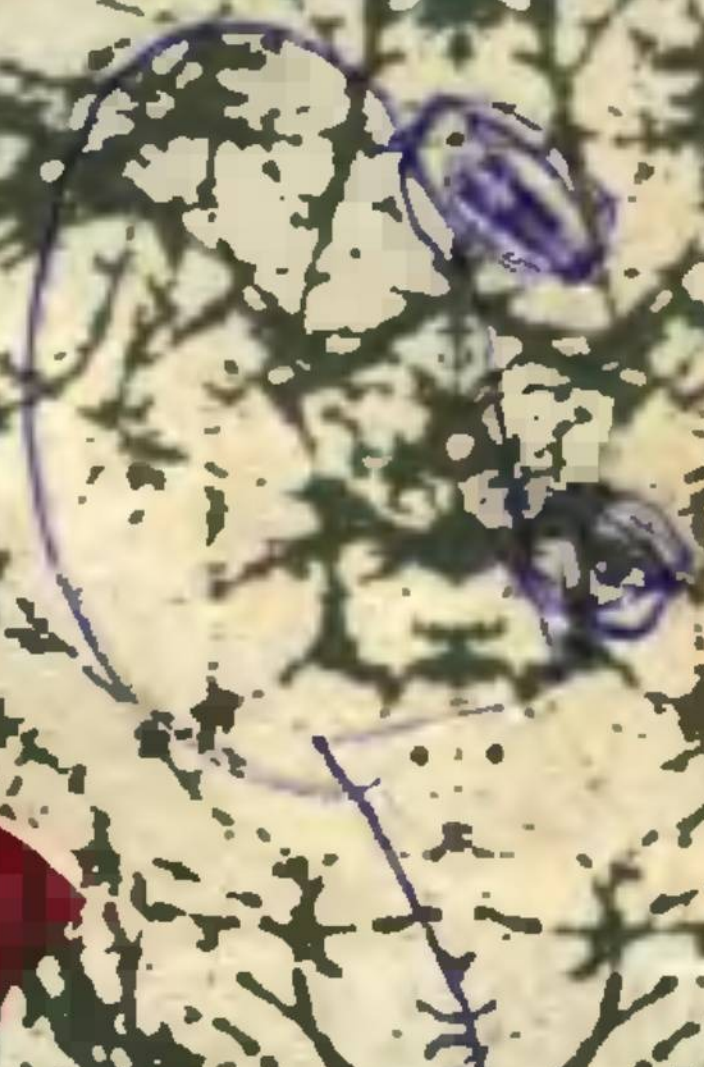


Е.Л.Етчик

МИНСК

от
КОНКИ
до
метро



Э. А. Емчук

МИНСК

**от
конки
до
метро**



Минск,
«ПОЛЫМЯ»

1991

ББК 39.8
Е88
УДК 656.1 (476-25) (091)

Рецензент — научный сотрудник
Института истории АН БССР А. Л. Киштымов

Е $\frac{3204000000-036}{М 306 [03]-91}$ 1—91

ISBN 5-345-00374-2

© Е. Л. Етчик, 1991

Предисловие

Вширь и ввысь, а с недавнего времени еще и вглубь растет прекрасный город Минск. Тысячи людей ежедневно заполняют его проспекты, бульвары, улицы, проезжают по ним в автобусах, троллейбусах, трамваях, спускаются в подземные переходы или еще ниже — в просторные холлы метрополитена. И мало кто из минчан может представить себя на минских магистралях не такого уж далекого времени — всего несколько десятилетий назад...

Цокали по мостовым копыта лошадей, тянувших за собой дребезжавшие на рельсах вагоны, — это перевозила горожан неведомая нынешним поколениям конка. Редкий автомобиль, подпрыгивая на колесах с тощими шинами, вез по разным делам тех, кто стоял на верхних ступеньках городской иерархической лестницы. Извозчики выискивали пассажиров в местах, где народу побольше, и за грош колесили с ними по улицам и закоулкам. Но основная масса городского люда перемещалась пешком.

Все это было, было — в том городе, в котором теперь живем мы. В том, да не в таком. И одна из сторон перемен связана с общественным пассажирским транспортом. Действительно, чтобы проложить рельсы трамвая или метро, надо многое перестроить на той или иной улице, площади, а то и полностью изменить их облик (взять, к примеру, площадь Победы: какой-нибудь семилетний мальчуган уже может и не узнать ее в прежней «круглой» на фотографии всего-то 12-летней давности). Чтобы легкодоступным стал новый микрорайон, нужно связать его с центром магистралями, по которым пустить автобус, троллейбус. Так они развиваются вместе — город и его «транспорт для всех».

...Эта книга — словно путешествие. Едешь, с интересом смотришь в окно. Перед взором один пейзаж сменяется другим. Что-то в них кажется смутно знакомым, узнаваемым. Но вот колеса заметно ускорили бег, ход стал более плавным, а виды за окном не оставляют сомнений — это Минск. Все дело в том, что путешествие совершается во времени — сначала на конке, потом на трамвае, троллейбусе либо автобусе и наконец на поезде метро.

Давайте же всмотримся в меняющийся облик города, ощутим убыстряющийся ритм его жизни, неотъемлемой частью которой является жизнь пассажирского транспорта.

Лошадиные силы и первые моторы

...лихачи на дутиках, просто лихачи, ваньки приличные и ваньки совершенно невозможные, дневные извозчики и извозчики ночные.

И. Ильф и Е. Петров

Городской транспорт общего пользования существовал в России еще в первой половине прошлого столетия. Он берет свое начало от омнибусов и линеек. Омнибус (в переводе с латинского «для всех») — многоместный конный экипаж с империалом — открытой (как и у дилижанса) площадкой и сиденьями наверху, на крыше кареты. Проезд на империале стоил тогда 3 копейки, а внутри, на первом, как говорили, этаже, — 5 копеек. «На верхнюю часть не допускаются дети моложе 9 лет и лица женского пола» — было записано в правилах пользования омнибусом.

Со временем улучшилась ходовая часть конных экипажей — усовершенствовались рессоры, тормозные устройства, поворотные механизмы. Наконец обычные колеса заменили колесами с ребордами*, и усилиями запряженной лошади омнибус покати́л по рельсам городских железных дорог — так родилась конка. Открытие конно-железной дороги в России состоялось в 1864 году в Петербурге. В Минск конка пришла почти на три десятилетия позже.

Но и с появлением конки по-прежнему широко были распространены линейки, или, как их еще называли, «волчки». С табличками, определяющими маршрут — туда и обратно (потому и линейка — по прямой, из конца в конец), они перевозили людей и на территории Белоруссии — в Минске, Витебске, Гомеле, Гродно, Могилеве. На двойной, со спинкой посередине, скамейке рассаживались спиной друг к другу 10—14 пассажиров.

Наряду с общественным транспортом существовали наемные экипажи, которые так же, как кучера, управлявшие ими, назывались извозчиками.

Извозный промысел в Минске имел три разновидности: легковой извоз — на одноконных оглобельных экипажах; извоз на

* Реборда — гребень, выступающая часть на краю обода, препятствующая сходу колеса с рельса.

дышловых парных и оглобельных троечных экипажах; ломовой извоз. Извозчикам присваивались разряды: первый, второй, третий — своего рода табель о рангах. На нижней ступени стояли ломовики. Извозчиками третьего разряда и ломовиками становились беднейшие горожане, по преимуществу вчерашние крестьяне, только и имевшие разбитую телегу и хромую лошаденку, выбивавшиеся из последних сил, чтобы хоть как-то поддержать голодные, обремененные бесчисленными налогами семьи в далеких и близких деревнях. В 1885 году вышло «Городовое положение», по которому лошадь облагалась особым оборотом (налогом) в доход государства. Размер оборота — такса — устанавливался по усмотрению министерства внутренних дел и городской думы. В Минске он составлял не менее 6 рублей в год. В голодные 90-е годы такая сумма больно била по карману бедняков. «Моя кобылка, мой возок — получили мы таксок», — эта невеселая шутка была в ходу у извозчиков. Чтобы не лишиться лошади и, главное, хоть что-то заработать на жизнь, они вынуждены были наниматься к извозпромышленникам — владельцам лошадиных «таксопарков».

Изнурителен был труд таких извозчиков. Сохранились документальные свидетельства, например петиция минских ломовиков, поданная в городскую управу 15 января 1901 года. В ней они жаловались на свою жизнь: «Мы трудимся если не наравне с нашими лошадьми, то еще больше, так как нам приходится класть и разную тяжесть и класть на воз, и снимать с него, таскать на верхние этажи и в подвалы. Словом, мы трудимся очень тяжело и зарабатываем нашу копейку в поте лица. Притом еще какой может быть наш заработок, когда перевозить кладь какую-нибудь приходится иногда целые сутки, а плата за ее перевозку — поденная, так что рубль за день — красная цена. Следовательно, при самом непрерывном труде мы можем иметь не больше шести рублей в неделю, а на эти деньги должны проживать сами с семьями, кормить и ковать лошадей, покупать и чинить снасти, колеса, сбрую и т. д. А сколько приходится страдать и голодать как нам самим, так и нашим лошадям в безработицу! Словом, положение наше хуже, чем нищенское!».

Но наряду с такими бедолагами существовала извозчицья «аристократия» — так называемые лихачи. Они имели хорошую упряжь, кареты, сытых и ухоженных лошадей «для выезда». Может быть, именно из-за них на труд извозчиков вообще смотрели как на дело «налегке», что-то вроде увеселения.

1896 год ознаменовался постройкой первого в России легкового автомобиля по чертежам талантливого инженера и изобретателя Е. А. Яковлева. В том же году автомобиль экспонировался на Всероссийской промышленной выставке в Нижнем Новгороде. Он имел бензиновый четырехтактный двигатель и по внешнему виду не отличался от вагона конки пражского завода Рингхофера.

В начале XX века к производству автомобилей приступил Русско-балтийский вагоноремонтный завод в Риге. До 1915 года там выпустили 451 легковую машину. Пытались организовать изготовление автомобилей чисто кустарного типа на предприятиях фирмы И. П. Пузырева в Петербурге. Немало было и машин зарубежных марок. В основном (более 90 процентов) это были легковые автомобили. Они принадлежали представителям зажиточных слоев населения и использовались для увеселительных прогулок и спортивных состязаний. Понятно, что этот вид транспорта был сугубо индивидуального (или ведомственного) пользования. Правда, в 1906 году зафиксирована попытка создания в Минске «такси» (хотя такого понятия в то время еще не существовало, слово появилось в обиходе гораздо позже). Свои услуги предложил городу некто Федоров. Однако первый же выезд с пассажирами закончился весьма драматично — аварией и серьезными травмами доверившихся горе-водителю людей.

Обслуживанием автомобилей занимались разные фирмы. Во многих городах открылись склады горючего, принадлежавшие нефтяной компании «Братья Нобель», или, как ее сокращенно называли, «Бранобель», бензиновые станции, магазины и склады российско-американской резиновой мануфактуры «Треугольник», российского акционерного общества «Вакуум Ойл Компани» по продаже смазочных материалов. Минск стал одним из первых городов, где обосновались агентство «Ространс» и автомобильное страховое общество «Россия». На улице Подгорной (ныне улица Карла Маркса) в Минске находился гараж-магазин «Минск-автомобиль», принадлежавший З. С. Свенцицкому, и торговый пункт «А. Ш. Мазо-Галош», перепродававший автошины и сопутствующие товары.

До революции лишь 6 процентов дорог России имели твердое покрытие. Остальными можно было пользоваться только в сухую погоду, после дождя они становились совершенно непригодными для движения автомобилей. Российское автомобильное общество зарегистрировало 62 прогулочных маршрута, соединившие некоторые крупные города страны. Через Белоруссию проходило несколько таких маршрутов, но ни один из них не пересекал губернский город Минск. «Автомобильный спутник» (СПб, 1914) свидетельствовал: «Не имеется абсолютно никаких дорог для передвижения в автомобиле или же такие, где дороги, удобные для автомобиля, представляют собою небольшие кусочки шоссе».

Нужна конка!

Па Мінску імчыцца і бразгае звонка
Завулкамі цеснымі цесная конка,
І шлёпаюць моцна тры моцныя сілы,
Ад пугі ўцякаюць старыя кабылы.

