

Из истории техники
From the History of Technology

**РАЗВИТИЕ ПАССАЖИРСКОГО ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТА
ГОРОДОВ СРЕДНЕГО ПОВОЛЖЬЯ В ПЕРВЫЕ
ПОСЛЕВОЕННЫЕ ГОДЫ (1945–1950 гг.)**

АЛЕКСАНДР ВЛАДИМИРОВИЧ ГОРШЕНИН *

В данной статье на основе документов федеральных и региональных архивов, а также материалов периодической печати, рассматривается история развития городского электротранспорта в областных центрах Среднего Поволжья в годы первой послевоенной пятилетки. Освещается процесс восстановления и расширения трамвайно-троллейбусного сообщения в Куйбышеве, строительство трамвайной линии в Ульяновске и организация троллейбусного сообщения в Пензе. В результате анализа переписки между местными органами власти, министерствами и правительством, а также отчетов транспортных предприятий и технических проектов строительных контор удалось воссоздать целостную картину организации линий электротранспорта и установить причины их затянувшегося строительства. В трассировке маршрутов трамвая и троллейбуса немаловажное значение сыграли рельеф местности и территориальное расположение крупных промышленных предприятий в городской черте. Сложная ситуация складывалась с составлением технических проектов, которые постоянно корректировались. Предпринимались попытки унифицировать использование подвижного состава там, где электротранспорт уже функционировал. Местные органы власти пытались улучшить финансирование строительства транспортных объектов и наладить необходимый ремонт путевого хозяйства. Большую роль в строительстве новых объектов и реконструкции существующих сыграло долевое участие министерств. В представленной статье многие документы впервые вводятся в научный оборот.

Ключевые слова: Куйбышев, Ульяновск, Пенза, трамвай, троллейбус, городской транспорт, послевоенные годы, подвижной состав, путевое хозяйство, контактная сеть, депо, технический проект, министерство коммунального хозяйства.

* Самарский государственный социально-педагогический университет. Россия, 443099, Самара, ул. М. Горького, д. 65/67. E-mail: aleksandr_gorshenin@rambler.ru.

DEVELOPMENT OF ELECTRIC PASSENGER TRANSPORT IN THE CITIES OF THE MIDDLE VOLGA REGION IN THE FIRST POSTWAR YEARS (1945–1950s)

ALEKSANDR VLADIMIROVICH GORSHENIN [□]

This paper reviews the history of the development of electric transport in the administrative centers of the oblasts in Middle Volga Region during the first five years after the World War II, based on the documents from the federal and regional archives as well as on the periodicals materials. The restoration and extension of tram and trolleybus lines in the city of Kuybyshev, the construction of tramline in the city of Ulyanovsk, and the organization of trolleybus transport in the city of Penza are described. The analysis of correspondence between the local authorities, ministries and government, as well as the reports of transport enterprises and technical designs of construction enterprises enabled the reconstruction of the organization of electric transport lines, and elucidate the causes of their protracted construction. The tram and trolleybus routing largely depended on the terrain and geographical location of major industrial enterprises in the cities. The situation with technical designs was difficult as they were being constantly adjusted. There were attempts to unify the use of the rolling stock where the electric transport was already operational. The local authorities tried to optimize the funding of the construction of transport facilities and provide the necessary repairs of track facilities. The cost sharing between the ministries played an important role in the construction of new facilities and the reconstruction of the existing ones. Many documents reviewed in this paper are introduced for scientific use for the first time.

Keywords: Kuybyshev, Ulyanovsk, Penza, tram, trolleybus, municipal transport, postwar years, rolling stock, overhead system, depot, technical design, ministry of utilities.

Куйбышевская, Ульяновская и Пензенская области, являющиеся частью Среднего Поволжья, в силу исторических обстоятельств, значительного экономического и культурного потенциала, а также стратегического и географического положения внесли значительный вклад в победу в Великой Отечественной войне и послевоенное восстановление страны. В военное время они были безопасным тылом. Сюда эвакуировались десятки промышленных предприятий с рабочими и их семьями. В результате данные области превратились в главную индустриально-транспортную агломерацию всего региона Среднего Поволжья, в центр машиностроения, самолетостроения и пищевой промышленности.

Успешная работа предприятий требовала хорошей работы городского транспорта. В Пензе и Ульяновске автобус был единственным видом внутригородского транспорта, который катастрофически не справлялся с возложенными на него задачами. В Куйбышеве ситуация отличалась в лучшую сторону. К концу войны здесь помимо автобусного сообщения функционировали трамвай и троллейбус. Это объяснялось тем, что в Куйбышев переехало гораздо больше промышленных предприятий, кроме того, сюда эвакуировались

[□] Samara State University of Social Sciences and Education. Ul. M. Gorkogo, 65/67, Samara, 443099, Russia. E-mail: aleksandr_gorshenin@rambler.ru.

многие органы власти, центральные учреждения культуры, посольства и дипломатические миссии. Таким образом, в годы войны Куйбышев превратился в «запасную столицу». Трамвайное сообщение здесь существовало и до войны, а вот троллейбусное начало свою историю в военные годы.

Трамвай был единственным общедоступным видом транспорта, доставшимся Советскому государству от дореволюционной России. Исследованиями в области электротехники и использования электричества для нужд транспорта в царской России занимались талантливые специалисты. Так, благодаря таким предприимчивым людям, как инженер-изобретатель Ф. А. Пирожский, в России в 1880 г. появляется электрический трамвай¹. Но это была экспериментальная линия; регулярное трамвайное сообщение в Российской империи появилось в Киеве только в 1892 г. В Самаре же трамвай начинает свою историю с февраля 1915 г.

После Октябрьской революции началось бурное развитие городского транспорта и появление его новых видов. Продолжается строительство трамвайных хозяйств, в 1920-е гг. получает свое развитие автобусное сообщение, а в 1930-е гг. в Советском Союзе появляется новый вид городского транспорта – троллейбус, имеющий свои преимущества перед автобусом и трамваем. В эти годы были разработаны и внедрены несколько моделей троллейбусов, сменявшие друг друга. До начала Великой Отечественной войны троллейбусное сообщение было налажено только в Москве, Ленинграде и нескольких крупных городах. Широкое распространение «рогатый» транспорт получает уже после окончания войны.

Куйбышевский электротранспорт

В послевоенный период бурное развитие народного хозяйства привело к увеличению численности населения городов, а в особенности численности городского рабочего класса – основного пользователя городского транспорта. Если в 1945 г. рабочее население Куйбышева насчитывало 109,3 тыс. чел., то к 1950 г. – свыше 121 тыс.² Поэтому транспортным предприятиям города было необходимо мобилизоваться и обеспечить регулярную перевозку рабочих на предприятия, а для этого требовалось восстановить запущенное трамвайное хозяйство и привести в порядок подвижной состав.

