

«ЕСТЕСТВЕННОЕ ПРОДОЛЖЕНИЕ ТРАМВАЯ...»

В 20-е годы основным видом пассажирского транспорта в Москве все еще оставался трамвай («ТМ», № 7 за 1993 г.), который уже не справлялся со своими обязанностями. Автобусов не хватало, метро еще не было, между тем пассажиров становилось все больше. В 1924 году возникла идея пустить по столице троллейбус. Сначала, с оглядкой на Европу (главным образом, Германию), хотели сделать его исключительно пригородным, так сказать, продолжить трамвайные линии в дачные места: от Дорогомилова, где мост Окружной железной дороги, а ныне станция метро «Кутузовская», до села Сетунь, а потом по Волоколамскому шоссе до поселка Губайлово (сейчас часть г. Красногорска) и по Хорошевскому шоссе. Однако после 8-летних раздумий решили построить первую линию по Ленинградскому шоссе, от Белорусского вокзала до села Всехсвятского, где теперь станция метро «Сокол», то есть «прописать» троллейбус в городе.

Сначала хотели приобрести немец-

кие троллейбусы, но из-за нехватки валюты в декабре 1932 года Наркомат тяжелой промышленности поручил проектирование и постройку двух опытных троллейбусов отечественным заводам: шасси и кузова — Всесоюзному автотракторному объединению (ВАТО), а электрооборудование — Всесоюзному электротехническому объединению (ВЭО). Летом 1933 года на Ярославском автозаводе (ЯЗ) по проекту НИИ автотракторной промышленности начали изготавливать шасси (на базе автомобиля Я-6), в октябре они были готовы, испытаны и отправлены на автозавод имени Сталина (ЗИС) — для установки на них корпусов.

Одновременно на заводе «Динамо» по американским чертежам приступили к изготовлению двух комплектов электромоторов (мощность по 88,5 л.с., 3140 оборотов в мин., вес 590 кг), контроллеров, тормозных систем, токоприемных штанг с роликами. И когда к 1 ноября на ЗИСе собрали кузова и их отбуксировали на «Динамо», там в 3 дня

смонтировали электрооборудование, провели технические испытания и обкатку по специально устроенной для этого внутренней линии.

У первого советского троллейбуса был деревянный каркас с металлической обшивкой, в салоне — 37 мягких кресел, зеркала, никелевые поручни, сетки для багажа, электропечки под сиденьями... Для окраски машин выбрали оранжевый цвет, но потом предпочли темно-синий, с кремово-желтой полоской сверху и яркой желтой обводкой внизу. Кроме обязательных фар, имелись фонари и светящиеся указатели маршрута, на лобовой стенке красовались блестящие металлические щитки с надписью: «От рабочих, ИТР и служащих 1-го Государственного автозавода им. Сталина, завода «Динамо», Ярославского автозавода, НАТИ».

Несколько раньше, с 10 октября 1933 года, на Ленинградском шоссе, по всей 7,5-км трассе от Белорусского вокзала до Покровского-Стрешнева (пересечение Волоколамского шоссе с Окружной железной дорогой), при-

Таким был ЛК-1 производства Ярославского автомобильного завода, завода имени Сталина и «Динамо», 1933 год. Кузов — деревянно-металлический, длина — 9,04 м, ширина — 2,3 м, мест для сидения — 37, всего мест — 45. Примета времени: среди пассажиров — красноармейцы и командиры в знаменитых шлемах-буденовках.



Опытный образец 3-осного ЛК-3 (длина — 12 м, ширина — 2,3 м, число мест — 85). На лобовой стороне знаменательная надпись «Подарок XVII съезду ВКП(б)».



Троллейбус ЛК-2 производства ЯЗ-СВАРЗ-«Динамо», 1934 год.

нались ставить мачты, а недалеко от конечной остановки, в переулке Всехсвятского — строить гараж на 4 машины. На остановках сделали асфальтовые площадки, заасфальтировали и подъезд к гаражу. 20 октября приступили к монтажу контактной сети. Между Триумфальными воротами и стадионом «Динамо» предусмотрели два пути, параллельно трамвайной колее, дальше шла однопутка, и при встрече водитель одного троллейбуса должен был остановиться, опустить токосъемники и пропустить другую машину. 30 октября Моссовет утвердил стоимость проезда по всему маршруту — 30 коп., сам маршрут разбили на тарифные станции: Белорусский вокзал, Бега, стадион имени Томского «Динамо», Академия Воздушного Флота, Окружная дорога, были и внестан-



50-местный «голубой троллейбус» ЯТБ-2, выпущенный ЯЗ в 1937 году.

50-местный английский «двухэтажник» на московских улицах, 1937 год.



ционные остановки у аэропорта, во Всехсвятском и других оживленных местах.