С. Шушкевіч

В 70—90-е годы Минск активно развивался как промышленный город. На месте мелких кустарных мастерских ремесленно-мануфактурного типа возникли и стали набирать силу фабрично-заводские предприятия: чугунолитейные, машиностроительные, пивоваренный, дрожже-винокуренные, крахмально-паточные, кожевенные, кирпичные и кафельные заводы, табачные, обойные фабрики. Такому подъему во многом способствовали прошедшие через город Московско-Брестская (1871) и Либаво-Роменская (1873) железные дороги, которые соединили его с центром России, Украиной, Прибалтикой, Польшей. Крупным по тому времени предприятием были ремонтные железнодорожные мастерские.

Разрастались рабочие окраины — Ляховка, Переспа, Серебрянка, Кальвария. К 1897 году Минск насчитывал уже около 91 тысячи жителей, а его территория увеличилась по сравнению с 60-ми годами в 14 раз.

Потребность минчан в передвижении все возрастала, но пока пассажирские и грузовые перевозки по-прежнему осуществляли лишь извозчики. Этот вид городского транспорта еще долго не сдавал свои позиции. Так, легковой извоз за 1898—1908 годы увеличился втрое и насчитывал уже 670 извозчиков, а ломовой — более чем в 7 раз (740 извозчиков). Но дороги оставались плохими. Повозки, как писала газета «Северо-западное слово», часто выше колес вязли в грязи, телеги и грузы перетаскивались чуть ли не на руках.

Идею использовать рельсовые пути для внутригородского транспорта впервые развил русский изобретатель Лев Эльманов. Первоначально их так и называли: эльмановская дорожка на столбах (т. е. на шпалах). Потом, после открытия Петербургской, а затем и Московской конно-железных дорог, прижилось слово «конка».

Общество конно-железных дорог С.-Петербурга разработало проект городского рельсового транспорта сразу для трех губернских городов — Воронежа, Минска и Тулы. «Минские губернские ведомости» сообщили своим подписчикам, что 29 октября 1887 года «сей чертеж за № 282 рассмотрен по журналу технико-строительного комитета. Председатель Э. Жибер». А уже 6 ноября городская дума утвердила договор с петербургским инженером, статским советником А. Н. Горчаковым об устройстве и эксплуатации в Минске конно-железной дороги. Срок контракта определялся в 50 лет.



Маломонастырская улица. Начало 1900-х годов

К строительству приступили только в 1990 году. К этому времени было создано новое акционерное общество городских и пригородных конно-железных дорог с правлением в Москве, которое теперь выступало в качестве второй договаривающейся стороны. По условиям контракта от 1887 года право выкупа городом конно-железной дороги наступало только через 25 лет. Московские хозяева-капиталисты стремились выкачать из минских улиц наибольшую прибыль.

По делам, связанным со строительством конки, в Минск неоднократно приезжал писатель К. С. Баранцевич, который, чтобы содержать большую семью, поступил на службу в Московское общество конно-железных дорог. А. П. Чехов в одном из писем писал ему: «Вам, милый друг, желаю всего хорошего и в литературе, и на конножелезке».

Открытие «конножелезки» в Минске состоялось 10 мая 1892 года. Газета «Минские губернские ведомости» поместила репортаж об этом событии: «На улице Захарьевской выстроились темно-синего цвета вагоны метров восемь длины, запряженные парами лошадей. Вагоны летние, открытые. Ветерок развеивает полосатые занавески на окнах, украшена лентами и цветами упряжь. В первый экипаж садится губернатор со свитой, в последующих находятся члены городской управы, представители технической комиссии. Под знак полицейского шефа кортеж тронулся в сторону Соборной



Улица Захарьевская (слева — часовня, справа — привокзальная Казанская церковь). Начало 1900-х годов

площади». И далее информировала: «Рельсы на улицах, особенно в условиях городского бездорожья, имеют ряд преимуществ по сравнению с извозчиком: увеличится число перевозимой публики по сравнению с обычным экипажем в 8—10 раз, скорость и регулярность движения».

В конце XIX века в Минске было два вокзала — Брестский Московско-Брестской железной дороги (на месте нынешней товарной станции) и Виленский — Либаво-Роменской (на нынешней Привокзальной площади). От вокзалов и начинались маршруты конки. Вокзальная линия соединяла оба вокзала первоначально по улицам Бобруйской и Московской; Центральная шла от Виленского вокзала по улицам Петербургской (ныне Ленинградская), Коломенской (Свердлова), поворачивала на Захарьевскую (Ленинский проспект), а затем на Губернаторскую (Ленина) и завершалась на Соборной площади (Свободы). По мере строительства конки ее маршруты удлинялись, иногда изменялись. Пролегли рельсы от Бобруйской улицы по Московской и Захарьевской до Коломенской — на том месте, где сейчас расположена гостиница «Минск», обе линии слились. Таким образом, от Брестского вокзала теперь тоже можно было доехать до Соборной площади, а сообщение между вокзалами стало осуществляться по иному маршруту (пути с Бобруйской улицы убрали). У Соборной площади находился разъезд, где вагоны

могли развернуться для следования в обратную сторону и к Нижнему рынку (площадь 8 Марта). Недалеко от Немигского моста через Свислочь линии разветвились и получили уже другие названия: Сторожевская вела к пивзаводу Фрумкина (нынешний пивзавод «Беларусь»), а Немигско-Торговая, огибая правый берег Свислочи, выходила на Садовую улицу (Янки Купалы). Возле нынешнего цирка последняя линия, вновь поменяв название, — Златогорская поворачивала на Захарьевскую и у перекрестка с Долгобродской (Козлова) заканчивалась.

На всем протяжении конки имелось более 10 разъездов, что позволяло легко маневрировать. Общая протяженность одно- и двухколейного пути минской конки в 1904 году составляла 7,8 версты*.

Одновременно на линии курсировало 10—12 вагонов (а всего их в 1912 году было 31). Вместимость каждого — до 30 человек. Для ежедневной 14-часовой работы требовалось 40 лошадей, или, как их называли, «живых механизмов». Плата за проезд по всем линиям составляла 5 копеек. Правда, участок между вокзалами оплачивался дешевле — 4 копейки — очевидно, из почтения к гостям города.

Для прокладки конно-железной дороги применялся парижский коробчатый рельс. Рельсы укладывались на шпалы только концами, а в середине поддерживались лежнями: шейка рельса зажималась между двумя широкими уголками, располагавшимися симметрично и образующими «постель-лежень». Метод такого крепления обходился дешевле, чем крепление со шпалами, но имел и серьезные недостатки. Ширина колеи составляла 1 метр.

Чтобы обеспечить лучшее сцепление копыт лошади с мостовой, междурельсовый путь мостили булыжным камнем. В то же время хозяйство конки несло значительные убытки от порчи «тягловой силы»: частые остановки и достаточно крутые подъемы требовали больших усилий для того, чтобы тронуть с места тяжелый вагон, и лошади часто надрывались. Предприниматели поговаривали об оборудовании вагонов электрическими батареями, но это было далеко не простым делом. В конце концов ограничились тем, что в правила пользования конно-железными дорогами ввели пункт, который требовал от управлявшего конкой кучера вести лошадь не рысью, а шагом. Было и такое требование: «В предупреждении несчастных случаев господа пассажиры приглашаются входить и выходить из вагона только на местах остановки или тихого хода вагонов, причем соскакивать нужно обязательно по направлению движения вагонов... Кондукторам вменено в обязанность помогать входить и сходить из вагона лицам женского пола, детям, больным и престарелым, уменьшая при этом в случае надобности ход вагона...» То есть разрешалось выпрыгивать на ходу.

* Верста равна 1,066 км.



Улица Захарьевская. 1900-е годы

На площадке кучера располагалась рукоятка — прообраз современного ручного тормоза. В случае надобности кучер натягивал рукояткой размещенную под вагоном цепь, которая через конический барабан прижимала тормозные колодки к колесам. Тормоз удерживался «собачкой», захватывавшей зубчатое колесо. Чтобы снять тормоз, кучеру достаточно было оттолкнуть «собачку» ногой. Тормоза было два, по количеству площадок для кучера — спереди и сзади вагона.

Разворотных колец конка не имела. В тупике кучер отцеплял коромысла с крюка, переводил пару гнедых на противоположную сторону, садился на другое кучерское кресло и, подав колокольчиком сигнал отправления, натягивал вожжи с криком: «Но-о-о! Пошли-и-и!».

Помимо кучера, управлявшего лошадьми, и кондуктора, продававшего билеты, конку обслуживал еще один человек, представитель совсем уже забытой профессии, — фореитор. «На кляче тощей и косматой сидит фореитор бородатый», — читаем мы в поэме Пушкина «Евгений Онегин». Или в романе Л. Н. Толстого «Война и мир»: «Фореитор тронулся, и карета загремела колесами». Что же это за работник, в чем заключались его обязанности?

Вспоминает бывший фореитор минской конки Н. И. Шаршун: «Работа фореитора состояла вот в чем. Когда вагон приближался к

горке, я должен был, чтобы животные не подвели на подъеме, легче преодолели его, на ходу подвести добавочного коня в упряжке, зацепить валик коромысла за крюк, прыгнуть на подножку вагона, а после преодоления подъема быстро отцепить. Цуговые лошади тут же норовили уйти в сторону — мы, мол, свое сделали. Бывали случаи, когда стягивали вагон с рельсов. Между прочим, за хорошую работу фореитором меня повысили в должности — назначили кучером».

Надо сказать, что сходы вагона с рельсов случались довольно часто. И не только по вине фореитора и его непокорных «цуговых». Обычно это происходило на стрелочных переводах. Ведь стрелки были без остряков: два обыкновенных рельса соединялись тягой и служили поочередно для движения во встречных направлениях — то для одной, то для другой линии путь оказывался прерванным. Зазевался кучер — толкай вагон плечом. А увидеть стрелку было не так-то просто, особенно в темноте. На разъездах — хоть глаз выколи. В таких случаях приходилось проверять стрелки на ощупь. Не светлее было и на остановках, о чем свидетельствовало множество поступавших в городское управление жалоб на то, что из вагона пассажиры попадали прямо в лужи или грязь. Нарекания на плохое освещение в самом вагоне приходилось выслушивать кондуктору:

— Наверно, в вашей лампе мухи завелись?! — начинал ворчать кто-то из пассажиров.

— Пора их уже оттуда выдворить! — поддерживали его другие.

— Не велено, господа, не велено зажигать — керосин отсутствует, — оправдывался кондуктор. (Иногда вместо керосина применялись свечи.)

Сцены, подобные этой, рассказанной Н. И. Шаршуном, происходили довольно часто.

Пополнив ряды городских пролетариев, рабочие минской конки активно включились в политическую борьбу. Вместе с другими они выступили против расстрела 9 января 1905 года в Петербурге мирной демонстрации. Начальник Минского губернского жандармского управления доносил в департамент полиции: «Считаю долгом доложить, что с 13 января в г. Минске стали постепенно прекращать работу фабрики, заводы и мастерские, а с 16-го сего января забастовали и служащие в конно-железных дорогах». Через полгода газета «Пролетарий» сообщила: «4 июня стала конка — 70 человек кондукторов, кучеров, чистильщиков и конюхов забастовали. 11 июня — конка стоит».

После печально знаменитого курловского расстрела рабочие конно-железной дороги единогласно приняли резолюцию, в которой заявили, что всю свою пролетарскую организованность и сплоченность, все средства, имеющиеся в их распоряжении, они направят «против гнусных попыток царизма задержать могучий рост



У здания окружного суда на Соборной площади. 1910-е годы

освободительного движения». Газета «Северо-Западный край» 24 ноября 1905 года информировала своих читателей: «Среди служащих и рабочих Минской конно-железной дороги Минской группой РСДРП организовано чтение лекций по программе партии». Рабочие конки выступали также с требованиями о предоставлении 9-часового рабочего дня, повышении заработной платы, об отмене всевозможных штрафов.