1946 г. стал самым сложным и критическим в послевоенном восстановлении трамвайного хозяйства: 50% путей были изношены и не имели капитального ремонта с довоенного времени (10% путей из-за ветхости вообще не эксплуатировались с 1942–1943 гг.). По этой причине 1946 г. был отмечен дальнейшим ухудшением состояния путей, что наглядно подтверждается количеством сходов вагонов с рельсов. Если в 1945 г. был зафиксирован

¹ *Ржонницкий Б. Н.* Трамвай – русское изобретение. М.: Изд-во Министерства коммунального хозяйства РСФСР, 1952. С. 29.

² Куйбышевская область. Историко-экономический очерк / Ред. М. Т. Александров. Куйбышев: Книжное изд-во, 1957. С. 194.

331 подобный инцидент, то в 1946 г. – уже 785³. Помимо путевого хозяйства в ужасном положении находился и сам подвижной состав. Так, несмотря на полное обеспечение трамвайного хозяйства стеклом, остекление вагонов в течение 1946 г. не было закончено (около 40% оконных проемов в вагонах оставались забитыми фанерой)⁴.

В 1947 г. ситуация с ремонтом рельсов несколько улучшается. Было отремонтировано 6 км путей, количество вагонов на линии увеличилось до 86 единиц (для сравнения: в 1945 г. оно составляло всего 71). Уменьшившийся объем перевозок в 1947–1948 гг. стал вновь расти. В 1947 г. трамваи и троллейбусы ежедневно перевозили около 150 тыс. пассажиров. Увеличение пассажиропотока объяснялось тем, что четвертая пятилетка в Куйбышеве была ознаменована строительством таких крупных заводов, как подшипниковый, металлоконструкций, судостроительный. Также в этот период производилась реконструкция и расширение таких предприятий, как Четвертый государственный подшипниковый завод (4-й ГПЗ), Куйбышевский завод автотракторного электрооборудования и карбюраторов (КАТЭК) и Автотрактородеталь⁵. Все эти факторы приводили к увеличению числа рабочих и расширению направлений маршрутов, по которым следовал транспорт для перевозки работников на предприятия.

Поэтому для лучшего управления транспортом, а в особенности трамваем, целесообразно было подчинить все транспортное хозяйство единому руководству. В связи с этим 8 января 1948 г. на баланс Куйбышевского трамвайно-троллейбусного управления (ТТУ) с баланса Министерства авиационной промышленности был безвозмездно передан трамвайный маршрут № 8 от кольца маршрута № 3 на Безымянке (угол проспекта Кирова и ул. Победы) до кольца у завода № 18 (Юнгородок)⁶. Тогда же от Министерства авиационной промышленности предприятие безвозмездно получило различные станки, которые установили в Кировском трамвайном депо⁷. Это позволило уже в 1948 г. организовать здесь цех для изготовления запасных частей вагонов⁸.

Возвращаясь к вопросу о состоянии путевого хозяйства, необходимо отметить, что в 1948 г. очень активно начался ремонт трамвайных путей. Всего было отремонтировано 7,6 км пути; стоимость работ составила свыше 287 тыс. руб.⁹

На ухудшение работы трамвая влияло не только запущенное путевое хозяйство и подвижной состав, но и бытовые проблемы на предприятии. Например, в феврале 1947 г. из-за недостатка угля на городских базах Куйбышевское ТТУ было вынуждено приостановить отопление своих производственных

³ Центральный государственный архив Самарской области (ЦГАСО). Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 203. Л. 4.

⁴ ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 202. Л. 3.

⁵ История Куйбышевской области (1917–1980 гг.) / Ред. В. В. Рябов, Л. В. Храмов. Саратов: Изд-во Саратовского университета, 1981. С. 135.

⁶ Тархов С. А. История Самарского городского электрического транспорта. Самара: Волга-Бизнес, 2005. С. 60.

⁷ ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 217. Л. 42.

⁸ ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 245. Л. 4.

⁹ ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 251. Л. 266.

помещений, что привело к сокращению выпуска трамвайных вагонов на линию по причине невозможности полноценного технического обслуживания и профилактического осмотра подвижного состава¹⁰.

Весь подвижной состав моторных трамвайных вагонов Куйбышевского хозяйства, имевшийся тогда в наличии (на 1948 г.), можно разделить на три типа: двухосные мытищинские, двухосные новой конструкции Усть-Катавского вагоностроительного завода выпуска 1948 г. (КТМ-П-1) и четырехосные вагоны. То есть можно заметить, что вагоны были разного типа, а это затрудняло их обслуживание. Поэтому Министерство коммунального хозяйства РСФСР принимает решение унифицировать подвижной состав куйбышевского трамвайного парка. Для этого Куйбышевское ТТУ передало 12 четырехосных вагонов Горьковскому горисполкому¹¹, а взамен получило 10 двухосных вагонов КТМ-П-1¹². Такой обмен подвижным составом создал благоприятные условия для обслуживания вагонов одинаковой конструкции, привел к удешевлению и ускорению ремонта и профилактического осмотра.

Начал обновляться не только трамвайный парк, но и троллейбусный. На смену изношенным ЯТБ пришла новая усовершенствованная модель троллейбуса МТБ, изготовленная на Тушинском автозаводе. Она обладала большей вместимостью при более широком проходе между пассажирскими сидениями. Троллейбусы ЯТБ имели тяжелую деревянную основу, а цельнометаллический кузов МТБ-82 представлял собой легкую конструкцию, которая при длительном сроке службы не требовала частого ремонта¹³. Несколько комфортабельных троллейбусов марки МТБ-82 поступили в Куйбышев в январе 1948 г.¹⁴ А всего в этом году ТТУ Куйбышева получило 10 новых троллейбусов и 10 вагонов трамвая (5 моторных и 5 прицепных)¹⁵.

Помимо существовавшего городского трамвайного депо еще в годы Великой Отечественной войны в Безымянке – рабочем поселке на окраине города – началось строительство нового трамвайного парка. Только к 1948 г. были завершены основные работы и пущено в постоянную эксплуатацию трамвайное депо, названное Кировским, по названию нового района, в состав которого вошла Безымянка (окончательная достройка депо, однако, продолжалась до 1951 г.). В 1948 г. это депо получило два первых новых двухосных трамвайных поезда КТМ-П-1, производство которых освоили на Усть-Катавском вагоностроительном заводе им. Кирова в 1947 г.

Для удобства эксплуатации подвижного состава и содержания его в рабочем состоянии с 1 мая 1949 г. Кировское трамвайное депо было выделено в самостоятельную хозрасчетную единицу с собственным балансом и приписным подвижным составом. Ему передавались все новые трамваи Усть-Катавского завода и четырехосные моторные вагоны. Директором Кировского

¹⁰ Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. А-314. Оп. 2. Д. 1207. Л. 85.

¹¹ ГАРФ. Ф. А-314. Оп. 22. Д. 3309. Л. 198.

¹² ГАРФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 4121. Л. 80.

¹³ *Ефремов И. С.* Троллейбусы: теория, конструкция и расчет. М.: Изд-во Министерства коммунального хозяйства РСФСР, 1962. С. 24.