К 4 ноября почти все подготовили, только в гараж не успели провести воду и не навесили двери (не было петель). В 7 ч утра представители «Мострамвайтреста» на 5-тонных «Фомагах» отбуксировали троллейбусы в гараж, а в 19 ч машина с бортовым номером 1 отправилась в пробный рейс к Триумфальным воротам. Потом оба троллейбуса сделали по три ездки; и тут... как только № 1 завернул в гараж, пол не выдержал и машина провалилась! № 2 оставили на дворе. Всю ночь рабочие извлекали № 1 и переделывали пол, а газеты оповестили москвичей, что этот троллейбус проходит «техническое обследование».

5 ноября на испытания «двойки» прибыл секретарь МК ВКП(б) Н.С. Хрущев, на следующий день состоялась официальная поездка приемочной комиссии, в которую входили председатель Моссовета Н.А. Булга-

нин, его заместитель, инженеры, техники и рабочие, строившие троллейбусы. Естественно, происшествие с «единицей» затянуло начало пассажирских перевозок, зато водители успели натренироваться на «двойке». Лишь в 11 ч 15 ноября 1933 года троллейбус № 2 вышел на линию, на следующий день он уже работал по графику с 7.30 до 24.00, проходя маршрут со средней скоростью 35 км/ч за полчаса. В первый день он перевез 1209 человек, на следующий — 1500, а до конца ноября — 22000.

Начинание было положено, и Моссовет заказал ЯЗу 10 шасси, механическое оборудование — московскому заводу АРЕМЗ, кузова — тоже московскому СВАРЗу; линию решили продлить до Моссовета, затем пустить троллейбусы по кольцу А, а также от Дорогомиловского кладбища до Арбатской площади и в Павшино, соорудить гараж на 150 машин на скрещении Ленинградского и Волоколамского шоссе. А чтобы гарантировать выполнение намеченного, троллейбусам присвоили марку ЛК — в честь «инициатора троллейбусного сообщения», 1-го секретаря МК ВКП(б) Лазаря Кагановича.

В декабре АРЕМЗ приступил к изготовлению двух машин, а закончили их на Сокольническом ВАРЗе, ставшем единственным в 1934 — 1936 годах в стране производителем такой техники. Тогда же починили и № 1.

К новогодним праздникам линию по улице Горького продлили до пло-

щади Свердлова, где машины должны были огibtать по часовой стрелке квартал будущей гостиницы «Москва». Движение по этой 10,5-км трассе «Окружная ж.д.— пл. Революции» открыли 15 января 1934 года ЛК № 1 и 2, к которым затем присоединились № 5 и 6 типа ЛК-2, построенные на СВАРЗе. А с февраля по укороченной трассе «Окружная ж.д.— Тверская застава» стал ходить и первый 3-осный 12-метровый 85-местный троллейбус. Его за два месяца соорудили на ЗИСе в качестве трудового подарка XVII съезду партии. Летом 1934 года «подарок» модернизировали, но что с ним было потом — неизвестно...

В марте 1934 года выпустили первый грузовой троллейбус, и СВАРЗ занялся сборкой второй серии таких машин; на загородном участке Ле-



Ярославский «двухэтажник» ЯТБ-3, 1938 год (длина — 9,5 м, ширина — 2,5 м, места — 38 сверху и 34 внизу, высота — 5 м).

нинградского шоссе устроили еще одну линию проводов и вместо 7 — 8 машин по всему маршруту стали ходить 13. 1 апреля ввели твердое расписание, а в июле ежедневно курсировало 24 троллейбуса. Что же касается 4-км трассы от «Восток-кино» на площади Революции до Дорогомиловской заставы, которую определили месяцем раньше, то ее строительство затянулось из-за сооружения станции метро «Коминтерн» («Кропоткинская») на углу улиц Коминтерна и Моховой. В октябре появился троллейбус-экспресс, делавший не 17 остановок, а только в Коптеве, Всехсвятском, у Военно-воздушной академии, на заставе, площадях Пушкина и Свердлова.

К 7 ноября 1934 года СВАРЗ выпустил машины № 31 — 33, а спустя два месяца по Москве разъезжало 36 ЛК-2,



Троллейбус МТБ-82А Тушинского авиазавода, 1946 год. Обратите внимание — на щитке с указанием маршрута и на стене дома призывы «Все на выборы 10 февраля!».

которые перевезли уже 5,9 млн. человек. На 1935 год Моссовет заказал тому же заводу еще 32 машины.

В марте 1935 года на 10-м километре Ленинградского шоссе ввели в эксплуатацию первый блок гаража на 24 машины, потом рядом выстроили второй, на 54. Через месяц, когда СВАРЗ сдал юбилейный, 50-й, ЛК-2, в столице было два маршрута: № 1 от площади Свердлова до Покровского-Стрешнева, и № 2, отсюда же в Дорогомилово. Последние машины выезжали в 0.50 ночи.