Конка обслуживала только центральные улицы. Окраины не имели транспортной связи с центром. Не было и средств, чтобы наладить такую связь. Городской бюджет в 1907—1909 годах составлял 522 600 рублей — по 174 200 рублей на год. Суммы небольшие, экономить управа не умела, и на 1 января 1910 года городские долги достигли 1 269 500 рублей. В Минске жило тогда 99 762 человека. Простейший расчет показывает: на каждого — от новорожденного до глубокого старика — приходилось по 12,7 рубля долга.

Основную статью расхода городского бюджета составляло содержание полиции, жандармерии, тюрем и войск. Расходы на содержание и устройство городских сооружений и принадлежавших городу конки, водопровода, бань и других недвижимостей вместе взятых были в 3,3 раза меньше. Немудрено поэтому, что Минск утопал в грязи, и на один керосиновый фонарь приходилось 206,8 сажени (почти полкилометра) улицы. Достаточно большой, говоря

современным языком, пассажиропоток (в 1909 году — 1 253 300 человек, в 1910 — 1 437 800, в 1914 — 1 863 100), высокие цены за проезд, жестокая эксплуатация рабочих — из всего этого предприниматели конки извлекали немалую прибыль.

А что делалось для города? В новогоднем номере за 1911 год «Минское слово» писало, что 1910 год принес Минску пользы в очень микроскопической дозе. Город остался в границах 1909 года, не уменьшилось непролазных от грязи заулков, улиц-канав, по которым весной и осенью движение невозможно. Никакого внимания не уделялось окраинам. Городское управление, делала вывод газета, хлопочет исключительно о центральной части города, что и понятно, ибо население окраин не имеет своих представителей в городской думе, а значит, не имеет и оборонцев в муниципалитете. Далее автор статьи констатировал: «На протяжении минувшего года в городском управлении обсуждалось много хороших проектов. Говорили о строительстве в Минске электрического трамвая, канализации, которая бы оздоровила не только прославленную немигскую часть, но и весь город. Говорили о введении в Минске всеобщего начального образования, но все эти разговоры оказались только разговорами». Не получила необходимого развития и минская конка. Больше 20 лет прошло со дня ее пуска, но и на сотню метров не продвинулись рельсы к окраинным районам города. В поэме «Минск» Петрусь Бровка писал:

Так і вялося,
Вядомая справа,
цэнтрам — пашана,
ускраінам — бруд,
вадараводы
для членаў управы,
для іх жа лажылі
на вуліцах брук.

В 1904 и 1910 годах Центральным статистическим комитетом опубликованы основные сведения о городах России, в том числе данные о городском общественном транспорте. Кроме конного извоза основными средствами внутригородского сообщения были трамвай и конка. Услугами конки в 1910 году пользовались жители 24 городов. В это число кроме Минска входил и Могилев. Пять городов имели комбинированный транспорт — трамвай и конку. А в Петербурге, Москве, Одессе одновременно с трамваем и конкой курсировал паровой трамвай.

По количеству подвижного состава и протяженности эксплуатационного пути конно-железная дорога постепенно сдавала позиции. Оставив заметный след в истории транспортных средств России, да и других стран, конка в конце концов уступила место долго и упорно пробивавшемуся на городские улицы электрическому трамваю. Впрочем, в Минске это произошло немного позже. А пока события развивались так, что движение по конно-железной дороге пришлось



Свислочь разлилась. 1897 год

просто закрыть. Дело в том, что с началом первой мировой войны в Минске было введено военное положение. Всеобщая мобилизация сопровождалась широкой реквизицией лошадей, повозок, упряжи, запасов фуража. Не слышно было уже цокота копыт, замерли на рельсах в депо вагоны конки. Как оказалось, надолго...

В 1915—1920 годах Белоруссия, в том числе Минск, неоднократно оказывалась в оккупации — сначала кайзеровскими, затем белопольскими войсками. После освобождения Минска в июле 1920 года городской совет коммунального хозяйства перешел в ведение губревкома, превратившись в своеобразный оперативный штаб, в руках которого сосредоточилась вся хозяйственная деятельность, призванная создавать нормальные условия для жизни минчан. И сами минчане по примеру москвичей активно выходили на субботники, стремясь быстрее ликвидировать последствия разрухи. Досрочно были закончены работы по строительству узкоколейки от электростанции «Эльвод» до Комаровского леса. По этой важной для города магистрали непрерывно поступали в него дрова, торф, строительные материалы.

Бывшие рабочие конно-железной дороги решили восстановить конку. На улицах разрушенного города они отремонтировали, а на некоторых участках заново уложили рельсы. В начале июля 1921

года президиум Минского исполкома принял постановление: «Признано целесообразным пустить в ход конку для пассажирского движения. Проездную плату установить в 1000 рублей за любой конец Предприятиям и учреждениям предоставить определенное количество билетов. Подлежащий отчислению процент дохода в пользу города должен быть установлен по соглашению между горисполкомом и Трамваем». (Трамвай — сокращение тех лет: транспортно-материальный отдел Совета народного хозяйства БССР.)

В это время при Народном комиссариате путей сообщения было создано Центральное управление местного транспорта (ЦУМТ), призванное, в частности, руководить трамвайным сообщением в городах, ремонтом автомобилей и трамвайных вагонов. На местах — при губернских, уездных и городских исполнительных комитетах образовались отделы местного транспорта. В Минске в ведении этого подразделения находились два конных парка, авторемонтная и обзоровая мастерские, конно-железная дорога и магазин автожужевого имущества.

В воскресенье 7 августа 1921 года началось движение конки по главной линии города Александровский вокзал — площадь Свободы. На вагонах были расклеены листовки: «Управление конки обращается с просьбой ко всем о беспрекословном подчинении обслуживающему персоналу, которому даны определенные инструкции».

Вскоре для проезда на конке ввели талонную систему. Книжечки по 250 талонов распространялись за наличный расчет по предприятиям и учреждениям, где талоны бесплатно раздавались рабочим и служащим. Взамен такого талона кондуктор выдавал проездной билет. Это позволило быстрее обслуживать пассажиров в пути, избавило кондукторов от сбора довольно больших денежных сумм.

При тогдашнем расстройстве денежной системы плата за проезд увеличивалась каждые 9 месяцев в 100 раз. Городской отдел местного транспорта неоднократно намеревался остановить конку из-за огромного дефицита денежных средств, но благодаря энергичным действиям исполкома она продолжала работать. Очень помог этому и заключенный между отделом местного транспорта и советом коммунального хозяйства договор о совместной эксплуатации конно-железной дороги, по которому обеими этими организациями была предоставлена ссуда на закупку фуража, выделены премии рабочим за прибыль, а также введено натуральное исчисление месячной зарплаты из набора продуктов питания, промтоваров и коммунальных услуг. Состав набора, утвержденный на совместном заседании президиумов Совнархоза и Совета профсоюзов Белоруссии, включал 2 пуда ржаной муки, 10 фунтов мяса, 2 фунта сахарного песка, 1/3 аршина сукна, 2 аршина полотна и 1/8 кубической сажени березовых дров*.

* Пуд равен 16,38 килограмма, фунт — 400 грамм, аршин — 0,71 метра, сажень — 2,13 метра.



Соборная площадь. Начало 1900-х годов



Железнодорожный мост через улицу Московскую. 1903 или 1904 год

По ходатайству горисполкома перед Президиумом ЦИК БССР управление конки и отдел городского транспорта объединились. Баланс нового подразделения составил 170 лошадей и 19 грузовиков. Горисполком ассигновал 10 миллиардов рублей на закупку фуража. Начали культивировать фуражные корма в имении минского отдела коммунального хозяйства «Михалово» Сенницкой волости (ныне микрорайон Юго-Запад). Для этого же построили ферму «Людамонт» на улице Людамонтской (ныне район улицы Гвардейской). Дело пошло на лад.

Отчитываясь в то время перед своими избирателями, заведующий отделом местного транспорта К. И. Альбертинский отметил особые социальные функции конки: «Помимо значения конки для городского населения, она имеет громадное значение в смысле урегулирования цен на легковой извоз. Особенно отразился на легковых извозчиках выпуск вагонов ежедневно к утренним поездом, так как извозчики особенно взвинчивают цены во время прибытия поездов».

Торжественно был отмечен год эксплуатации восстановленной конно-железной дороги. Репортаж о праздновании поместила газета «Звезда». Она, в частности, писала: «От имени союза транспортных рабочих выступили Каган, Альбертинский, Бруханский, Полоник, Каплан. Они говорили, что только благодаря энергии рабочих была пущена красная конка в ход и ее работа не отстает от работы довоенного времени. Цель нынешней конки — не наживаться, не гнаться за прибылью, а предоставить возможность рабочим за дешевую плату съездить на Александровскую станцию и обратно. Вспомнили устроеныные 17 лет назад забастовки, когда из вагонов строили баррикады...»

Начались переговоры с некоторыми зарубежными фирмами о механизации и электрификации конки по типу автотрамвайных линий. В каждом вагоне намечалось поставить двигатель внутреннего сгорания. Подсчитали: переоборудовать вагон стоило 20 миллионов рублей. Цифра, может, и большая, однако вспомним, что фунт белого хлеба в то время стоил 15 тысяч рублей. Оставить мечту о переоборудовании конки вынудил дефицит топлива.

Другая проблема того времени — острая нужда в мелких денежных знаках. Нашли выход в том, что пустили в обращение так называемый сертификат — коночные квитанции. Они выдавались в магазинах в счет сдачи при расчете за покупки и принимались потом в качестве платы за проезд. В 1924 году после денежной реформы стоимость проезда на городской железной дороге составляла 8 червонных копеек. Тогда же была введена твердая зарплата рабочим конки. Кучер стал получать 52 рубля, кондуктор — 48, конюхи и путевые рабочие — 36. Вступило в силу решение исполкома о предварительной продаже билетов для проезда на конно-железной дороге. Причем покупавшим билеты предварительно пре-

доставлялась скидка: 50-процентная — учащимся и инвалидам, 30-процентная — членам профсоюзов и военнослужащим, 20-процентная — учреждениям и 10-процентная — остальным гражданам.

Увеличилась протяженность рейсов — был отремонтирован путь до завода Леккерта (ныне пивзавод «Беларусь»). На линию выходило 11 закрытых (зимних) вагонов, которые ежедневно перевозили более 2,5 тысячи человек.

Число перевозимых поездками конно-железной дороги пассажиров стремительно росло. Вот показатели четырех лет: в 1922 году перевезено 649 154 человека, в 1923 — 904 652, в 1924 — 1 193 484, в 1925 — 1 248 586. Однако уровня довоенной конки достичь не удалось: 1909 год — 1 253 300 человек, 1910 — 1 437 800, 1914 — 1 863 100.

В середине 20-х годов конно-железная дорога перешла на хозяйственный расчет и была передана в систему местной промышленности. В 7-м номере журнала «Советское строительство» за 1926 год работник Госплана БССР М. Мостков сообщал об удовлетворительном обслуживании населения конкой и в то же время указывал на высокую себестоимость ее эксплуатации вследствие дороговизны текущего и капитального ремонта вагонов, выполняемого специальными мастерскими.

В течение первого полугодия 1926 года общественным транспортом в Минске воспользовались 1 275 863 пассажира, из них 606 тысяч — конно-железной дорогой. За год одна конка перевезла более миллиона человек и пополнила казну почти 20 тысячами рублей. И это при том, что в январе и феврале из-за сильных снежных заносов, высота которых достигала в некоторых местах полутора метров, транспорт не работал.

Минскую конку в последние месяцы ее существования красноречиво представил журнал «Огонек» в очерке «Минск — столица Белоруссии» (1927, № 9): «В скором времени в Минске начнется постройка электрического трамвая. А пока по улицам бегают вагоны конки под оглушительный колокольный звон и крики вагоновожатого. Звон предназначен для прохожих, а крики для «двигательного мотора», который состоит из двух лошадиных сил. Вагончики конки часто сходят с рельс, что отнюдь не означает катастрофы, остановки движения и вызова санитаров. Ничего подобного! Тут применяются два средства, одинаково сильно действующие на спятивший вагон: во-первых, дается задний ход. Это значит, что лошадей припрягают с другой стороны. Если «задним ходом» вагон не удастся поставить на рельсы, кондуктор объявляет «авральные» работы, и тогда все пассажиры выходят из вагона, чтобы, подперев его своими боками, впихнуть на должное место. При таком способе действия успех обеспечен. Приезжий человек, если бы он полюбостовал съездить конкой на Троицкую гору, был бы поражен оригинальным способом переправки пассажиров через Свислочь,

где недавно ремонтировался мост. Вагон останавливался у какого-то дома, кондуктор объявлял пересадку, пересчитывал своих пассажиров, как цыплят, и говорил им властным тоном: «Идите за мной». После этого он вел их в ворота дома, проходил двором, залитым большую часть года жирною и глубокою грязью, и выводил на берег Свислочи, где взорам пересадчиков открывался мост, а за ним вагон конки, терпеливо их дожидавшийся».

