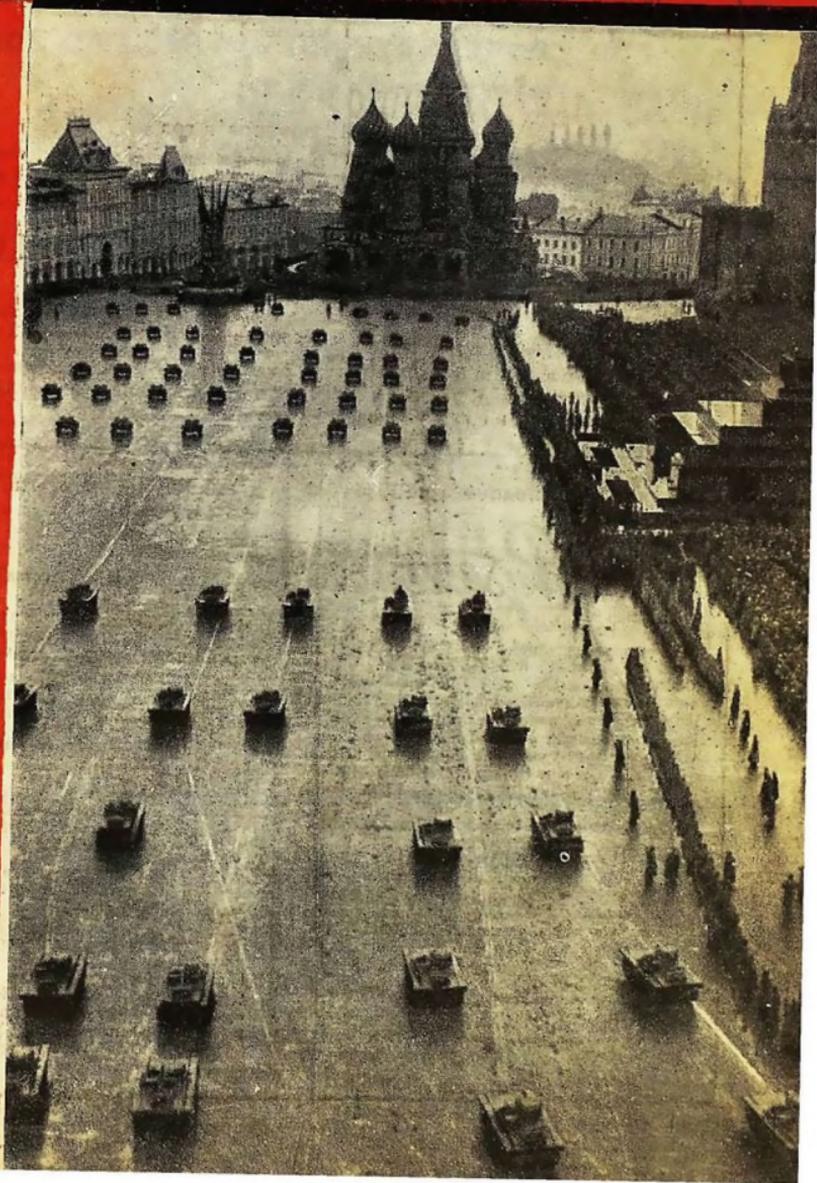


23

1933

ЗА РУЛЕМ



ЖУРНАЛЬНО-
ГАЗЕТНОЕ
ОБЪЕДИНЕНИЕ

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 наметки 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 кузовы 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; трамвайный 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, длиной 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 обогнать или обогнать встретившиеся 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 широкое 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. Минулина

**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.