¹⁴ Новые троллейбусы // Волжская коммуна. 1 февраля 1948 г. № 23. С. 3.

¹⁵ ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 251. Л. 64.



*Трамвай модели КТМ-II-1 в Безьянке, Куйбышев, начало 1950-х гг.
(Самарцев В. Н. Невиданная Самара: альбом уникальных фотографий города Самары
и ее окрестностей. Самара: Артель «Бурлаки», 2014. С. 341)*

трамвайного парка назначили бывшего директора вагоноремонтных мастерских И. А. Фролова¹⁶.

Несмотря на то что депо в Безьянке выделилось в отдельную хозяйственную единицу, фактически трамваи могли обслуживаться в Городском депо и наоборот. По этой причине весной 1950 г. принимается решение прикрепить вагоны к трамвайным депо. За Городским парком закреплялись 67 моторных и 57 прицепных пассажирских вагонов; к Кировскому депо были приписаны 25 моторных и 25 прицепных единиц¹⁷.

К 1950 г. ситуация с ремонтом путей еще более улучшилась – работники трамвайно-троллейбусного управления выполнили своими силами ремонт 9,4 км путей (при плане 8 км). Была произведена полная замена рельсов и шпал, при проведении работ применялась термитная сварка. В связи с этим коллективу предприятия была объявлена благодарность, начальник Куйбышевского ТТУ Л. А. Соколов и главный инженер М. Е. Ягудин получили премии в размере месячного оклада. Из фонда директора были израсходованы 15 тыс. руб. на премирование рабочих и инженеров, особо отличившихся при ремонте путей¹⁸.

¹⁶ Там же.

¹⁷ ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 269. Л. 195.

¹⁸ ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 268. Л. 67.

Всего за 1948–1950 гг. были отремонтированы 30 км трамвайных путей, однако к весне 1950 г. критической оставалась ситуация в Безымянке: здесь 50 тыс. гнилых шпал требовали немедленной замены¹⁹.

В целом 1950 г. стал особенно продуктивным в плане пополнения ТТУ подвижным составом. Предприятие закупило 5 троллейбусов на сумму 766,8 тыс. руб., а также приобрело 7 моторных и 7 прицепных трамвайных вагонов за 2,11 млн руб. Еще был построен троллейбусный диспетчерский пункт, на который израсходовали 10,4 тыс. руб.²⁰ Кроме того, в этом году ТТУ получило 4 новых моторных двухосных вагона из Горького в обмен на отправленные туда такие же 4 четырехосные вагоны Сормовского завода. Так город избавился от всех 10 нестандартных, трудных для обслуживания вагонов этого типа; 6 из них отправились в Орск, а 4 – в Горький. В результате обновления подвижного состава на предприятии к концу 1950 г. числились 177 пассажирских вагонов, из которых 94 были моторными и 63 прицепными (преобладали вагоны типа «Х» и «М»). Выпуск на линию в 1950 г. составлял уже 140 вагонов (для сравнения: в 1947 г. на линию выпускалось в среднем 86 единиц)²¹.

Помимо трамвая все большее развитие после войны получает троллейбус. Первая троллейбусная линия «пл. Революции – Ж/д вокзал» протяженностью 6,5 км была пущена в эксплуатацию 6 ноября 1942 г. Но свое бурное развитие троллейбусное сообщение переживает в послевоенные годы. Об этом убедительно говорят следующие показатели: на 1949 г. общая протяженность троллейбусной линии в Куйбышеве составляла уже 15,85 км. Число троллейбусов достигло 17, на них работали 22 водителя и 28 кондукторов²². В этом году списали последний изношенный троллейбус ЯТБ-2, который эксплуатировался в Куйбышеве еще с 1942 г., будучи эвакуированным из Москвы²³.

Появлялись новые маршруты троллейбусов, тем самым обеспечивая большую мобильность горожан. К сожалению, каждый километр троллейбусной линии, каждый маршрут появлялись с большим трудом. В 1949 г. городские власти приняли решение о строительстве новой троллейбусной линии и открытии второго маршрута куйбышевского троллейбуса. Городской совет утвердил следующую трассу линии: от пл. Революции по ул. Куйбышевской и Ленинградской до ул. Самарской, а затем по Самарской до Полевой (с поворотом на пл. Сельского хозяйства), а также строительство подъездных путей к троллейбусному парку от ул. Самарской по ул. Чкаловской до Никитинской площади)²⁴. Сразу же на строительство второго троллейбусного маршрута и троллейбусного депо выделили 750 тыс. руб., а освоили лишь 70,5 тыс.²⁵

Эту ситуацию можно объяснить тем, что работа различных предприятий по решению поставленной задачи не отличалась слаженностью. Так, трест «Куйбышевстрой» не заготовил необходимые материалы и к работе в намеченные

¹⁹ Самарский областной государственный архив социально-политической истории (СОГАСПИ). Ф. 1753. Оп. 3. Д. 19. Л. 19.

²⁰ ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 277. Л. 59.

²¹ *Тархов*. История Самарского городского электрического транспорта... С. 62.

²² ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 261. Л. 8.

²³ Там же. Л. 10.

²⁴ ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 254. Л. 62.

²⁵ Там же. Л. 61.



*Торжественное открытие новой троллейбусной трассы в Куйбышеве, 1949 г.
(СОГАСПИ. Ф. 651. Оп. 13. Ед. хр. 5138)*

сроки не приступил. Управление рынками и дирекция стадиона «Спартак» не освободили территорию для будущей трассы на Самарской площади. Вовремя не были начаты и работы управления благоустройства по ремонту мостовой и асфальтированию ул. Самарской. По существу все упомянутые организации безответственно отнеслись к решению властей, чем создали прямую угрозу срыва строительства второй линии.

В связи с затягиванием строительства этот вопрос обсуждался 6 октября 1949 г. на партийном заседании ТТУ. Отмечалось, что «подрядчики “Водоканалстрой” и “Куйбышевгражданстрой” вели работу очень медленно и совершенно неудовлетворительно, чем создали угрозу своевременного пуска в эксплуатацию данной трассы»²⁶.

Чуть больше чем за месяц до назначенного срока открытия линии работы выполнялись с отставанием графика, так как не хватало 220 металлических опор для контактной сети, а также множества других деталей²⁷.

Несмотря на все трудности, в ноябре 1949 г. строительство новой троллейбусной линии было завершено. Только ее трассу пришлось немного урезать по сравнению с первоначальным проектом. Поэтому конечной остановкой стала не ул. Полевая, а Никитинская площадь. 8 ноября в 3 час. дня на углу ул. Куйбышевской и Ленинградской состоялось торжественное открытие

²⁶ СОГАСПИ. Ф. 1753. Оп. 2. Д. 37. Л. 45.

²⁷ Там же. Л. 46.