Между тем судьба конки была предрешена, и в начале 1928 года на совместном заседании президиумов окрисполкома и городского Совета был вынесен приговор: прекратить работу конно-железной дороги. С марта минская конка стала уже прошлым города.

Минск дольше других городов «удержал» конку. Благодаря этому до появления последующего вида транспорта — трамвая (причем разрыв оказался минимальным) были обеспечены нормальные условия перевозки горожан и приезжих.

По дорогам и бездорожью

*Горад радасна ўздыхае,
Як пасля прымусу,
Строём выбеглі трамваі,
Услед і аўтобусы.*

А. Александровіч

Несмотря на то что в восстановительный период в городах республики самым распространенным и оправдавшим себя видом грузового транспорта был гужевой, а для перевозки пассажиров с успехом использовались конка и трамвай (в Витебске), постепенно стало входить в жизнь новое транспортное средство.

Еще на втором году Советской власти в стране была создана Центральная автомобильная секция. В Белоруссии первое такое формирование с 9 автомобилями иностранных марок появилось в Новобелице. Понятно, что о серьезном использовании автотранспорта на тот момент говорить не приходилось. Но вот в 1923 году комиссариатами путей сообщения, внутренней и внешней торговли и ВСНХ учреждается Автотранспортное и торгово-промышленное акционерное общество (Автопромторг СССР) и параллельно создаются его организации на территории союзных республик. Белавтопромторг (или БелАПТ) занимался перевозками грузов и пассажиров. Имел конторы, склады, гаражи и мастерские в Минске, Гомеле, Могилеве, Бобруйске. Конечно, при тогдашних экономических и дорожных условиях Белоруссии эксплуатация автотранспорта, требовавшая крупных средств, возврат которых ожидался только через несколько лет, была убыточной. Именно поэтому программа БелАПТа строилась с некоторым уклоном в сторону торговых

операций. Как бы то ни было, автомобильное дело становилось на ноги.

Летом 1924 года газета «Известия» писала: «В Москву прибыли из-за рубежа 8 автобусов. Эти машины предназначены для организации в Москве автобусного сообщения. Полученные автобусы закуплены у лучшей английской фирмы «Лейланд». Каждая машина вмещает 29 пассажиров. Скорость: 30 верст в час. После испытания автобусов транспортным отделом будет открыто первое автобусное движение между Октябрьским (б. Николаевским) и Александровским вокзалами... Плата за проезд будет установлена несколько выше трамвайной». Помните, как небезызвестный Ипполит Матвеевич Воробьянинов катил в 1927 году по Москве на автобусе № 6? «Шестерка» эта и была одним из 175 присланных к тому времени автобусов английской фирмы «Лейланд».

Но не подумайте, что огромная по тому времени колонна автобусов, приобретенных за баснословную цену, вся осела в Москве. Осенью 1924 года во многих городах страны открылось автобусное движение. Парк состоял из машин иностранных марок: «Лейланд», «Рено», МАН.

В Минске автобус впервые начал развозить пассажиров 23 октября 1924 года. 7 ноября такое же событие произошло в Гомеле и на линии Гомель — Новобелица. Одновременно в столице республики приступила к работе комиссия по проверке знаний шоферов. Это была вынужденная и необходимая мера: регулярное движение транспорта на городских улицах повлекло за собой наезды машин на повозки и пешеходов. «Вчера на углу Ленинской улицы автобусом сбит с ног гражданин Каплинский Б. ...63 лет. Пострадавший отправлен в Первую советскую больницу», — сообщила «Звезда» 15 ноября 1924 года. И такая информация стала появляться все чаще и чаще.

Пытаясь оградить людей от беды, окружной исполнительный комитет (Минский округ образован 15 августа 1924 года) разработал Обязательное постановление № 63 — далекий прообраз нынешних Правил дорожного, или, как тогда говорили, уличного движения. Вот оно, это постановление, те правила (не станем строго судить их создателей за оставляющую желать лучшего грамматику и погрешности стиля, тем более что и сейчас еще чего только не увидишь в официальных циркулярах и инструкциях):

§ 1. Движение по улицам автобусов, автомобилей, экипажей и подвод должно производиться придерживаясь правой стороны улицы. Обгон друг друга, если это нарушает нормальное движение, за исключением самодвижущихся экипажей, воспрещается.

§ 2. Движение останавливается в тех случаях, когда вдоль улицы проходят войска, манифестации, партии арестованных, похоронные процессии и иные многолюдные толпы народа, до прохода таковых.

Примечание: пожарный обоз при следовании к месту пожара не придерживается указанных в §§ 1 и 2 правил, причем все движущиеся экипажи и подводы, а также проходящие манифестации освобождают дорогу для беспрепятственного проезда к месту пожара.

§ 3. Уличное движение регулируется постовыми милиционерами при посредстве красного жезла. Поднятие его вверх означает, что путь занят, а опускание вниз, что путь свободен.

§ 4. Стоять на подножках во время движения самодвижущихся экипажей, курить и сорить в таковых, а равно разговаривать с шоферами во время движения экипажей воспрещается.

§ 5. Посадка в автобусы должна производиться в порядке очереди, за которой следят сами граждане, причем багаж в автобусах разрешается перевозить только ручной.

§ 6. Наблюдение за положением сего постановления возлагается на милицию.

§ 7. С лиц, виновных в нарушении настоящего постановления, милицией взыскивается на месте совершения нарушения штраф в размере одного рубля за исключением случаев, когда необходимо составление протокола для наложения более строгого взыскания.

Председатель окрисполкома ЯЦКЕВИЧ
Секретарь ГРУШЕВСКИЙ

В дополнение к постановлению по городу были расклеены памятки пешеходу:

- «1. Ходите всегда с правой стороны.
2. Никогда не ходите у обочины.
3. При встрече сворачивайте вправо, обгоняйте слева.
4. При переходе через улицу придерживайтесь раз принятого направления, не бросайтесь назад и вперед.
5. Переходя улицу, не бежите (так в памятке. — Е. Е.), не читайте, не беседуйте».

За месяц работы минские автобусы перевезли 72 650 пассажиров. Работало уже три маршрута. Популярными у жителей города стали так называемые культурно-бытовые линии. Например, было заключено соглашение с администрацией театра «Красный зал» на подачу автобусов к окончанию спектаклей. Подавались автобусы и к кинотеатрам. А к бане, находившейся на улице Октябрьской, по «банным» дням курсировали специальные автобусы с Комаровки и площади Свободы.

22 мая 1925 года отправился в рейс по маршруту Минск — Червень первый междугородный пассажирско-почтовый автобус. Открылись также маршруты Борисов—Зембин, Слуцк—Тимковичи, Могилев—Пропойск (Славгород), Могилев—Чаусы, Бобруйск—Довск, Минск—Смиловичи, Минск—Острошицкий Городок. Было установлено автобусное сообщение между Белоруссией и Украиной.

Но не все шло гладко. К первой годовщине создания Автопромторга проанализировали деятельность этого общества в Белоруссии. В отчетах и публикациях отмечалось, в частности, что развитие автотранспорта тормозится из-за недостатка и дороговизны резины, плохого состояния дорог, высокой стоимости горючих и смазочных материалов; что машины используются далеко не на полную мощность (на 80 процентов по времени, на 90 процентов по пробегу, на 55 процентов по нагрузке); что за недостатком импортных машин эксплуатируются старые восстановленные автомобили и дорогостоящие автобусы русского производства завода АМО (10 открытых автобусов по 12 мест по цене 12 тысяч рублей за каждый).

Минская секция Белавтопромторга предложила заменить автобусный рейс на Переспу (район Комсомольского озера) рейсом на Ляховку или другую окраину и признала чересчур высокой и недоступной для рабочих стоимость проезда на автобусе (несмотря на то что тарифы городских пассажирских автоперевозок по соглашению с коммунхозами были ниже себестоимости — 3—4 копейки с пассажироперевозки). Секция выразила также пожелание установить на лето рейсы в места прогулок и отдыха — в бывший Архиерейский лес (район велозавода) и Дрозды. Реализация этих предложений заметно улучшила автобусное сообщение, повысила пассажиропоток, а кроме того, укрепила авторитет Советской власти.

Белавтопромторг просуществовал до 28 сентября 1927 года. В этот день на Пленуме ЦК КП(б)Б было принято решение о его ликвидации. Автомобильный транспорт перешел в ведение окружных исполнительных комитетов. Был также организован Автодор — Общество содействия автомобилизму и улучшению шоссейных дорог. Вновь созданный городской отдел коммунального хозяйства образовал транспортный трест. На приобретение 12 новых автобусов для Минска было отпущено 68 тысяч рублей.

Минск к тому времени имел шесть автобусных линий: вокзал Московско-Белорусско-Балтийской железной дороги — Комаровка, Серебрянка—Переспа и от площади Свободы автобусы шли в Кальварию, Ляховку, Козырево, Дрозды. На всех маршрутах применялись поучастковые тарифы. Скажем, проезд одного участка — от площади Свободы до электростанции «Эльвод» (в районе нынешнего цирка) — стоил 10 копеек, два участка обходились пассажиру в 12 копеек, а весь маршрут вокзал — Комаровка в один конец — 24 копейки вместо прежних 30.

«Останавливаются автобусы где угодно и когда угодно, по желанию публики, — писал журнал «Огонек» в указанном ранее очерке. — Поэтому некоторым шутникам не рекомендуется прикасаться рукою к шляпе или к носу, когда проходишь по улице в виду

приближающегося автобуса: предупредительный шофер может это принять за попытку к сигналу и остановит машину».

В 1928 году в Минске по инициативе Автодора при объединенной профтехшколе (сейчас в этом здании картографическая фабрика) открылось автотранспортное отделение. «Мы изучали автомобили, тракторы, технологию ремонта, езду, — вспоминает один из первых выпускников этого отделения Семен Михайлович Маршак. — После окончания школы я работал слесарем по ремонту моторов в транспортном тресте, водил автобусы». (В дальнейшем С. М. Маршак связал свою судьбу с минским трамваем.)

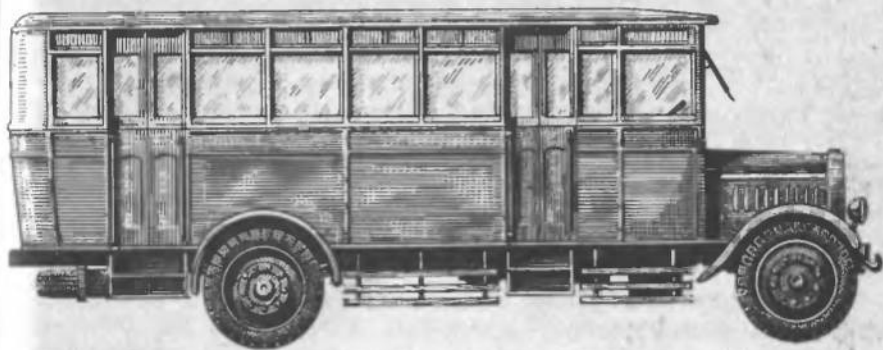
Позже транспортный трест ликвидировали. Часть грузовых машин передали в Союзтранс, а на базе бывшего треста образовали предприятие Минтрамвай с его подсобными службами. Одна из них — гараж, где находились спецмашины, обслуживавшие трамвай. На балансе Минтрамвая находились автобусы, такси и грузовые автомобили, не вошедшие в Союзтранс. Под одной крышей становилось все теснее. А парк подвижного состава с каждым годом рос — и не только в Минске, но также в других городах. Поэтому в начале 30-х годов был образован республиканский трест Белгостранс, ставший впоследствии базой для создания автобусных и таксомоторных парков, автокомбинатов и автобаз.

