несмотря на тяжёлое военное время и связанную с ним нехватку необходимых материалов, троллейбусная трасса всё же была построена и сдана в эксплуатацию. Большую роль троллейбус сыграл в перевозке пассажиров от железнодорожного вокзала в историческую часть города. И эта первая очередь, давшаяся городу таким большим трудом, положила начало дальнейшему, уже послевоенному развитию троллейбусной сети в Куйбышеве.

*Примечания:*

<sup>1</sup> Александров А.П. Троллейбусы. Труды сектора городского транспорта Академии коммунального хозяйства. Вып. IV. М., 1936. С. 7.

<sup>2</sup> Там же. С. 12.

<sup>3</sup> Туровская Л. Т. Биография троллейбуса // Мир транспорта. № 4. Московский государственный университет путей сообщения, 2004. С. 141.

<sup>4</sup> Александров А., Поляков А. Троллейбусы // Транспорт и дороги города. № 2-3. Наркомат коммунального хозяйства РСФСР, 1933. С. 3.

<sup>5</sup> Иванов В. Московский троллейбус // Транспорт и дороги города. № 1. Наркомат коммунального хозяйства РСФСР. 1935. С. 20.

<sup>6</sup> Ефремов И.С. Троллейбусы. М., 1954. С. 10.

<sup>7</sup> Самарский областной государственный архив социально-политической истории (далее – СОГАСПИ). Ф. 714. Оп. 1. Д. 851. Л. 106.

<sup>8</sup> СОГАСПИ. Ф. 714. Оп. 1. Д. 852. Л. 104.

<sup>9</sup> Волжская Коммуна. 1942. 8 августа.

<sup>10</sup> СОГАСПИ. Ф. 714. Оп. 1. Д. 855. Л. 72.

<sup>11</sup> Государственный архив Российской Федерации (далее – ГА РФ). Ф. А-259. Оп. 3. Д. 549. Л. 6.

<sup>12</sup> Волжская Заря. 1972. 10 ноября.

<sup>13</sup> Центральный государственный архив Самарской области (далее – ЦГАСО). Ф. Р-171. Оп. 55. Д. 49. Л. 113.

<sup>14</sup> ГА РФ. Ф. А-259. Оп. 3. Д. 549. Л. 3.

<sup>15</sup> Тархов С.А. История Самарского городского электрического транспорта. Самара, 2005. С. 54.

<sup>16</sup> Годы и события. Хроника. Т. 2. Самара, 2000. С. 84.

<sup>17</sup> Волжская Коммуна. 1942. 11 ноября.

<sup>18</sup> Тархов С.А. Указ. соч. С. 55.

<sup>19</sup> ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 141. Л. 23.

<sup>20</sup> СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 20. Д. 44. Л. 241.

<sup>21</sup> ГА РФ. Ф. Р-5446. Оп. 43а. Д. 6416. Л. 12.

<sup>22</sup> ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 150. Л. 20.

<sup>23</sup> ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 158. Л. 17.

<sup>24</sup> СОГАСПИ. Ф. 714. Оп. 1. Д. 855. Л. 44.

<sup>25</sup> СОГАСПИ. Ф. 714. Оп. 1. Д. 855. Л. 53.

<sup>26</sup> За регулярный рейс. 1992. 5 ноября. С. 1.

<sup>27</sup> ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 1. Д. 6509. Л. 18.

<sup>28</sup> ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 1. Д. 6509. Л. 15.

<sup>29</sup> ГА РФ. Ф. А-314. Оп. 1. Д. 6509. Л. 17.