

# Год работы троллейбусов в Москве

В начале ноября исполнилась первая годовщина троллейбусного сообщения в Москве.

Подводя итоги работы троллейбусов за год, можно с несомненностью сказать, что троллейбус—самый быстрый пассажирский городской транспорт. Он курсирует со скоростью 17,3 км. в час, в то время как автобус делает 16 км, а трамвай—14 км. Эксплуатационная скорость троллейбуса превысила все плановые предположения.

Быстрота передвижения при других преимуществах (движение без грохота на рельсах, без отходящих газов, достаточная гибкость в маневрировании на магистрали) обеспечивает троллейбусу первое место на центральных улицах и площадях крупных городов.

За три квартала первого года троллейбусы перевезли 3 619 862 пассажира. Ежедневно троллейбусами перевозится до 23 тыс. москвичей. Однако план перевозки за 3 квартала выполнен лишь на 83,7 проц. Это объясняется тем, что 1-я троллейбусная линия вместо 27 машин к концу III квартала получила лишь 24. Кроме того, были трудности, связанные с новизной первого периода эксплуатации. Отсюда и коэффициент использования машин составляет 68,6 против плановых 76,9 (89,7 проц. плана).

Наши заводы—АРЕМЗ (изготавливает механические части), Динамо (электрические части), и СВАРЗ (кузова)—выпускают на кооперативных началах неплохие троллейбусы. Они изящны, в них удобнее и спокойнее, чем в автобусе и трамвае,—в этом могли убедиться москвичи.

Но наши троллейбусы нуждаются еще в дальнейшем усовершенствовании. Особенно это относится к колесам, дифференциалу, рулевому управлению. Несоввершенство этих частей вызывает частые ремонты (например серво-усилителя).

Нужно также добиваться выпуска совершенно бесшумных машин и тем еще больше увеличить

преимущество троллейбусов, затем заменить электродвигатель воздушным, кузова сделать облегчаемой формы.

К требованиям, которые предъявляет троллейбусный парк к конструкторам советских троллейбусов, заводы-строители должны внимательно прислушаться. К концу текущего года парк должен получить 50 машин, на 1-е же октября сдано 30. Следовательно заводы на ходу, быстро, должны улучшить конструкцию ряда ответственных частей троллейбуса и одновременно усилить их выпуск, чтобы осуществить троллейбусное движение по второй линии: Дорогомилово—площадь Свердлова.

Троллейбусный парк обоснованно возражает против нынешнего способа производства троллейбусов. Основные части троллейбуса изготавливаются на трех разных и независимых друг от друга заводах. Строительство машин задерживается то там, то тут, от этого сильно запаздывает их монтаж. При таких условиях трудно говорить о массовом выпуске троллейбусов.

Уже назрела необходимость в создании специального комбината для серийного выпуска троллейбусов. В Наркомтяжпроме этот вопрос уже поставлен. Организация комбината зависит от размеров ближайших заказов на троллейбусы.

Но крупнейшие наши города еще недостаточно заинтересовались троллейбусным движением. Мало интересуются этим способом городского и пригородного транспорта даже такие города, как Днепрпетровск, Магнитогорск, располагающие мощными электрическими станциями. Нужно сказать, что и Мострамвайтрест ничего не делает для распространения своего опыта. Никаких печатных итоговых данных, никаких сообщений по этому вопросу пока нет.

Харьков проектирует у себя троллейбусное движение в неопределенном будущем. Ленинград

Троллейбусы завоевали прочное место на улицах Москвы

Фото ТИМОФЕЕВА