На улице Суражской построили первый гараж Белгостранса (сейчас здесь завод медпрепаратов). Сюда из Минтрамвая переехали легковые автомашины «Рено», автобусы и грузовики ГАЗ-АА, ЗИС-5.

Сначала страна получала автобусы «Лейланд» целиком, потом — только их шасси, а кузова изготовляли на отечественных предприятиях деревянные, как у трамвая. Вагонный кузов представлял собой сочетание узлов автобуса ЗИУ-8 выпуска 1932 года. Так получалось дешевле, ведь валюту молодой Советской Республике приходилось экономить. Другие агрегаты и узлы: шестцилиндровый мотор, многодисковое сцепление, четырехступенчатая коробка передач, вакуумный усилитель тормозов, рулевой механизм — покупали в США. Авторемонтные мастерские Москвы, Ленинграда, Харькова, Ростова-на-Дону, Тбилиси устанавливали агрегаты на шасси. Ярославский автозавод выпускал шасси для пятитонных грузовиков модели Я-5. Автобус, оборудованный на основе этого шасси, получил название Я-6.

Чтобы освоить технологию управления и ремонта автобусом Я-6, в Москву были командированы С. М. Маршак и его товарищи по профтехшколе Ф. К. Волчок, А. Г. Марголин и др. Они водили автобусы как иностранных марок, так и отечественного производства — ЗИС-8, ЗИС-16 (последний — выпуска 1938 года). Довелось им участвовать в обслуживании пробега автомашин на том его отрезке, что проходил по территории Белоруссии. Начался он 25 июля 1932 года от ворот нынешнего завода имени Лихачева, а

Городской автобус Я-6 выпуска 1929—1932 годов



Улица Советская. 1930 год

3 августа колонна из одиннадцати автобусов, грузовых и легковых машин прибыла в Минск.

Автобусы Я-6 обладали неоспоримыми преимуществами перед «Лейландами». При одинаковой вместимости они располагали почти вдвое более мощным мотором, были в полтора раза быстрее и имели лучшую проходимость. Последнее качество особенно заметно выявилось при тогдашнем бездорожье на трассе Москва-Минск. Машину не надо было заводить ручкой, использовался электрический стартер — одно из последних достижений тогдашнего автомобилестроения. Руль в отличие от «Лейланда» располагался слева, т. е. был приспособлен к принятому в нашей стране правостороннему движению. И все же, сколько ни вкладывай портняжного умения, перелицованный кафтан новым не станет. Если в 20-е и начале 30-х годов в автобусных пассажироперевозках наблюдался подъем, то к концу десятилетия произошел спад. Главная причина — бездорожье (ну как тут не вспомнить знаменитое «Ударим автопробегом по бездорожью и разгильдяйству!»). И еще катастрофически не хватало резины. В газетах того времени можно было увидеть смешную карикатуру с иронической подписью:

Разутые авто
Подобны мальчишкам:
В чулане без лаптей
Ждут теплого лета.

В 1940 году автобусами общего пользования по Белоруссии перевезено 11 миллионов пассажиров, в то время как услугами трамвая — Минского и Витебского — воспользовалось 85,8 миллиона человек.

Трамвайчик, звон малиновый...

Добры дзень, аснежныя прасторы,
Добры дзень, сталіца хараства!
Скора ў бляску вечара, ой, скоро
Празвініць на вуліцах трамвай.

Паўлюк Трус

Едва ли не все улицы Минска превратились в стройплощадку — развернулись большие канализационные работы, срезалась возвышенность на Советской улице, прокладывались тротуары, росли этажи новых зданий. Рельсы конки обрели новую жизнь — им нашли применение на сооружении университетского городка, кондитерской фабрики, Дома правительства. Не за горами была и еще одна крупная новостройка.

В то время — на десятом году Советской власти — трамвай-

ное строительство велось в 10 городах страны. Ходил трамвай по улицам другого белорусского города — Витебска. Минский горсовет тоже начал переговоры с Государственным электротехническим трестом и Бюро трамвайных съездов в Москве о составлении проекта и сметы на постройку трамвая. Вскоре к этой работе подключилось ПРОМВТУ (проектное отделение Московского высшего технического училища). На проектные и изыскательские работы было ассигновано 165 тысяч рублей.

Это была тогда новость номер один. Город, который насчитывал около 130 тысяч жителей, остро нуждался в дешевом и удобном транспорте.

...Пожалуй, здесь не лишне вспомнить, как начинался путь электрических вагончиков.

История российского трамвая ведет отсчет с 1880 года, когда изобретатель Федор Аполлонович Пироцкий испытал свой первый моторный вагон, переоборудованный из конки. В протоколе испытаний записано: «1880 года 22 августа в 12 часов дня в С.-Петербурге, на Песках на углу Болотной улицы и Дегтярного переулка, г. Пироцкий в первый раз в России двинул вагон электрической силой, идущей по рельсам, по которой катятся колеса вагона».

1—4 сентября того же года на территории Рождественского парка конно-железной дороги испытан вагон весом в 40 пудов. Со скоростью 10—12 километров в час, что намного выше скорости конки, он провез 40 пассажиров. Движение вагона обеспечивал электрический ток напряжением 110 вольт. Причем электротяга, как сразу же подсчитали, оказалась примерно вдвое дешевле конной.

Однако в России трамвай получил применение только спустя 12 лет, когда во многих городах Европы и Америки уже повсюду ездили на новом виде транспорта. В 1892 году регулярная эксплуатация трамвая началась в Киеве, в 1896 году — в Нижнем Новгороде. В Витебске электрический рейсовый вагон, построенный бельгийским акционерным обществом, начал перевозить пассажиров в 1898 году.

Была предпринята попытка пустить трамвай и в Минске. В 1898 году в городскую управу обратились представители американского паровозостроительного завода в Питтсбурге, производившего легкие паровозы, вагоны и уличные трамваи «с разного рода двигательной силой». Они предложили использовать пневматические уличные вагоны, которые имели ряд бесспорных достоинств: легко управлялись, располагали пневматическими тормозами, не издавали шума. От одного заряда сжатым воздухом вагон проходил 8—15 верст со средней скоростью 10—30 верст в час. К тому же вагон легко преодолевал крутые подъемы. Однако связанная контрактом с правлением конно-железных дорог управа вынуждена была отказаться от услуг американцев. С предложением составить

проект трамвайного движения в Минске выступила и Германская электрическая акционерная компания. Согласие на строительство необходимых объектов давали немецкие фирмы «Густав Лист» и «Фельзер», Харьковский инженер Подхоморин и другие.

После передачи конки в ведение городской думы (это случилось в октябре 1912 года) попытки пустить трамвай возобновились. Инженер Ф. Ф. Корзон разработал технический проект. После проведения изысканий на местности для окончательного заключения в Минск пригласили профессора Киевского политехнического института Г. Д. Дубелира. Его замечания были обсуждены на так называемой трамвайной комиссии, в которую вошли минские инженеры и техники Э. Л. Обронпольский, К. Л. Плавский (председатель), В. Ф. Корзон, С. З. Свенцкий и Ф. Ф. Корзон (руководитель строительства). Проектом предусматривалось строительство двух линий: Брестский вокзал — Комаровка и Виленский вокзал — Сторожовка. Начали укладку рельсов на Золотой горке. Неподалеку, на Долгобродской улице, рядом с Конным рынком, развернулось строительство трамвайного парка на 14 вагонов. Завершить намеченное не удалось: вспыхнувшая в 1914 году война отодвинула решение трамвайной проблемы на неопределенное будущее.

Это будущее наступило после Октябрьской революции. VIII съезд Советов утвердил план электрификации страны, которым предусматривалось в течение 10—15 лет построить 30 районных электроподстанций. Так пришла очередь трамвая в Минске.

...Еще до завершения генеральных проектов начали заготавливать подсобные материалы, рельсы, шпалы. На Мытищенском заводе заказали 10 вагонов, в дальнейшем планировалось их число довести до двадцати. Все заказы выполнялись на советских заводах, за исключением агрегатов, выпрямляющих ток. Трамвайную подстанцию предполагалось оборудовать при электростанции «Эльвод». Госплан БССР утвердил ориентировочную сумму финансирования — 2 миллиона 650 тысяч рублей.

Намечалась обширная программа действий, ведь с постройкой трамвая нужно было перемостить улицы и проложить тротуары, осуществить на тех улицах, по которым пройдут трамвайные линии, канализационное и водопроводное строительство, уделить внимание застройке пригородов в конце трамвайных линий — на Комаровке, Серебрянке, за вокзалом.

На техническом совещании, состоявшемся в комхозе, был одобрен проект минского трамвая, разработанный в Московском высшем техническом училище. Совещание выработало последовательную схему работ: в первую очередь прокладывается линия от вокзала Московско-Белорусско-Балтийской железной дороги до завода «Деревообделочник» (ныне завод имени Ленина), одновременно строится трамвайный парк, во вторую очередь — линия от Серебрянки до завода «Пролетарий» (на нынешней улице Даума-

на) и оборудуются мастерские, в третью — линия от улицы Советской (Ленинский проспект) до улицы Кальварийской (Опанского) и наконец — линия по Червенскому тракту (улица Маяковского). В дальнейшем эта схема несколько изменилась.

Договор на строительство трамвая был заключен с московским Трансстроем. Из ряда городов страны приехали специалисты, которые помогали строить, а затем осваивать движение. Было создано Управление трамвайного строительства. Главным руководителем работ назначили московского инженера-трамвайщика П. Н. Толстоухова, управляющим — заведующего подотделом предприятий коммунального хозяйства Минского окрисполкома М. М. Кадушина, главным консультантом пути — ленинградского специалиста В. Г. Сосянца. Вместе с П. Н. Толстоуховым приехал дорожный мастер Коростелев*, под руководством которого начались первые работы. Согласно принятому горсоветом плану, они велись хозяйственно-подрядным способом. Подрядчиком выступал трест Мострансстрой.

Термитно-стрелочный завод московской городской железной дороги доставил в Минск необходимые инструменты для термитной сварки и специальные части трамвайного пути — стрелки, крестовины, пересечения. На улице Комсомольской оборудовали специальную мастерскую.

На 20-е годы приходится рождение трамвайной статистики. Ею занималась специально созданная служба с несколько необычным названием — постоянное бюро Всесоюзных трамвайных съездов, публиковавшая результаты работ в «Трудах» (всего состоялось четыре выпуска в 1923—1926 годах). Бюро имело также в журнале «Коммунальное хозяйство» рубрику, в которой помещало практические советы и рекомендации трамвайным, а позже автобусным хозяйствам. Были даны рекомендации и организациям, строившим трамвай в Минске.

...К 1 октября 1928 года — к моменту вступления в силу первого пятилетнего плана — намечалось завершить все подготовительные работы по строительству трамвая. «Трамвай был на то время чрезвычайно радостной новостью, — вспоминает писатель Роман Соболенко в книге «Город и годы». — О нем говорили как о чем-то необычном, как о чуде». И так велик был энтузиазм у всех причастных к этому делу, что работы начались на месяц раньше — 30 августа. В тот день уложили первые рельсы на мосту через Свислочь. В последующие дни грабари из Украины произвели выемку земли под Западным мостом и уложили полотно на Суражской и Московской улицах.

Но появились и бюрократические рогадки. Ни одна хозяйственная организация не могла начать строительство, не утвердив предва-

* Инициалы неизвестны.

рительно проект предстоявших работ в особом органе контроля — управлении республиканского инженера. В комхозе состоялось техническое совещание. Как выяснилось, управление республиканского инженера загружено другими работами и поэтому не рассматривает проект трамвая. Между тем строительство началось и шло без утверждения. Совещание признало это ненормальным и решило просить содействия у горсовета. Если в течение двух недель проект не будет рассмотрен, подчеркивалось в решении, строительные работы повсеместно прекратятся. Энергичными действиями горсовета положение было исправлено — проект узаконили. А вскоре ЦИК и СНК БССР приняли постановление о роспуске управления республиканского инженера.