12 ноября заработала 3-я очередь линии: площадь Свердлова— Ржевский (Рижский) вокзал через Петровку, Каретный ряд, Колхозную площадь (Сухаревка) и 1-ю Мещанскую, заодно продлили и маршрут № 2, соединив Ржевский вокзал с Дорогомиловом.

Еще весной стало ясно, что ЛК-2 не годятся для массовых перевозок — слаба силовая передача, несовершенны тормоза, обнаружались и другие недостатки. В июне НАТИ и ЯЗ принялись разрабатывать улучшенную модель, после чего ярославцы получили заказ Наркомтяжпрома сразу на 250 троллейбусов. 25 июля 1936 года первый полуобтекаемый 50-местный ЯТБ-1 был готов, и в августе его испытали на маршруте № 1. Новые машины превышали ЛК-2 на 30 см по длине и на 10 см по ширине, у них имелись цветные фары, на зер-

кальных окнах висели коричневые занавески, двери открывались пневматически, плавный ход обеспечивали масляные амортизаторы и полубаллоны. В отличие от ЛК-2 ступенек не было, и машины не раскачивались при езде — сказывалась низкая посадка. До конца года Ярославль сдал 152 ЯТБ-1. Именно тогда решили убрать трамвайные пути в центре города. Так «естественное продолжение трамвая» стало могилицом последнего, ведь к 1938 году длина десяти троллейбусных маршрутов достигла почти 200 км, они связали центр Москвы с заставами, вокзалами, новыми и старинными районами. Кстати, на Измайловской линии впервые на токосъемниках применили не ролики, а скользящие контакты. Одновременно с внедрением ЯТБ-1 устаревшие машины списывали, причем некоторые переделывали в грузовые — для перевозки грузов треста хлебопечения, молочного комбината, горпромторга, треста «Арагат», издательств, но в основ-



Так выглядел троллейбус МТБ-82М Тушинского авиазавода, 1946 год.

ном муки с мельниц на хлебозаводы.

Весной 1937 года на ЯЗе освоили производство усовершенствованного, обтекаемого ЯТБ-2, первый из которых вышел на 2-й маршрут в июле. К этому времени выпуск ЯТБ-1 прекратили.

...Еще в 1936 году Моссовет заказал в Англии вместительный двухэтажный, 3-осный и одноэтажный 50-местные троллейбусы. Их доставили морем в Ленинград, отсюда, на железнодорожной платформе, — в столицу. Для двухэтажного на загородном участке 1-го маршрута, а потом и на улице

Горького контактную сеть подняли до 5,6 м, и с 1 сентября 1937 года «англичанин» принялся перевозить москвичей. По его образцу в июне 1938 года на ЯЗе сделали ЯТБ-3, и после открытия Всесоюзной сельскохозяйственной выставки (ВСХВ) десятка «двухэтажек» стала работать на ее территории.

С февраля 1939 года Москва начала получать из Ярославля голубые, с белой полосой ЯТБ-4, а в июне поступил ЯТБ-4А с бортовым номером 700 — первый с полуметаллическим кузовом. Такие машины пополняли столичные парки до осени 1941 года. Годом раньше на всех троллейбусах роликовые токоприемники заменили скользящими. К началу войны в Москве было 17 маршрутов, почти 600 машин, Бауманское трамвайное депо на Новорязанской улице преобразовали во 2-й троллейбусный парк (как видите, наступление на трамвай продолжалось), потом в Филях появился и 3-й.

С началом Великой Отечественной троллейбус стал главным видом транспорта в центре города, ибо большинство трамвайных рельсов было снято, а автобусы мобилизовали в РККА и направили в госпитали. Из-за нехватки бортовых автомобилей часть троллейбусов срочно переделали в грузовые; в конце 1941 года, когда немцы подступили к Москве, 105 машин эвакуировали. Именно благодаря им организовали троллейбусное сообщение в Куйбышеве, Челябинске, Свердловске, несколько машин оказалось даже в Новосибирске. А в столице осталось 400 машин, которые вскоре стали нуждаться в капитальном ремонте и модернизации. Для этого в начале 1944 года на базе 13-го таксопарка создали



Опытный образец грузового ТБУ-3, построенного на ЗИУ в 1957 году.



Первый отечественный сочлененный троллейбус СВАЗ-ТС-1, 1961 год.

троллейбусный ремонтный завод, и через 4 года обновление довоенной техники завершилось. До 1952 года все машины с деревянными кузовами превратили в цельнометаллические. Кстати, еще весной 1944 года каждый парк присвоил троллейбусам свои цвета: 1-й — вишневый, с кремовой обводкой, 2-й — светло-кофейный, 3-й — бирюзовый, с кремовой обводкой.

