

ПЕРВЫЙ СОВЕТСКИЙ ТРОЛЛЕЙБУС

ВЫШЕЛ НА ЛИНИЮ

XVI годовщина Октябрьской революции ознаменовалась еще одной победой рабочего класса. В Москве закончена первая троллейбусная линия протяжением в 7 км, от Белорусско-Балтийского вокзала до Окружной дороги, сданная 15 ноября в эксплуатацию. Первоначальные наброски предусматривали открытие троллейбусного сообщения лишь в начале 1934 г., но благодаря ударной работе проектировщиков и строителей и твердому и непосредственному руководству со стороны Московского комитета ВКП(б) во главе с т. Кагановичем и при ближайшем участии т. Хрущева первая линия открыта задолго до указанного срока. Движение по линии открыли два троллейбуса серии «Лазарь Каганович». В строительстве их принимали основное участие три завода — Ярославский автомобильный, давший шасси, Московский автомобильный им. Сталина, давший кузов и монтировавший троллейбусы, и «Динамо» (электрооборудование и моторы). Проектировал троллейбусы НАТИ.

В процессе производства удалось значительно снизить вес троллейбуса. Кузова весят на 500 кг меньше, чем предусматривал проект. Троллейбус перевозит 44 пассажира; мягких мест для сидения 37. Вес мотора 590 кг вместо 650; трамвайного мотор той же мощности весит 1 400 кг. Превышена и мощность мотора—88,5 л. с. вместо 82. Реверсивная рукоятка, находящаяся сбоку от контроллера, устанавливается на положении «вперед» или «назад»; водитель нажимает ногой педаль контроллера, и троллейбус на ходу быстро набирает скорость по мере нажатия педали.

Троллейбусам обеспечено большое будущее. Троллейбусное сообщение не требует рельсовых путей. Это дает громадную экономию в капитальных затратах по сравнению с трамвайными линиями. Один километр трамвайного пути обходится в 750 тыс. руб. На эту сумму можно построить 30 троллейбусов. Значительно меньше

идет металла и на самый троллейбус. Небольшой вес и пневматики хорошо сохраняют дорожное покрытие, в то время как трамваи разрушают его и вызывают частый ремонт дорог. Троллейбус не производит шума, как трамвай; в случае порчи одного троллейбуса движение не прекращается — испортившийся троллейбус отводит в сторону и движение продолжается.

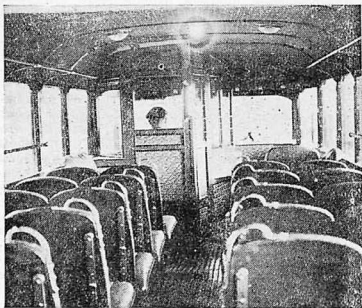
Тролleys — токосниматели, длиною в 4 м, позволяют троллейбусу отклоняться вправо и влево. Это большое удобство, которого не знает трамвай. Оно позволяет подходить вплотную к тротуару для посадки и высадки пассажиров. Понятно, что посадка и высадка пассажиров в таких условиях сводят до минимума возможность несчастных случаев на дорогах с интенсивным движением. Кроме того возможность обойти или обогнать встретившееся препятствие имеет большое значение для нормального движения транспорта общего пользования.

Скорость движения значительно выше, чем трамвая. Московские троллейбусы идут с технической скоростью в 40 км в час, выше чем автобус.

Целый ряд преимуществ имеет троллейбус и перед автобусом. Он надежнее в действии, не дает вредных отработанных газов, дыма, скорее набирает скорость, скорее тормозит благодаря наличию трех тормозов, его провозоспособность выше, чем автобуса. В этом отношении троллейбус уступает только трамваю. В эксплуатации троллейбус также дешевле автобуса. Его минус в сравнении с автобусом — зависимость от электростанции. Прекращение подачи тока останавливает движение троллейбусов. Автобус в этом отношении независим, точно так же, как и в выборе направления.

Все эти и другие положительные стороны троллейбусов открывают перед ним широкие будущее. Наметки Госплана предусматривают введение троллейбусов в тех пунктах, где пассажирское движение уже не может быть полностью обслужено автобусами и где электроэнергия имеется в достаточном количестве. Моссовет предполагает организовать троллейбусное сообщение и через центр города. После окончания стройки метрополитена явится возможность снять трамвайное движение в центре Москвы и возложить обслуживание наземного пассажирооборота на автобусы и троллейбусы.