Троллейбус модели МТБ-82 на улицах Куйбышева, 1949 г. (Старая Самара в открытках и фотографиях // http://oldsamara.samgtu.ru/part_2/page_13/html/1949-008.html)

достойно справилось с перестройкой своей работы на мирный лад и восстановлением запущенного трамвайного хозяйства. Расширилась трамвайная сеть, появился новый маршрут троллейбуса, а также начались поставки трамваев и троллейбусов новых марок.

Ульяновский трамвай

В Ульяновске ситуация с развитием электротранспорта на протяжении многих лет оставляла желать лучшего. Первый проект трамвая для этого города был утвержден еще в 1914 г., но начало Первой мировой войны помешало его реализации. К вопросу строительства трамвая вернулись в 1918 г. За основу был принят проект 1914 г. с некоторыми изменениями. Начало Гражданской войны в очередной раз помешало его осуществлению²⁹.

Вновь данный вопрос был поднят только в годы Великой Отечественной войны. В январе 1943 г. из Куйбышевской области была выделена Ульяновская область. Ульяновск, став областным центром, насчитывал свыше 150 тыс. жителей³⁰. Из общественного транспорта в городе существовало

линии. Красную ленточку перерезал председатель исполкома городского совета депутатов трудящихся П. В. Сурин.

О необходимости и важности троллейбусного транспорта свидетельствует следующий факт. Распоряжением председателя исполкома в целях обеспечения своевременной явки рабочих на свои предприятия с 15 января 1950 г. выпуск троллейбусов 1-го и 2-го маршрутов начал осуществляться с 5 час. утра. Получается, что работа троллейбусников на линии прекращалась лишь ночью, да и то всего на несколько часов²⁸.

Таким образом, трамвайно-троллейбусное управление Куйбышева сумело после войны обновить и пополнить подвижной состав. Путевое хозяйство было приведено в порядок – были заменены рельсы и укреплены сами пути.

В послевоенный период предприятие

²⁸ ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 268. Л. 2.

²⁹ Царькова Е. В. Вехи пути. Исторический очерк, посвященный 50-летию открытия трамвайного движения в Ульяновске. Ульяновск: Арт-ком, 2003. С. 15.

³⁰ Ефимов Ю. Д., Лосева В. И. Ульяновск и Ульяновская область в годы Великой Отечественной войны // Ульяновцы – Великой победе. Краеведческие записки. Ульяновск: Изд-во «Корпорация технологий продвижения», 2005. Вып. 11. С. 23.

лишь автобусное сообщение, да и оно находилось в крайне запущенном состоянии. По этой причине городские власти решили организовать в городе трамвайное сообщение. Для этого Ульяновском был заключен договор с московской проектно-изыскательской конторой Дортранспроект на планировку трамвайной линии и тяговой подстанции³¹.

Собственными силами местным властям Ульяновска этот проект осуществить не удалось. Поэтому к решению этого вопроса подключились органы верховной власти. Так, уже в октябре 1944 г. СНК СССР выпускает постановление «О мероприятиях по улучшению городского хозяйства Ульяновска»³². По нему в 1945 г. предусматривалось начать строительство первой очереди трамвая от Волжской пристани до строительной площадки Ульяновского автомобильного завода им. Сталина. Предполагалось уложить одиночный путь протяженностью 7 км и ввести его в эксплуатацию в третьем квартале 1945 г.³³ При этом СНК СССР обязал Наркомат коммунального хозяйства РСФСР до 1 декабря 1944 г. разработать предварительный проект постройки этой первой очереди трамвая³⁴, а до 1 марта 1945 г. окончательно закончить технический проект³⁵. Трамвайная линия, согласно данному проекту, должна была связать центральную часть города с развивающимися промышленными районами – Засвияжьем, в котором строился автомобильный завод, южной частью Ульяновска с заводом малолитражных двигателей и железнодорожной станцией Ульяновск-1, а также с северной частью города.

Кроме этого, сооружение трамвайной линии предусматривало строительство целого ряда дополнительных объектов, что требовало привлечения сторонних организаций. На участке от центра города к заводу малолитражных двигателей на юге нужно было достроить путепровод на возведенных опорах. А на линии, связывающей центр города с Засвияжским районом и автозаводом, требовалось построить дамбу с мостом через р. Свягу по оси центральной магистрали Засвияжского района³⁶. Проектное задание и техно-рабочий проект моста через Свягу и деревянного путепровода, необходимых для начала строительства транспортной линии, были завершены в 1945 г.³⁷

Несмотря на постановление СНК СССР, в котором указывались четкие сроки составления чертежей и начала строительства трамвая, проект первой очереди Ульяновского трамвая был рассмотрен и утвержден министерством коммунального хозяйства РСФСР с большим опозданием, только в 1946 г.³⁸ Ульяновский городской отдел коммунального хозяйства, в свою очередь, сумел заключить договор с конторой Дортранспроект на проектирование трамвайной линии, депо, вагоноремонтной мастерской на 50 вагонов и тяговой

³¹ Филиал Российского государственного архива научно-технической документации (Филиал РГАНТД). Ф. Р-892. Оп. 2–6. Д. 4. Л. 12.

³² ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 237. Л. 200.

³³ Государственный архив новейшей истории Ульяновской области (ГАНИ УО). Ф. 13. Оп. 1. Д. 2096. Л. 26.

³⁴ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 1. Д. 2096. Л. 28.

³⁵ ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 46. Д. 3612. Л. 21.

³⁶ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 1. Д. 2303. Л. 38.

³⁷ Филиал РГАНТД. Ф. Р-852. Оп. 2–6. Д. 8. Л. 16.

³⁸ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 1. Д. 2303. Л. 37.

подстанции еще 9 января 1945 г.³⁹ Сметная стоимость проекта составила 10,47 млн руб.⁴⁰

10 декабря 1945 г. городские власти Ульяновска направили в СНК РСФСР письмо «О строительстве трамвая в г. Ульяновске в 1946 г.», в котором излагалась необходимость скорейшего строительства электротранспорта и предлагался технический проект со сметой. Оно было рассмотрено Народным комиссариатом коммунального хозяйства РСФСР. Оказалось, что для строительства трамвая в Ульяновске на 1946 г. были запланированы капиталовложения в размере 500 тыс. руб., но в Госплане СССР при рассмотрении капиталовложений по коммунальным предприятиям РСФСР на этот год средства на строительство трамвая в Ульяновске были сняты ввиду отсутствия перспектив на получение фондов на основные строительные материалы и оборудование (рельсы, шпалы, цемент и др.). В связи с этим строительство трамвая в Ульяновске из плана 1946 г. исключалось⁴¹. Таким образом, начало строительство опять откладывалось.

А в конце 1946 г. появилась другая причина для того, чтобы в очередной раз перенести сроки начала строительства. В этом году специалисты Дортранспроекта установили, что район волжской пристани подвержен оползням. В связи с этим Ульяновский горисполком вынужден был наметить новую трассу, связывающую автомобильно-дизельный завод с центром и с Северным районом города⁴². Изменение трассы повлекло за собой необходимость изменения технического проекта и согласования его со всеми инстанциями.