18 октября 1928 года состоялся пленум Минского горсовета, на котором депутаты заслушали доклад М. М. Кадушина о строительстве дополнительной трамвайной линии к вокзалу Западной железной дороги. Горсовет счел необходимым одновременно прокладывать линию к товарной станции. Новая ветка начиналась на площади Свободы, шла по улице Ленина, выходила на улицу Энгельса и поворачивала на Советскую. Возле железнодорожного моста решено было создать широкую улицу. Она получила название Ново-Бобруйская (ныне Бобруйская).

К исходу октября были уложены рельсы по Суражской и Московской улицам. Начались работы на Комаровке и на участке от моста через Свислочь до улицы Долгобродской. Ветку тянули к тому месту, где намечалось строительство трамвайного парка. Но с 10 ноября из-за сильных морозов работы пришлось приостановить.

Зимой стали поступать дополнительные рельсы, шпалы, крепления. Прибыли также контактные провода, специальные части рельсов. Для крепления проводов рабочие завода «Энергия» (нынешний станкостроительный завод имени Октябрьской революции) изготовили металлические мачты и кронштейны. Рядом с городской электростанцией полным ходом шло строительство трамвайной подстанции. Вернувшийся из Вены заместитель председателя Минского горсовета И. И. Рабинович сообщил, что размещенные в австрийской фирме «Броун-Бовери» заказы на изготовление ртутных выпрямителей и трансформаторов для подстанции выполняются без задержек, в середине мая следующего года все оборудование будет готово и сразу же отправлено в Минск.

Зима 1929 года выдалась очень суровой. Морозы достигали 40 градусов. Линейные работы были надолго прерваны, прокладка пути возобновилась только 13 мая. А сделать в том сезоне предстояло много: закончить прокладку рельсов на площади Свободы, улицах Советской, Ленина, Энгельса, Ново-Бобруйской, в Комаровке (до улицы Подлесной), оборудовать подстанцию, смонтировать воздушную сеть, уложить питающие и отсасывающие кабели. Больше того, намечено было проложить рельсы сверх заданной про-

тяженности — от площади Свободы до Сторожевки, закончить сооружение моста через Свислочь по улице Бакунина (ныне Кирилла и Мефодия).

Остро стоял в то время вопрос о трамвайном парке. Проект ПРОМВТУ не удовлетворил президиум Минского горсовета. Новый проект, авторами которого явились инженеры Алхазов, Максименко и Якушко, предполагал разборку стены недостроенного в 1914 году трамвайного парка и использование освободившегося кирпича на новом строительстве. Парк размещался под одной крышей с гаражом. Левое крыло было рассчитано для стоянки 30 и ремонта 12 вагонов, правое — для стоянки 50 автобусов. В центре располагались мастерские, в двухэтажной пристройке — душ, раздевалки, столовая, контора и клуб. Железобетонное перекрытие, предусмотренное прежним проектом, заменялось деревянным. Общая стоимость парка не превышала стоимости, предложенной проектантами Высшего технического училища, в то время как производственные площади оказались значительно большими.

Для эксплуатации трамвая нужны были квалифицированные кадры. На первое время требовалось 30 вагоновожатых и 5 контролеров. Обучение предстояло пройти в Москве. Будущие трамвайщики набирались из разных отраслей: металлисты послали учиться 9 человек, печатники — 4, пищевики — 3, совторгслужащие — 3, железнодорожники — 2, коммунальщики — 5, транспортники — 2. Не сохранилось сведений, откуда были направлены на учебу еще 5 человек, но известно, что в первой группе «московских курсов трамвая для города Минска» в июне — сентябре 1929 года прошли обучение 32 человека, 28 из них стали затем вагоновожатыми первых минских трамваев.

А пока они учились, новостройка расширяла границы. Закончилась прокладка рельсов в районе железнодорожного моста и возле товарной станции. У пассажирского вокзала проложили разворотное кольцо. Уже была готова магистраль от Комаровки до площади Свободы (через улицу Энгельса), а также товарная станция — улица Советская. Начали устанавливать мачты для воздушной сети.

К середине сентября сооружение первой очереди завершилось, велись работы только на сверхплановой линии от площади Свободы до Сторожевки и на закладке фундамента трамвайного парка.

Возвратились из Москвы первые выпускники курсов вагоновожатых. Кондукторами трамваев пригласили бывших кондукторов конки.

Коммунальная секция Минского горсовета определила к тому времени два трамвайных маршрута: товарная станция — Комаровка и вокзал — площадь Свободы. Первый маршрут имел тринадцать остановок — девять постоянных и четыре по требованию пассажиров; на втором было три остановки, из них две постоянные.

Решили вопрос с оплатой проезда. Стоимость проезда в один

конец независимо от количества остановок составляла 10 копеек (для рабочих — 8 копеек). При коллективной заявке на билеты предоставлялась скидка 50 процентов. Такой же скидкой пользовались учащиеся и красноармейцы. По льготной цене можно было также приобрести билеты в кредит.

Из Минска тариф на городском пассажирском транспорте распространялся в другие города страны. Отказались от традиционного пятака за каждый участок пути трамвайные хозяйства Ленинграда и Москвы.

27 сентября 1929 года от главного щита электростанции «Эльвод» на сборные шины трамвайной тяговой подстанции было подано высокое — 6 киловольт — напряжение, а 5 октября постоянный ток напряжением 600 вольт пошел по контактной сети.

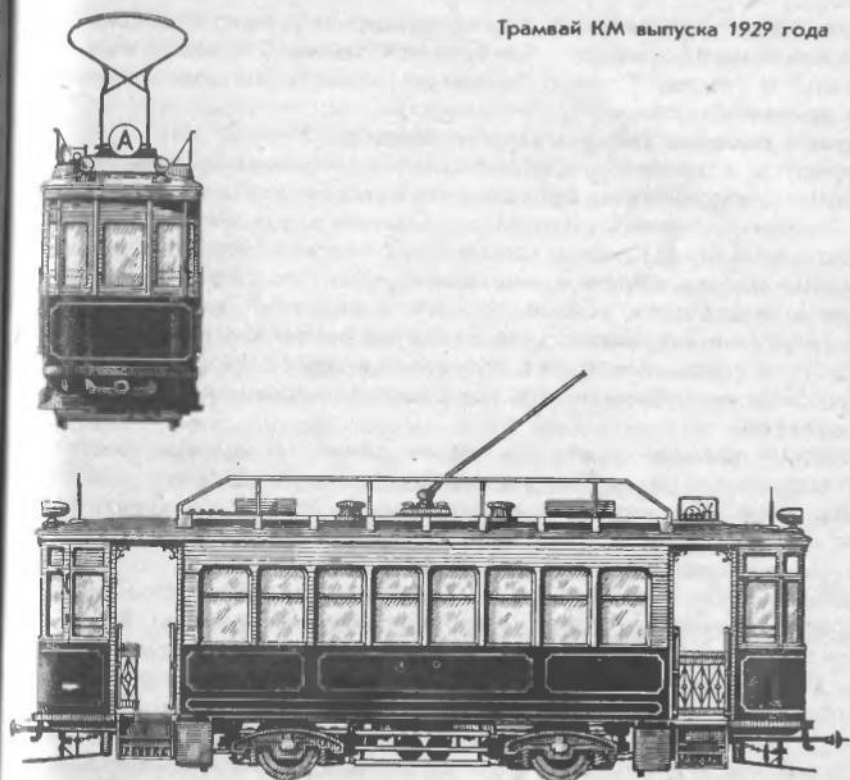
Для экспертизы и участия в приемке тяговой подстанции из Ленинграда в Минск приехал инженер службы тока В. Ф. Стасенко. Он дал интервью для печати: «Подстанция оборудована очень хорошо, монтаж выполнен весьма удовлетворительно. Минская подстанция обещает быть вполне надежной в своей работе... У меня сложилось самое лучшее впечатление о минском трамвае. Я не ожидал, что по Минску за такой короткий срок пойдет трамвай. В дальнейшем мощность подстанции окажется недостаточной. Необходимо сейчас же позаботиться о запасе еще одного агрегата».

Строительство трамвая часто тормозилось из-за отсутствия путевого материала и арматуры для воздушной сети. Поставщики затягивали выполнение договоров, выдвигали неприемлемые требования, ставили свои, не оговоренные заранее условия. Все это и вынудило перевести строительство на хозрасчет. Столь решительная мера положительно сказалась на результатах: основная линия была сдана почти на два месяца раньше намеченного срока. Но пустить трамвай смогли лишь в середине октября. Причина тому — несвоевременная поставка вагонов Государственным объединением машиностроительных заводов. Например, с Мытищинского завода 5 трамвайных вагонов доставлены в Минск только в начале октября.

— В тех вагонах совсем не было кабин, — рассказывает одна из старейших вагоновожатых минского трамвая А. Д. Сергеева. — Открытая площадка, впереди рама для лобового стекла и козырек над головой. Вагоны делались для двустороннего движения. С обеих сторон площадок имелись двери. В тупике водителю нужно было закрыть правую сторону дверей, ставшую левой, взять инструмент и перейти на другую площадку. Вагон свободно вмещал 60 пассажиров.

Трамваи оборудовались моторами типа ДР-Зк мощностью 38,8 киловатта. Стоил каждый вагон 18 325 рублей.

В ночь с 8 на 9 октября провели пробный пуск трамвая. Места в вагоне заняли представители горсовета, комхоза, «Эльвода», Центрального совета профсоюзов. Испытания показали, что трам-



важные пути, воздушная сеть и подстанция в полной исправности и готовы к пуску.

Открыть трамвайное движение было решено в воскресенье 13 октября 1929 года. Утром того дня работал пленум городского Совета совместно с партийным и общественным активом. По его окончании всех участников пригласили на Привокзальную площадь, где состоялся митинг. Впрочем, об этом событии есть свидетельства прессы. Газета «Звезда» 13 октября с присущим тому времени пафосом писала в передовой статье «Наш трамвай»: «Сегодня на улицах красного Минска начинается регулярное движение электрический трамвай. Пуск трамвая — это новая огромная победа рабочего класса Белоруссии на фронте хозяйства и культуры.

Трамвай в Минске — это целая историческая эпоха. Он является таким же характерным для направления и развития современной Белоруссии, как и Академия, и университет: все это создает единый ряд новой культуры победоносного класса — рабочих и трудовых крестьян.

Был Минск губернским — резиденция царского губернатора, город чиновников и мещан. Понятно, что трамвай, университет или академия в городе Северо-Западного края были невозможны с точки зрения дворянско-царской своры.

Но вот повеяло свежим ветром Октября.

Беларусь, еще вчера придушенная и слабосильная, поддержанная своими российскими братьями по классу, пустилась семимильными шагами догонять упущенное, быстро разворачивать свое хозяйство и культуру. И здесь трудящиеся массы Белоруссии наперекор официальным царским «историкам» и «этнографам» (которые видели в Белоруссии только «сказки и колтун») проявили такое море энергии и энтузиазма, что Беларусь буквально с пепла и развалин стала такой, какой она является сегодня: советской, социалистической, республиканской, где растет и ширится новое хозяйство и культура.

Минский трамвай вырос на той же почве, на которой растет и Осинторф. И там, и здесь трудящиеся Белоруссии ставят себе на службу электричество, выполняют заветы Ленина по электрификации страны. И здесь и там электричество призвано усилить наши быстрые темпы, динамику нашего быта.

Каждой эпохе соответствуют и средства транспорта. В то время, когда на пролетарской Ляховке стояли грязные хлевушки, которые носили звонкое название «заводов» господ Сальмана, Лапина, Имрота, тогда была понятной и архаичная конка: ею господа фабриканты не пользовались. А теперь, когда в Минске, по всем городам Белоруссии вырастают новые фабричные корпуса, гудят новые электрические моторы, а целину поднимает трактор, — трамвай становится созвучным эпохе, нужным ей: на трамвае поедут не рабы с ляховских конур, не «быдла», а полноправные хозяева фабрик, заводов самой столицы, всей Белоруссии — рабочие и крестьяне.