Одна из трудностей параллельного трамвайного и троллейбусного сообщения состоит в неизбежности пересечения воздушной проводки. На первой московской троллейбусной линии это пересечение имеет место в трех местах и организовано так. Трамвайный провод на протяжении 1—1,5 м поднят под прямым углом на 20—30 см по отношению к своей линии. Троллейбусные провода (их два, так как заземление через рельсы здесь отсутствует) проходят на месте поднятого трамвайного, причем от дуги трамвайного вагона они защищены двумя проволоками с обеих сторон. При проходе трамвая через место пересечения ток выключается, свет на момент гаснет, но в силу инерции трамвай проходит мертвое пространство, и контакт с воздушной проводкой



Внутренний вид троллейбуса

Фото Е. Микилиной

Первый троллейбус на улицах
Москвы

Фото Е. Микулиной



восстановлен. Вне пунктов пересечения обе проводки подвешены в одной плоскости. На повороте цепочка из белых квадратов, нанесенных на асфальт (применяются на улицах Москвы, указывая

место остановки транспорта и переходов пешеходов), облегчает водителю троллейбуса держать линию.

Б. М.

ЗАДАЧА АВТОДОРА В ПРОВЕДЕНИИ ЗИМНЕГО РЕМОНТА ТРАКТОРОВ И КОМБАЙНОВ

Практика работы в совхозах показала, что основными причинами низкого коэффициента использования автомашин, тракторов и комбайнов являются: недостаток квалифицированных водителей, несвоевременный ремонт и выход машин в поле и несвоевременные способы заправки машин, следствием чего является громадный перерасход горючего и простой.

Задача Автодора заключается в том, чтобы в весеннюю посевную 1934 г. довести машиниспользование до максимума.

Ни одной неисправной машины, ни одного простоя и холостого пробега из-за отсутствия запасных частей, из-за нерациональной постановки дела! — вот лозунг Автодора и автодорожца в настоящее время.

Для пополнения состава квалифицированных водителей Автодор теперь же должен развернуть работу по организации шоферских курсов. Эти курсы должны дать надежных водителей, хорошо знающих не только механизм управления, но и все происходящие внутри машины процессы. Нужно категорически запретить краткосрочные курсы, дающие право на управление машиной. Срок курсов нужно установить не менее 5—6 месяцев.

Кроме того совхозам и МТС нужно заблаговременно позаботиться о подготовке инструкторов и высококвалифицированных разъездных механиков, без которых немислима бесперебойная работа парков.

Несвоевременный ремонт машин в наших совхозах и МТС объясняется прежде всего недостаточным оборудованием и почти полным отсутствием режущего инструмента (резцов, фрез, сверл, пил, напильников, разверток и т. д.).

Вопрос о режущем инструменте для гаражей в мастерских в настоящее время является самым вопиющим и требует скорейшего разрешения.

Чтобы не быть застигнутым врасплох весной, нужно теперь же приступить к ремонту имеющихся автоклапанов и наконечников, к изготовлению усовершенствованных (закрытых с сетками) ведер, воронок и леек, а также стационарных и передвижных керосино-бензинсаправочных комбайнов, для обеспечения ими всех заправочных пунктов.

Вот приблизительно та практическая подготовительная работа, в которой может и должен принять участие Автодор в целом и каждый автодоровец, находящийся в совхозе или при МТС.

г. Киев

Техник Матвеев

РЕЖУЩИЙ ИНСТРУМЕНТ—В ГАРАЖИ И РЕМОНТНЫЕ МАСТЕРСКИЕ

Одной из основных причин неполного использования машин является отсутствие в гаражах и ремонтных мастерских режущего инструмента.

Слошь и рядом хорошо оборудованные мастерские совхозов и МТС проستاивают из-за отсутствия резцов, сверл, напильников, разверток и т. д.

Изготовление режущего инструмента в условиях совхозов и МТС—дело чрезвычайно трудное. Для этого необходимы специальное оборудование, специальная сталь и квалифицированные рабочие-инструментальщики. Всего этого, конечно, в совхозах и МТС нет, и поэтому попытки изготовить

самостоятельно режущий инструмент всегда оканчивались неудачей.

Но режущий инструмент все же нужен — без него будут бездействовать мастерские, будут стоять, ожидая ремонта, автомашины, тракторы и комбайны.

На период зимнего капитального ремонта 1934 г. все ремонтные машино-тракторные мастерские должны иметь режущий инструмент высокого качества.

г. Киев

Л. М.