Только спустя почти два года, 24 мая 1948 г., на заседании исполкома Ульяновского городского совета депутатов трудящихся приняли окончательное решение «Об установлении трассы трамвая первой очереди строительства и определении мест трамвайного парка и тяговой подстанции». При городском коммунальном отделе организовали дирекцию строящегося трамвая во главе с А. Я. Авилкиным.

На 1949 г. Советом Министров РСФСР были предусмотрены траты на строительство трамвая в размере 700 тыс. руб., а на 1950 г. – уже 5 млн руб. При этом часть этой суммы должны были предоставить министерства вооружения и электропромышленности⁴³.

Стоит подробнее остановиться на долевом участии различных министерств в строительстве трамвайной трассы. Основное количество поездок на проектируемом трамвае должны были совершать рабочие заводов имени Сталина (ЗИС), малолитражных двигателей (ЗМД), № 230, 10, 65 и завода им. Володарского⁴⁴. Поэтому затраты на строительство распределялись между министерствами, в чьем ведении находились данные заводы, а именно: автотракторной промышленности, вооружения, авиационной промышленности, электропромышленности и коммунального хозяйства.

³⁹ Филиал РГАНТД. Ф. Р-852. Оп. 2–6. Д. 8. Л. 31.

⁴⁰ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 1. Д. 2303. Л. 37.

⁴¹ ГАРФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 27. Л. 10.

⁴² ГАРФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 454. Л. 218.

⁴³ ГАРФ. Ф. А-259. Оп. 6. Д. 5716. Л. 16.

⁴⁴ Государственный архив Ульяновской области (ГАУО). Ф. Р-634. Оп. 1. Д. 2166. Л. 31 об.

В мае 1949 г. Совет Министров СССР утвердил долгосрочный проект планировки и застройки Ульяновска. Он предполагал в течение нескольких лет связать центр города с автомобильным заводом, железнодорожным вокзалом и с северным жилым районом трамвайным сообщением⁴⁵. В северной части города намечалось строительство трамвайного парка, стоимость которого должна была составить 3 млн руб. А вот организация путевого и воздушного хозяйства трамвая протяженностью 12 км оценивалась в 3,6 млн руб.⁴⁶

Работы осложнялись тем обстоятельством, что проектная организация затягивала с передачей всех проектных документов строительным организациям. Так, в июле 1949 г. в Ульяновск из Москвы приезжал представитель Дортранспроекта, который ознакомился с положением дел на месте и заверил городской комитет коммунального хозяйства, что проектировщики и изыскатели приедут в июле и привезут договор с соответствующей документацией. Но в связи с уменьшением финансирования бригада смогла приехать только осенью, оттянув, таким образом, начало строительства еще на несколько месяцев⁴⁷.

Только 12 ноября 1949 г. на коммунистическом субботнике в районе вокзала станции Ульяновск-1 были уложены первые 600 м рельсов трамвайных линий. А к 1 декабря 1949 г. успели уложить 1,6 км трамвайных путей⁴⁸.

Медленные темпы строительства объяснялись недостаточным финансированием. Причем, как правило, поступали незначительные суммы, а иногда финансирование и вовсе отсутствовало. Катастрофическое положение с транспортной ситуацией в растущем Ульяновске вынудило председателя исполкома областного совета М. Чернышева обратиться с докладной запиской к председателю Совета Министров И. В. Сталину, в которой он описывал все тяготы трамвайного строительства на родине Ильича⁴⁹. После данного обращения уже в середине 1950 г. Министерством коммунального хозяйства РСФСР для строительства трамвая в Ульяновске были выделены 4,5 тыс. шпал⁵⁰.

Помимо недостаточного финансирования и нехватки рабочей силы существовала и другая причина затягивания строительства, а именно некачественная работа строительных организаций. Например, директор строительства трамвая и главный инженер, изучив техническую литературу и ознакомившись с передовым опытом других городов, предложили Ульяновскстрою способ пропитки шпал путем погружения их на две-три минуты в специальную ванну с антисептической массой, температура которой поддерживалась на уровне 60–80 °С. Строительная организация, в свою очередь, производила не пропитку, а обмазку шпал. При минусовой температуре такая обмазка отслаивалась, и древесина начинала гнить. Приходилось либо повторно пропитывать шпалы, либо полностью их заменять⁵¹.

⁴⁵ Российский государственный архив экономики. Ф. 9510. Оп. 3. Д. 145. Л. 68.

⁴⁶ Там же. Л. 34.

⁴⁷ ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 1. Д. 2486. Л. 85.

⁴⁸ ГАРФ. Ф. А-259. Оп. 6. Д. 5716. Л. 17.

⁴⁹ ГАУО. Ф. Р-634. Оп. 1. Д. 2116. Л. 31.

⁵⁰ Там же.

⁵¹ ГАУО. Ф. Р-535. Оп. 5. Д. 101. Л. 29.

В 1950 г. продолжилась прокладка трамвайных путей, но параллельно шло и укрепление их основания. Так, в июне на Железнодорожной, Карамзинской и Кировской улицах на всем протяжении проектируемой трамвайной линии шла балластировка пути. На Железнодорожной улице к этому времени полотно уже забалластировали и заканчивали подъем и рихтовку пути. На данный участок подвезли около 3 тыс. кубометров балласта⁵².

Новое строительство было объявлено народной стройкой, по выходным к рабочим двух трестов-подрядчиков, ведущих строительство, подключалась общественность и работники многих предприятий города. Только на земляных работах жители города отработали 9,7 тыс. человеко-часов⁵³. Вот как об этом вспоминал один из участников стройки Ф. Резник:

Тогда я работал мастером подъемочного ремонта локомотивного депо. И вот нам говорят: «Завтра, в субботу, – рабочий день на строительстве трамвайных линий. Вашему цеху поручается выкопать ямы под опоры контактной сети от Южного рынка до Корсунской». Располагались они через каждые 50 метров. Бура не было, копали вручную отверстия в земле глубиной два метра, шириной один метр⁵⁴.

Но для того чтобы соединить трамвайным сообщением центр города с районом автомобильного завода, как уже говорилось выше, необходимо было построить капитальный мост через Свягу. На это отводилось три года. В 1950 г. начались подготовительные работы к сооружению дамбы, которая была необходима для строительства моста. Дамба намывалась мощным гидромонитором производительностью до одной тысячи кубометров грунта в сутки⁵⁵. Масштабные работы по строительству и обустройству трассы развернулись к началу 1951 г. Трамвайная линия полностью была построена в конце 1953 г., а начала эксплуатироваться с января 1954 г.⁵⁶

Строительство трамвайной линии в Ульяновске, включая вопросы согласования трассы и составления проектов, заняло 10 лет. Только благодаря настойчивости местного руководства и участию общественности трамвайное сообщение все же было налажено.