Таким образом, пуск трамвая в Минске — явление крупного политического и культурного значения. Это лишний раз утверждает ту очевидную правду, что Советская Беларусь под руководством ленинской партии большевиков успешно идет вперед в единой колонне республик Советского Союза».

Не обошлось в этой статье и без прочно входивших в традицию язвительных нападок на разного рода «внутренних врагов»: «Нам еще нужно победить много всяких недостатков, отсталости и бескультурия и в нашей красной столице. Часто эти наши промахи вызывают ироничные усмешки на губах некоторых «архивропейцев» — интеллигентов, которые берут образцы для своих сравнений с берлинской Унтер-ден-Линден. Пусть, нас этим нисколько не обескуражишь! Потому что мы лично ощущаем, как силою многомиллионных рук восстанавливается и растет наш новый край — БССР. Этого никому не отвергнуть: ни правым нытикам и маловерам, ни местным и зарубежным национал-демократам.

Наперекор всей лжи и демагогии Советская Беларусь неудержимо, год за годом добивается все новых и новых достижений на своем историческом пути.

Отмечая сегодня одну из таких больших побед — пуск трамвая в Минске, мы тепло поздравляем с нею минских рабочих, а вместе с ними рабочих и крестьян Советской Белоруссии».

В тот день в домах оставались только грудные дети и больные старики. По улицам невозможно было ни проехать, ни пройти. Все пять вагонов, украшенные красными и зелеными флажками, выстроились на Ново-Бобруйской улице от Западного моста до вокзала. Выступая на торжественном митинге, председатель Совнаркома БССР Николай Матвеевич Голодод сказал: «День пуска трамвая всегда будет напоминать пролетариям города Минска, как и всему рабочему классу БССР, о Великом Октябре 1917 года, который положил начало новой эпохе, эпохе пролетарской революции и социалистического строительства. Только два года прошло с того времени, когда Минская конка была сдана в архив истории. Этот срок свидетельствует о быстрых темпах индустриализации страны, о быстром росте социализма в Стране Советов, стране диктатуры пролетариата... Тепло приветствую минских рабочих с новым достижением — пуском трамвая».

И вот, объехав по кольцу у вокзала большую клумбу цветов, трамваи двинулись по улице Советской. Новые вагоны ярко блестели на солнце, шли плавно и быстро. Люди с любопытством и восторгом смотрели на это чудо. Потом за окнами поплыли низенькие, оцепленные заборами домики Комаровки. Мальчишки бежали вслед за трамваем, а встречавшиеся извозчики на своих колымагах тщетно пытались придать лицам равнодушное выражение.

На одной из остановок репортер газеты «Рабочий» С. Езирский заметил в толпе технического руководителя курсов вагоновожатых. К. А. Аббакумов очень волновался за своих воспитанников, но не подавал виду. А они, Николай Борисов и Елизавета Климчук, словно по команде, повернули на себя ручки контроллеров, и вагоны двинулись. Вагоновожатые видели перед собой укорачивавшуюся, будто наматывавшуюся на колеса, нить рельсов. По хорошо выхитованному пути поезда неслись мягко, с негромким гулом.

«На протяжении всего пути до завода «Деревообделочник» стояла живая стена, — вспоминает Н. А. Борисов. — В моем вагоне ехали рабочие, особо отличившиеся на строительстве. Минчане встречали нас возгласами «ура!», улыбками, бросали в окна и на рельсы цветы. В тот день катали всех желающих до позднего вечера и бесплатно. А вскоре после торжеств мы смотрели в кинотеатрах хронику Белгоскино „Трамвай пошел...“»

С первых же дней трамваи перевозили ежедневно по 18—19 тысяч пассажиров. К концу октября на линиях прибавилось еще 5

вагонов. А вскоре строители забили последний костыль на сверхплановой линии площадь Свободы — Сторожевка, и в день 12-й годовщины Октябрьской революции по ней тоже пошли трамваи.

В управлении выпустили первый номер стенгазеты «По городским улицам» — все, связанное с трамваем, было тогда первым. В одной из заметок говорилось, что после прокладки трамвайной линии на Коммунальной улице (ныне Горького) осталось много земли, а Старослободская и Набережная (ныне не существуют) около купальни совершенно размыты. Переулок возле Сторожевской улицы за кладбищем — сплошная лужа: ни проехать, ни пройти. Комхоз привез для засыпки ям несколько кубометров камней, но оставил их без надзора, и их растащили на частные постройки. По этим критическим сигналам безымянного стенкора руководству управления пришлось принимать срочные меры, чтобы навести порядок.

В другом материале был поднят вопрос о перебоях в движении: «Трамвайные вагоны иногда ходят гуськом вслед один за другим. В первый вагон набивается масса пассажиров, а последние свободны. Пройдет группа вагонов, а затем приходится ожидать 10—15 минут. Не выполняется постановление горсовета о движении трамвайных вагонов с 6 часов утра и до 1 часа ночи. Однажды в 12 часов 20 минут возле сквера несколько десятков рабочих, занятых на вечерней смене, напрасно прождали 20—30 минут и пошли пешком, ругая трамвайное управление. Надо установить дополнительный рейс».

Стенгазета сообщила также о первой аварии, которая произошла 9 ноября. Водитель Витковский, управлявший вагоном № 8, нарушил интервал и ударился в вагон № 2. Вагоны вышли из строя. Витковский отстранен от работы, дело передано в окружной суд. Тут же помещен приказ директора автоуправления: «Заведующему парком Коготкову, зав. эксплуатацией тов. Гаврилику и техническому инструктору тов. Аббакумову при сменах бригад провести со всеми вагоновожатыми и контролерами инструктаж по безопасности движения».

Минск имел резко выраженные центр и окраины. Трамвайные линии были спроектированы рационально, удобно, по диаметральному и полудиаметральному маршрутам. Удобным для пассажиров является, естественно, такой маршрут, по которому можно доехать до места назначения быстро и без пересадок. Маршрут № 1 был именно таким: по кратчайшим путям он связывал центр с окраинами. Маршрут № 2 пересекал центр, разгружал наиболее многолюдные улицы города, достигал таких крупных объектов, как пассажирский вокзал и жилой район Сторожевки. До конца года трамвай перевез более полутора миллионов человек.

Сложило свои полномочия управление строительством трамвая. Решение вопросов по эксплуатации нового транспорта поручили автоуправлению транспортного треста.



Первые трамвайщики. Слева направо: вагоновожатый Н. А. Борисов, директор Минского управления трамвая Е. А. Выговец, заместитель директора А. А. Фишкин

Зимой 1930 года трамвай работал с большой нагрузкой. На линии курсировало 8 вагонов, ежедневно они перевозили до 26 тысяч пассажиров. Вагоны нередко простаивали — и по причине недисциплинированности работников, и из-за плохого ремонта, производившегося при кострах (Белгосстрой затянул строительство парка). Весной простои вызвал разлив Свислочи. Водители по этому поводу иронизировали: «У нас весенние каникулы». В горсовет, в управление поступали жалобы на нерегулярность движения: «Трамвай должен начинать работу в 6 часов, а выходит почти в 7»; «С утренних поездов на привокзальной площади собралось много народу в ожидании трамвая. Но мы его так и не увидели».

В начале 1930 года СНК БССР принял постановление о продолжении линии до сельскохозяйственной и промышленной выставки, возводившейся в районе Комаровского леса (на нынешней площади Калинина). 1 июля к строениям пошел первый трамвай. С пуском этой линии горожане получили возможность быстро добираться до леса, ставшего излюбленным местом отдыха и прогулок.

Трамвай получил и другую роль. К пассажирским вагонам стали цеплять грузовые платформы и на них перевозить материалы



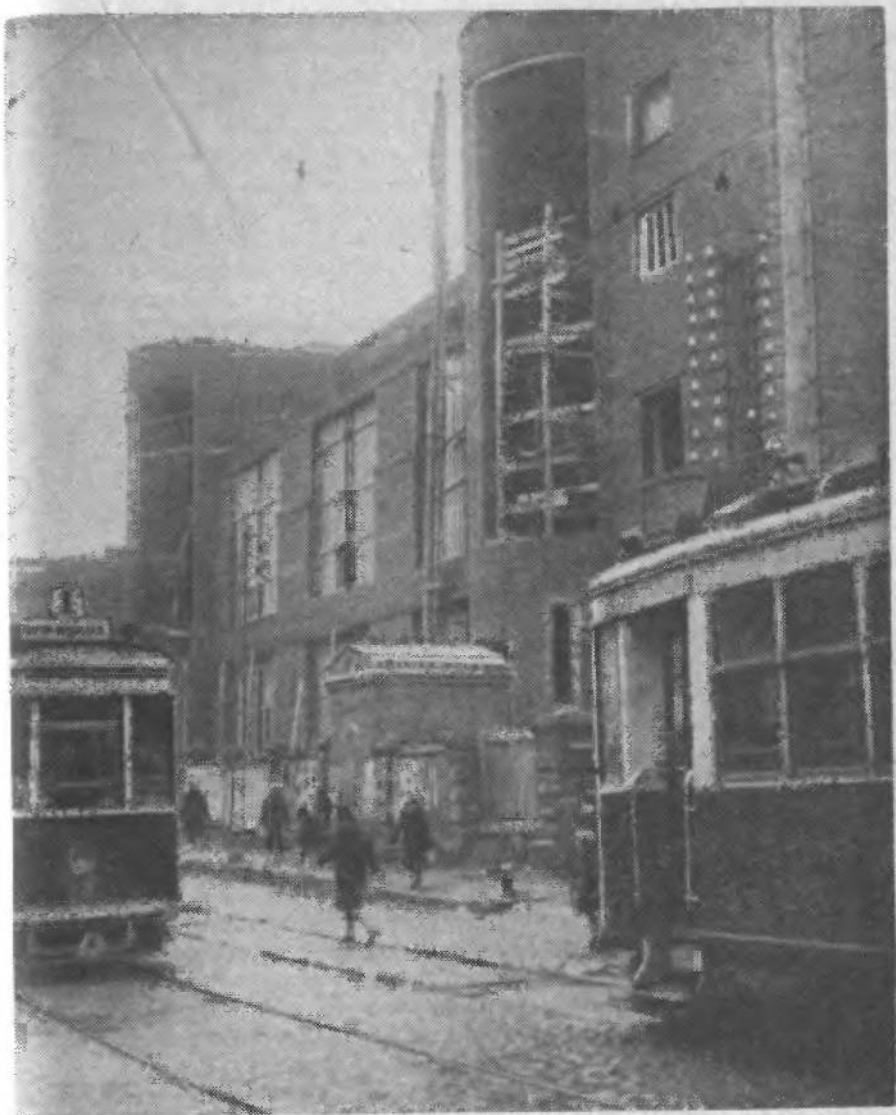
Первые трамвайщики И. П. Бондарев и Шаблинский (инициалы не установлены)

и оборудование для выставки, а обратными рейсами доставляли «Эльводу» торф.

10 августа 1930 года, когда отмечалась 10-я годовщина освобождения Белоруссии от белополяков, открылась Первая Всебелорусская сельскохозяйственная и промышленная выставка. Торжества начались в три часа дня, но уже задолго до этого трамваи были переполнены. Ну а кому не хватило места в вагонах, шагали на дальнюю окраину пешком — туда, где еще год назад безмятежно шумел лес и где раскинулся теперь прекрасный городок.

В 1930 году было запланировано перевезти 7 миллионов пассажиров. Однако трамвайщики, приняв более напряженные планы, смогли перевезти 10 миллионов 707 тысяч пассажиров и получить 620 000 тысяч рублей чистой прибыли. Ремонтная бригада трамвайного парка обязалась отремонтировать во внеурочное время два вагона.