После войны появились опытные образцы новых машин — в феврале 1946 года Тушинский авиазавод выпустил прототип ЯТБ-6 (он же МТБ-82А), затем — МТБ-82М, в конце года — уширенный на 25 см, 65-местный МТБ-82Д, к серийному производству которого тушинцы приступили в 1947 году. Впрочем, спустя 4 года производство передали заводу имени Урицкого в г. Энгельсе (ЗИУ). Новая продукция быстро вытеснила довоенную технику: последние ЯТБ-3 списали в 1953 году, ЯТБ-1, -2 и -4 еще раньше. Трассы прокладывали в основном в 1949 — 1950 годах по Нижегородской улице, Варшавскому шоссе, Маросейке, потом троллейбусы пошли по шоссе Энтузиастов, в Марьину рощу, до Серебряного бора, продлили Измайловскую линию. В августе 1954 года, с возобновлением деятельности ВСХВ, на ее территории создали экскурсионный маршрут В длиной 9,5 км, который обслуживали специальные МТБ-82Д, потом для него на СВАЗе изготовили экскурсионные ТБЭС с открывающи-

мися, просторными окнами-жалюзи. После модернизации эти машины стали делать для города, и в конце 60-х годов их число перевалило за 400. В 1955 году обкатали экспериментальный ТБУ-1, прототип серийных ЗИУ-5, появившихся на улицах спустя 4 года.

К 1964 году протяженность троллейбусных линий удвоилась, по количеству перевезенных пассажиров троллейбус обогнал трамвай, трамвайные депо имени Щепетильникова и имени Артамонова переоборудовали в троллейбусные парки. На маршруты № 12 и 20 вышли первые сочлененные машины ТС-1 и ТС-2, вмещавшие по 160 человек, заодно испытывали пассажирские прицепы, переделанные из автобусов ЗИС-155. В тот период провели маршруты во все новые жилые массивы, Химки-Ховрино, к гостиничному комплексу ВДНХ, в Кузьминки, Текстильщики, Люблино, Юго-Запад. Непрерывно обновлялся подвижной состав — с 1971 года началась пробная эксплуатация трехдверных ЗИУ-9, которыми вскоре заменили все предшествующие модели; через 9 лет опробовали сочлененный ЗИУ-10 (ЗИУ-683Б) с оборудованием на тиристорах, разработанным специалистами МЭИ, «Динамо», ЗИУ, Запорожского электроаппаратного завода и других предприятий страны — с 1986 года эта машина стала поступать в столичные парки.

В первой половине 80-х годов но-

вые линии протянулись в Отрадное и Бибирево, Медведково и Крылатское, Выхино и Загорье, общая длина маршрутов достигла 1250 км; в конце 1981 года в столице насчитывалось 2362 троллейбуса — рекорд!

...Сейчас в Москве действует 82 маршрута — из-за резкого подъема цен на электроэнергию и образовавшегося дефицита машин только в минувшем году пришлось закрыть № 37, 40, 46 и 81-й, другие же заметно укоротить. И вряд ли в обозримом будущем удастся превзойти достижение 1989 года, когда московские троллейбусы перевезли 1029 млн. пассажиров.

Владислав КАРГАНОВ,
инженер

НАЙТИ И СОХРАНИТЬ!

60 лет минуло с тех пор, как в Москве открыли первую троллейбусную линию. Более 20 моделей таких машин перевозили пассажиров по улицам столицы. К сожалению, в отличие от мотоциклов, автомобилей, списанные трамваи, автобусы и троллейбусы сохранить трудно — на территории предприятий свободных мест нет. Поэтому, когда в 1989 году при «Мосгортрансе» организовали рабочую группу, которой предстояло заниматься созданием Музея городского транспорта, мы не питали иллюзий, что удастся найти и собрать все виды старого подвижного состава.

Тем не менее, помимо 5 трамваев и 3 автобусов, обнаружили и частично починили на заводах «Мосгортранса» несколько троллейбусов. Первым еще в 1990 году реставрировали ЗИУ-5Д (1968 г. выпуска) — основной московский троллейбус 60 — 80-х годов. Сейчас завершается реконструкция МТБ-82Д (1948 г.) и СВАЗ-МТБЭС (1963 г.), сохранились и грузовые ТГ-3 и ТГ-4.

А что же остальные? Скорее всего большинство можно считать утраченными. Но безвозвратно ли? А вдруг кто-то из читателей видел на задворках брошенные или превращенные в сарай и бытовки старые автобусы, трамваи и троллейбусы. Сообщите о них в редакцию с пометкой «Городской транспорт». Быть может, еще не все утеряно...