Пензенский троллейбус

История развития пензенского городского электротранспорта отличается от куйбышевского и ульяновского. Еще в 1930-е гг. здесь было организовано трамвайное сообщение, хотя, скорее, этот вид транспорта можно определить как городской поезд. Пензенский трамвай представлял собой мотовоз

⁵² Продолжается благоустройство Ульяновска // Ульяновская правда. 25 июня 1950 г. № 126. С. 4.

⁵³ ГАУО. Ф. Р-535. Оп. 5. Д. 99. Л. 119.

⁵⁴ Крапивина Я. 60 лет трамваю, 40 лет – троллейбусу // Ульяновская правда. 10 января 2014 г. № 1. С. 13.

⁵⁵ Трамвайный мост – одно из крупных сооружений города // Ульяновская правда. 12 августа 1950 г. № 160. С. 3.

⁵⁶ Царькова. Вехи пути... С. 20.

с прицепленными к нему несколькими вагонами, курсировавший по узкоколейной железной дороге. Он осуществлял доставку рабочих к велозаводу. Функционировал этот узкоколейный трамвай всего несколько лет. Из-за убыточности и трудностей в эксплуатации от его использования пришлось отказаться.

А в годы Великой Отечественной войны в связи с тем, что Пенза стала одним из эвакуационных центров, куда переехали десятки предприятий, городские власти задумались об организации городского электротранспорта. Предпочтение было отдано троллейбусу, а не трамваю по той причине, что территория города отличалась особым рельефом, который создавал огромные трудности для укладки трамвайных путей.

6 февраля 1944 г. СНК СССР постановил приступить к подготовительным работам в рамках строительства в Пензе первой очереди троллейбусной линии протяженностью 7 км. Их стоимость должна была составить 500 тыс. руб. К указанной работе также привлекались заинтересованные народные комиссариаты⁵⁷. Проектные работы были поручены Дортранспроекту и Дорстрою. Планировалось соединить троллейбусным сообщением южную часть Пензы с находящимися здесь оборонными заводами № 163 и № 740 и северную часть города с заводом № 50. В работах по составлению проекта выделяется четыре стадии: изыскания и создание проектного задания, технического проекта и рабочих чертежей.

Подготовительные работы по строительству дорог для троллейбусной линии начались зимой 1945 г. силами дорожно-мостового треста⁵⁸. В июне 1945 г. планировалось начать асфальтирование дорог на трассе троллейбуса по ул. Московской, начиная с нижней ее части. Но на пересечении ул. Кропоткинской и Московской через почву и покрытие проезжей части в двух местах стала просачиваться вода, разрушая тем самым мостовую. Директору водоканала предложили незамедлительно устранить течь водопровода в указанном месте в самые сжатые сроки. При этом одновременно с ремонтом требовалось произвести полную ревизию водопроводных коммуникаций с целью принятия срочных профилактических мероприятий в слабых местах по всей трассе троллейбуса, чтобы не сорвать работы по устройству на ней дорог⁵⁹.

По истечении двух месяцев отделу капитального строительства не удалось приступить к асфальтированию дорог из-за того, что водоканал так и не устранил неисправность водопроводной сети. В результате, не дожидаясь ликвидации аварии, началось асфальтирование дорог в тех местах, где это было возможно⁶⁰.

В 1945 г. на создание троллейбусной линии в Пензе правительство ассигновало миллион рублей. На эти средства началось строительство асфальтобетонной дороги от здания облисполкома до вокзала станции Пенза-1 протяженностью около 3 км, тяговой подстанции, троллейбусного депо. На эти же средства необходимо было приобрести контактное оборудование линий

⁵⁷ ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 1. Д. 224. Л. 14.

⁵⁸ Полосин Н. И. История пензенского троллейбуса // Краеведение. 1998. № 3–4. С. 72.

⁵⁹ Государственный архив Пензенской области (ГАПО). Ф. Р-847. Оп. 1. Д. 1352. Л. 96.

⁶⁰ Там же. Л. 98.

и перестроить на троллейбусной трассе осветительную, телеграфную и телефонную сети.

Строительством асфальтобетонной дороги для новой линии троллейбуса по отдельному договору занималось главное управление строительства шоссейных дорог (Гушосдор). Дорога строилась шириной 6,5 м. Работами по установке и оборудованию тяговой подстанции занималась строительная организация одного из наркоматов. Все остальные виды работ выполняло особое строительное-монтажное управление треста «Коммунстрой» наркомата гражданского строительства⁶¹.

В сентябре 1945 г. правительство обязало народные комиссариаты боеприпасов, вооружения, авиационной промышленности и бумажной промышленности принять доленое участие в строительстве троллейбуса в Пензе. Для этого за счет своих ресурсов они должны были поставить материалы и оборудование Пензенскому горисполкому. Народный комиссариат связи СССР производил реконструкцию воздушных линий связи по трассе строительства троллейбуса⁶².

В 1946 г. Дортранспроект выполнил проектное задание по троллейбусному депо, вагоноремонтной мастерской, контактному оборудованию и высоковольтной линии на сумму 46,9 тыс. руб.⁶³ Тогда же на 75% было завершено строительство тяговой подстанции, изготовлена подвесная арматура и на протяжении 1 км смонтирована контактная сеть. Также по трассе следования троллейбуса были подготовлены 5 700 м² дорог для асфальтирования⁶⁴.

К 1947 г. были выполнены три стадии и уже завершалась четвертая – по рабочим чертежам для строительства депо. Управление строительства Пензенского троллейбуса в связи с этим заключило еще один договор с Дортранспроектом на сумму 51,1 тыс. руб.⁶⁵

Большую помощь в строительстве троллейбусной линии оказали промышленные предприятия города. Завод им. М. В. Фрунзе изготовил всю арматуру для контактной сети, помогал материалами и квалифицированными кадрами специалистов. Предприятия Министерства машиностроения и приборостроения, в частности, трест «Пензамашприборстрой» оборудовали приборами все сооружения городского троллейбуса и построили тяговую подстанцию. На ней вырабатываемый городской ТЭЦ переменный ток напряжением 6000 В с помощью ртутных выпрямителей преобразовывался в постоянный ток напряжением в 600 В. В монтаже контактной сети большую помощь оказали также стахановцы-монтеры областной конторы «Центроэлектромонтаж». Непосредственное участие в строительстве троллейбуса принимал также коллектив работников городского электрохозяйства⁶⁶. Всего для движения

⁶¹ Павлов И. Строительство троллейбуса в Пензе // Сталинское знамя. 19 августа 1945 г. С. 4.

⁶² ГАПО. Ф. Р-453. Оп. 1а. Д. 214. Л. 12–13.

⁶³ Филиал РГАНТД. Ф. Р-852. Оп. 2–6. Д.10. Л. 54 об.

⁶⁴ Отдел фондов общественно-политических организаций Государственного архива Пензенской области (ОФОПО ГАПО). Ф. п-37. Оп. 1. Д. 1060. Л. 59.

⁶⁵ Филиал РГАНТД. Ф. Р-852. Оп. 2–6. Д.12. Л. 118.

⁶⁶ Троллейбус вышел на трассу: беседа с начальником троллейбуса П. М. Маркманом // Сталинское знамя. 5 ноября 1948 г. № 220. С. 2.

троллейбуса по будущей линии было построено свыше 90 тыс. м² дорог⁶⁷. Из них более 50 тыс. м² – асфальтовые, а остальные – булыжные⁶⁸.

Строительство троллейбусной линии растянулось на несколько лет. Данную ситуацию можно объяснить несколькими причинами. Во-первых, генеральная смета на строительство троллейбуса была утверждена народным комиссариатом коммунального хозяйства РСФСР 16 октября 1944 г. в ценах 1936 г. Между тем материалы на строительство троллейбуса поставлялись в ценах текущего года, а цены на арматуру для подвески контактной сети, изготавливаемую заводом им. Фрунзе, превышали лимитную стоимость в два-три раза. Общий ценовой разрыв в сравнении со сметной составлял 702 тыс. руб.⁶⁹ Во-вторых, бюро экспертизы министерства коммунального хозяйства РСФСР предложило проектным организациям перепроектировать временные сооружения – путепровод и троллейбусное депо – на постоянные, что также вызвало увеличение проектной стоимости строительства троллейбуса.

По этой причине строительство замедлялось. Для его ускорения нужно было изыскивать средства. Одной из мер по удешевлению проекта стало исключение из сметы двухэтажного жилого дома и гаража. Таким образом удалось сэкономить 727 тыс. руб. В связи с этим в августе 1947 г. была определена окончательная сметная стоимость строительства троллейбусной линии, которая составила 12,34 млн руб.⁷⁰

Движение на первой линии пензенского троллейбуса было открыто 4 ноября 1948 г. по маршруту «Пенза-1 – Мебельная фабрика», его протяженность составила 9,4 км. Троллейбус работал на линии с 6 час. утра до 1 час. ночи с перерывом на профилактический осмотр контактной сети с 13 до 15 час. Начальника строительства троллейбуса городские власти обязали через средства печати и радио оповестить жителей города о правилах пользования троллейбусом, остановках и тарифах за проезд⁷¹.

К началу эксплуатации троллейбуса депо, которое должно было размещаться на ул. Суворова, достроить не успели – его сооружение растянулось на несколько лет. Еще в декабре 1947 г. водителя троллейбуса И. Н. Шерстнева и главного инженера А. Г. Пальцева отправили на три месяца в командировку в Берлин с целью привезти из Германии с бывшего военного завода Ардельт (местечко Эберсвальде) металлопрокат для этой стройки. В начале 1948 г. металлоконструкции демонтированного завода погрузили в эшелон и в сопровождении военной охраны доставили в Пензу⁷². К концу 1949 г. была закончена каменная кладка производственного и административного корпусов, начался монтаж металлоконструкций. Из общего объема капиталовложений в строительство депо в сумме 750 тыс. руб. на декабрь 1949 г. было освоено

⁶⁷ ГАПО. Ф. Р-453. Оп. 1а. Д. 215. Л. 119 об.

⁶⁸ ОФОПО ГАПО. Ф. п-37. Оп. 1. Д. 1020. Л. 156.

⁶⁹ ГАРФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 27. Л. 220.

⁷⁰ ГАРФ. Ф. А-314. Оп. 2. Д. 1207. Л. 299.

⁷¹ ГАПО. Ф. Р-453. Оп. 1а. Д. 222. Л. 18.

⁷² *Полосин*. История пензенского троллейбуса... С. 72.



*Праздничный митинг в честь открытия троллейбусного сообщения в Пензе, 1948 г.
(фото Н. Павлова; Сталинское знамя. 5 ноября 1948. № 220. С. 2)*

542 тыс.⁷³ Окончательно строительство троллейбусного депо было завершено только в 1950-е гг.

К началу эксплуатации троллейбуса функционировали следующие объекты: тяговая подстанция, контактная сеть протяженностью 10 км, троллейбусные дороги с асфальтовым покрытием на расстоянии 5 км, а также временный профилакторий с мастерскими и подсобными помещениями⁷⁴.

Первый месяц на линии курсировало всего 3 троллейбуса, а к концу года их число возросло вдвое (хотя и числилось 8 троллейбусов, но на линии фактически работало только 6)⁷⁵.

Сразу же после пуска в эксплуатацию троллейбус стал пользоваться большой популярностью у жителей Пензы. Это подтверждается перевозками огромного числа пассажиров, превысившее даже плановые показатели. Только в период с 4 по 30 ноября 1948 г. было перевезено 31,3 тыс. пассажиров⁷⁶. А за 11 месяцев 1949 г. троллейбусом перевезено 4,74 млн пассажиров при плане в 4 млн человек⁷⁷.

Но первая очередь троллейбусной линии не могла удовлетворить потребностей населения, так как связывала только южную часть города с центром и вокзалом. Население крупнейшего района Пензы – Заводского – было фактически оторвано от города из-за нехватки транспорта. В этой связи уже

⁷³ ГАПО. Ф. Р-453. Оп. 1а. Д. 214. Л. 50 об.

⁷⁴ ГАРФ. Ф. А-314. Оп. 22. Д. 3309. Л. 187.

⁷⁵ ГАПО. Ф. Р-453. Оп. 1а. Д. 214. Л. 20.

⁷⁶ Там же. Л. 27.

⁷⁷ Там же. Л. 49 об.



Один из первых троллейбусов на улицах Пензы, 1948 г. (65 лет Пензенскому троллейбусу // <http://arhiv-pnz.ru/news/2013/11/1/17583088>

летом 1949 г. началось строительство второй очереди троллейбуса, которой предстояло связать Заводской район с центром города.

Объем работ предстоял громадный: необходимо было замостить и заасфальтировать целый ряд улиц, поставить опорные столбы и протянуть контактную сеть. Главная трудность заключалась в постройке виадука через железнодорожное полотно и сооружение вала на походах к нему: требовалось выгрузить и насыпать свыше 20 тыс. м³ земли, подвезти и уложить 700 м³ камня⁷⁸. В 1949 г. на строительство второй очереди троллейбуса министерство машиностроения и приборостроения выделило 350 тыс. руб.⁷⁹

На помощь строителям пришла общественность Пензы. Только население Заводского района отработало на стройке 5 тыс. человеко-дней. В подвозке и вывозке грунта, перевозке камня участвовали десятки автомашин. Активное участие в строительстве принимали коллективы велозавода, часового завода САМ и других предприятий Заводского района. В ночь с 3 на 4 ноября работы закончились, и по новой трассе был совершен первый пробный рейс, который показал, что все сделано добротнo и линия готова к эксплуатации. А уже 5 ноября 1949 г. в 12 час. дня по случаю сдачи в эксплуатацию второй очереди троллейбусной линии состоялся праздничный митинг⁸⁰.

⁷⁸ Михайлов Н. Троллейбус пришел в Заводской район // Сталинское знамя. 7 ноября 1949 г. С. 2.

⁷⁹ ГАПО. Ф. Р-453. Оп. 1а. Д. 214. Л. 42.

⁸⁰ Сталинское знамя. 7 ноября 1949 г. С. 2.

За 1949 г. троллейбусы Пензы проехали 396 тыс. км и перевезли 5 млн 404 тыс. пассажиров. Благодаря вводу в эксплуатацию в ноябре 1949 г. второй очереди троллейбуса и увеличению протяженности линии с 9,4 км до 13,4 км пассажирский пробег за 1950 г. увеличился более чем в два раза и составил 846 тыс. км. За этот же год пензенский троллейбус перевез 10,88 млн человек⁸¹.

Организация троллейбусного сообщения в Пензе стала важным событием в жизни горожан: троллейбусные линии привели к увеличению их мобильности. Кроме того, благодаря троллейбусной ветке в Пензе построили асфальтовый завод и заасфальтировали дороги, без которых его эксплуатация была бы невозможной.

* * *

Подводя итог, стоит сделать некоторые выводы. Развитие городского электротранспорта в трех областях – Куйбышевской, Ульяновской и Пензенской имеют некоторые общие черты. В годы Великой Отечественной войны Среднее Поволжье превратилось в важный тыловой район страны, куда были эвакуированы многие промышленные предприятия. Это обусловило рост территории и населения областных центров. В послевоенные годы данное обстоятельство привело к тому, что регион продолжил свое индустриальное развитие. Появление множества новых и расширение старых предприятий повлекло за собой увеличение мобильности горожан и актуализацию задачи развития городского транспорта. Использование автобусного сообщения вызывало проблемы в связи с дороговизной технического обслуживания и деталей для машин, а также нехваткой топлива. Электротранспорт превосходил автобус по вместимости (в особенности трамвай), а также по экономичности в обслуживании. Не стоит забывать и об экологичности данного вида транспорта.

Заметную роль в финансировании послевоенного строительства и реконструкции электротранспорта в Куйбышевской, Ульяновской и Пензенской областях играло доленое участие наркоматов (министерств), поскольку именно работники их заводов должны были стать основными пассажирами трамваев и троллейбусов. В то же время история развития городского транспорта в областях Среднего Поволжья была разной. В Куйбышеве еще до начала войны имелась хорошо развитая трамвайная сеть, а уже в годы войны пущен в эксплуатацию и троллейбус. Пенза и Ульяновск были не такими крупными городами, как Куйбышев, и по этой причине они имели только автобусное сообщение. Рост этих городов привел к началу строительства в них линий электротранспорта. Несмотря на нехватку финансирования и строительных материалов, а также нерадивость проектных организаций, электротранспорт все же сумел пробить себе дорогу. Троллейбус Пензы и трамвай Ульяновска во многом своим появлением обязаны местным властям, поддержке широких слоев населения и финансовой помощи народных комиссариатов (министерств).

⁸¹ Полосин. История пензенского троллейбуса... С. 73.

Развитие городского электротранспорта областных центров Среднего Поволжья привело к расширению и дальнейшему хозяйственному развитию данных городов, а трамвай и троллейбус прочно заняли ведущее место в их инфраструктуре.

References

- Aleksandrov, M. T. (ed.) (1957) *Kuibyshevskaya oblast': istoriko-ekonomicheskii ocherk [Kuibyshev Region: A Historical and Economic Sketch]*. Kuibyshev: Knizhnoe izdatel'stvo.
- Efimov, Iu. D. and Loseva, V. I. (2005) Ul'ianovsk i Ul'ianovskaya oblast' v gody Velikoi Otechestvennoi voiny [Ulyanovsk and Ulyanovsk Region during the Great Patriotic War], in: *Ul'ianovtsy – Velikoi pobede. Kraevedcheskie zapiski [The Contribution of the Residents of Ulyanovsk to the Great Victory. Local History Notes]*. Ul'ianovsk: Izdatel'stvo "Korporatsiya tehnologii prodvizheniya", vol. 13, pp. 22–24.
- Efremov, I. S. (1962) *Trolleibusy: teoriya, konstruktivnyy i raschet [Trolleybuses: Theory, Design and Calculation]*. Moskva: Izdatel'stvo Ministerstva kommunal'nogo khoziaistva RSFSR.
- Krapivina, Ia. (2014) 60 let tramvaiu, 40 let – trolleibusu [60th Anniversary of the Tram, 40th Anniversary of the Trolleybus], *Ul'ianovskaya pravda*, no. 1, p. 13.
- Mikhailov, N. (1949) Trolleibus prishel v Zavodskoi raion [The Trolleybus Came to the Zavodskoy District], *Stalinskoe znanie*, no. 258, p. 2.
- Novye trolleibusy [New Trolleybuses] (1948), *Volzhskaya kommuna*, 1 February, no. 23, p. 3.
- Pavlov, I. (1945) Stroitel'stvo trolleibusa v Penze [Construction of Trolleybus in Penza], *Stalinskoe znanie*, 19 August, p. 4.
- Polosin, N. I. (1998) Istoriya penzenskogo trolleibusa [The History of the Penza Trolleybus], *Kraevedcheskie zapiski*, no. 3–4, pp. 71–75.
- Prodolzhaetsya blagoustroystvo Ul'ianovska [Beautification of Ulyanovsk Goes On] (1950), *Ul'ianovskaya pravda*, 25 June, no. 126, p. 4.
- Riabov, V. V. and Khramkov, L. V. (eds.) (1981) *Istoriya Kuibyshevskoi oblasti (1917–1980 gg.) [The History of the Kuibyshev Region (1917–1980)]*. Saratov: Izdatel'stvo Saratovskogo universiteta.
- Rzhonsnitskii, B. N. (1952) *Tramvai – russkoe izobreteniye [The Tramway is a Russian Invention]*. Moskva: Izdatel'stvo Ministerstva kommunal'nogo khoziaistva RSFSR.
- Tarkhov, S. A. (2005) *Istoriya Samarskogo gorodskogo elektricheskogo transporta [The History of the Samara City Electric Transport]*. Samara: Volga-Biznes.
- Tramvainyi most – odno iz krupnykh sooruzhenii goroda [The Tram Bridge is One of the Big Structures in the City] (1950), *Ul'ianovskaya pravda*, 12 August, no. 160, p. 3.
- Trolleibus vyshel na trassu: beseda s nachal'nikom trolleibusa P. M. Markmanom [Trolleybus on Line: An Interview with the Boss of Trolleybus P. M. Markman] (1948), *Stalinskoe znanie*, 5 November, no. 220, p. 2.
- Tsar'kova, E. V. (2003) *Vekhi puti. Istoricheskii ocherk, posviashchennyi 50-letiiu otkrytiia tramvainogo dvizheniya v Ul'ianovske [Milestones. A Historical Sketch Devoted to the 50th Anniversary of the Tram in Ulyanovsk]*. Ul'ianovsk: Art-kom.