В 1932—1933 годах постановлением ЦК КП(б)Б и СНК БССР намечалось ввести еще 15 километров новых трамвайных путей — в Ляховку, Кальварию, Переспу, Серебрянку, вторую линию на выставку. Но трудностей было немало. Прежде всего остро ощущался



Трамвай 1-го маршрута (товарная станция — Комаровка) на улице Советской.
1930-е годы



Улица Советская. 1935 год

недостаток материалов. Транспортный трест располагал всего лишь 2 тысячами шпал и 2 тоннами провода — это все, что было предоставлено по централизованному снабжению. Не хватало креплений, костылей, болтов. Мобилизовали все внутренние ресурсы, но и это не спасло положение. Тогда главный инженер минского трамвая Я. Я. Руднев через газету «Рабочий» обратился к трудящимся промышленных предприятий города с просьбой оказать помощь — передать трамвайному парку ненужный предприятиям металл. Трудовые коллективы не только помогли, но и взяли шефство над прокладкой трамвайных линий. Рабочие заводов «Большевик», имени Ворошилова (бывший «Энергия»), фабрики «Коммунарка» после работы и в выходные дни шли на стройку — укладывали рельсы, возводили мост через Свислочь. Рядом с ними трудились работники службы движения. Н. А. Борисов, тот самый вагоновожатый, который вел первый трамвай, рассказывал: «Хорошо помню, как тянули трамвайные пути на Ляховку. Нужно было срочно организовать людей на разборку булыжной мостовой. Секретарь парторганизации управления товарищ Аксенцев вывел всех — водителей, ремонтников, администраторов. Каждому отме-

рили участок. Свою норму Аксенцев выполнил раньше всех).

В канун пятнадцатой годовщины Великого Октября открылся пятый маршрут: завод Ворошилова — выставка. Первыми пассажирами на новом пути по традиции были рабочие, отличившиеся на строительстве трассы. Под стук колес они пели «Песню о встречном».

Территория трамвайного парка, или депо, в первый год его существования (1930) производила впечатление обширного песчаного пустыря, на котором одиноко возвышались мачты-опоры. С улицы Советской хорошо просматривались огромные ворота и дом барачного типа за ними (сейчас на его месте установлен памятник — первый минский троллейбус). В доме размещалась столовая, работавшая круглосуточно: днем и ночью здесь можно было и поесть, и согреться. Столовая служила также клубом.

Мастерских вначале не было — ремонтировали под открытым небом. Но и с их появлением условия труда еще долго оставались плохими. Так, экономя электроэнергию, МГЭС-1 (электростанция, входившая в состав трамвайного парка), которая обслуживала еще уличное и квартирное освещение, промышленные предприятия, в 2—3 часа ночи отключала свет, и все депо до утра погружалось в темноту. Цеха были холодные. Чтобы согреть руки, ставили жаровни. Но от углей испарялось масло. Ремонтники часто жаловались на недомогание и головные боли.

А между тем вагоны из-за неисправности часто заходили в парк. Неудивительно: если в среднем по стране в 1932 году каждый трамвайный вагон перевозил 800 тысяч пассажиров, то в Минске, да еще в Баку, Туле, Свердловске, Калининне эта нагрузка была значительно больше — свыше миллиона пассажиров. А всего минским трамваем на протяжении того года перевезено около 27 миллионов человек.

Весной 1933 года еще одна окраина получила надежную транспортную связь с центральными кварталами города — конечная остановка 2-го и 4-го маршрутов с улицы Кропоткина была перенесена в Переспу (нынешняя трамвайная остановка «Озеро»). Но ждали трамвая и в других отдаленных от центра районах — в Кальварии, Серебрянке, Тучинке (нынешний район улицы Гвардейской). Дело стопорилось главным образом из-за нехватки вагонов. А на территории депо всеми забытые стояли отслужившие свой век их собратья. Они-то и привлекли внимание рабочих-ударников. Создали небольшую бригаду энтузиастов. Всего 18 дней понадобилось им, чтобы поставить на рельсы и отправить в путь один обновленный вагон, а в канун Первой победы побегал по городу и второй. Администрация треста, поощрила ударников денежной премией — первой в истории минского трамвая.

И еще одну важную цель поставил перед собой коллектив трамвайного парка — свести к минимуму зависимость от иностран-



Электросварщик Штанюк, новатор, мастер своего дела

ных фирм. Оплаченные золотом детали и блоки австрийской фирмы «Штейер» износились, вышли из строя, а новых взять было негде. За расточку не брался ни один завод. Рискнули сделать это мастераские Белсельтреста, взяли по 45 рублей за блок, но выполнили работу так, что пять блоков из шести пришлось списать в металлолом как безнадёжный хлам.

Положение спас высококлассный токарь трамвайного парка Александр Кривчик. В свободное от работы время он изготовил необходимые для ремонта приспособления, после чего сдававшиеся ранее в лом детали и блоки стали обретать вторую жизнь. Более того, поршни и кольца не хуже тех, что закупались в Германии, А. Кривчик быстро научился делать сам. Это принесло немалую выгоду: при равноценном качестве немецкий поршень стоил 6 рублей, а изготовленный Кривчиком — 2, стоимость кольца снизилась с 3 рублей до 98 копеек. Затем по предложению того же



Условные обозначения:

- действующие линии
- - - ликвидированные линии
- железнодородное полотно

Схема трамвайной сети Минска 1929—1941 годов

Кривчика в трамвайном парке оборудовали литейный участок и начали сами отливать трамвайные колодки, различные чугунные и медные детали.

Рука об руку с Кривчиком работал токарь С. Милькин. Он тоже взялся избавить предприятие от дорогостоящих зарубежных услуг. Среди прочего за рубежом покупали элементарные масленки. Так вот импортная масленка — тавотница, как ее называли, стоила полтора рубля, милькинская — 90 копеек. А ведь только Минску их требовалось ежегодно тысячи.

Увеличилась мощность питания контактной сети трамвая, в связи с чем потребовались еще выпрямители. Первые два были установлены австрийской фирмой «Броун-Бовери». За аппараты и их монтаж, который проводился в строгой секретности иностранными специалистами, пришлось платить опять же золотом. Но уже в начале второй пятилетки на Минской ГЭС был установлен первый отечественный ртутный выпрямитель РВ-10 ленинградского завода «Электросила». Схему соединения выполнили минские электромонтажники Б. Богданович, И. Бланк и Ф. Хазанович. «Бригада с работой справилась хорошо, монтаж не хуже зарубежного», — отметила приемная комиссия.

Вернемся, однако, к трамвайным маршрутам. Долго не сходил с повестки дня проектировщиков вопрос о линии на Кальварию: по каким улицам ее тянуть? Сначала намеревались соединить улицы Советскую и Обувную напрямую — срезать возвышенность на улице Володарского и построить эстакаду через улицу Мясникова. Но и этот, и другие предлагавшиеся варианты не могли удовлетворить строителей, ведь все проекты сводились к тому, что либо надо было сносить пригодные для жилья строения, либо сооружать эстакаду с огромным объемом земляных работ. А между тем поджимал строительный сезон — стоял май.

На основе нескольких представленных проектов разработал свой вариант главный инженер трамвайного парка Я. Я. Руднев. Он предложил начать трассу от Ново-Бобруйской улицы, протянуть ее по улице Мясникова до Обувной, а затем — до железной дороги. В объяснительной записке к этому проекту главный инженер доказывал, что прокладка рельсов по улице Мясникова избавит от необходимости выхода кальварийской линии на Советскую улицу в наиболее загруженных транспортом и потому неудобных для пассажиров местах, не понадобится строить эстакаду, да и обитатели улицы Мясникова будут надежно обеспечены трамвайными перевозками.

Проектант предлагал также соединить кальварийскую линию с площадью Свободы через улицу Интернациональную, продолжить обходной для трамвая путь от Привокзальной площади по улице Ленинградской. Думая о будущем, Я. Я. Руднев понимал, что минский трамвай как основной вид городского пассажирского транспорта с тупиковой сетью должен развиваться по системе

кольцевых (обходных) маршрутов, связывающих отдельные районы города не только через центр, который и без того перегружен транспортом, но и напрямую. Преимущество кольцевой сети он видел в том, что она позволяла обслуживать городские окраины, обеспечивала высокую маневренность, бесперебойное движение в случае закрытия той или иной части города. «Разве нормальным является то обстоятельство, что трамвай, как правило, останавливается полностью во время праздничных демонстраций или парадов?» — вопрошал инженер в своей записке.

Наиболее важным считалось тогда связать Пушкинскую и Советскую улицы со Сторожовкой и товарной станцией через пассажирский вокзал по Кожевенной (ныне не существует) и Первомайской улицам с обратным выходом на Советскую и Пушкинскую. Эти связующие линии задумывались как начало большого трамвайного кольца, призванного разрешить первоочередные проблемы пассажирских перевозок. Не меньше внимания уделялось линии в районе Логойского тракта (ныне улица Я. Коласа), где шло большое жилищное строительство. И, наконец, во весь рост вставал вопрос о связи центра города с Козыревом по Червенскому тракту.

К тому времени Минск не имел общего генерального плана реконструкции — казалось бы, уже поэтому предложения Я. Я. Руднева, хотя и серьезные, масштабные, но без плановой увязки с развитием города, были неосуществимы. Тем не менее городской Совет, Наркомхоз и Госплан республики рассмотрели их и приняли за основу развития городского транспорта на ближайшие годы.

Трамвай продолжал активно использоваться не только для пассажирских, но и для грузовых перевозок. Например, для обеспечения стройматериалами сооружавшихся в то время Дома правительства и памятника Владимиру Ильичу Ленину. Эти объекты требовали 13 миллионов штук кирпича, десятков тысяч бочек цемента, сотен вагонов арматуры. Чтобы доставить все с товарной станции на строительную площадку, архитектор И. Лангбард предложил проложить вдоль главного фасада строившегося (и, кстати, крупнейшего тогда в стране) здания трамвайное полотно. На комсомольском собрании вагоновожатых секретарь комитета комсомола Иван Рабчинский бросил клич: «Трамвай — в помощь строителям Дома правительства!»

Вообще среди трамвайщиков было немало инициативных, энергичных, преданных делу парней и девчат. Например, Надежда Гордевич, награжденная орденом Трудового Красного Знамени БССР. Начинала она кондуктором, затем стала контролером, а потом — вагоновожатой. Это по ее предложению кондуктора стали объявлять остановки. Водитель Дмитрий Шимко — тоже кавалер ордена Трудового Красного Знамени республики. Отвечал за выполнение графика движения, потом — дополнительно — за работу временной трамвайной линии, обслуживавшей стройку. Под его над-



Улица Советская у городского сквера



Здание ЦИК БССР на Ленинской улице. 1932 год

зором ни один камень, кирпич ни на час не залежались в вагонах. Многие вагоновожатые после трудовой смены несли дежурство на запасных путях товарной станции.

Вспоминает Анна Дементьевна Сергеева, бывшая в то время вагоновожатой: «Как-то летом дежурила я в очередной раз у товарной станции. Вижу: идет ко мне скульптор Манизер. Ну, говорит, Аннушка, тронемся — остался завершающий этап. До этого я не раз выполняла поручения Матвея Генриховича. Помню его радость, когда на станцию прибыл хорошего качества черный камень с Украины».

И вот фигура Ленина — новая работа известного скульптора, досрочно отлитая рабочими Ленинградских художественных мастерских, — в Минске. Дорогой груз бережно перевезли на площадь, которая 7 ноября 1933 года была названа именем вождя. В тот день состоялось и открытие памятника. Горожане ехали на трамвае уже и с далекой рабочей окраины — Кальварии. К тому времени произошли первые крупные изменения в маршрутной схеме трамвая. Вдоль главного фасада возведенного Дома правительства трамвайную линию сняли. Маршруты, начинавшиеся от товарной станции, следовали через Привокзальную площадь и дальше по улице Ленинградской выходили к месту нынешнего Главпочтамта, т. е. к действующим линиям. Отсюда кальварийская линия отвечалась в сторону улицы Володарского. С правой стороны в то время тупиковой улицы Володарского, заканчивавшейся у здания тюрьмы, срезали горку, связав тем самым улицы Интернациональную, Республиканскую, Немигу и Обувную.

В июле 1934 года кальварийскую линию дополнительно соединили с площадью Свободы через улицу Интернациональную, а с Ленинской улицы пути были сняты.

Прошло пять лет со дня пуска минского трамвая. Что изменилось за это время?

В городе было уже семь трамвайных маршрутов. Общая протяженность пути достигла 33 километров. К концу 1934 года парк имел 56 вагонов. Но и этого не хватало: перегрузка подвижного состава достигла 15 человек на вагоно-километр.

Тупики на конечных остановках маршрутов были заменены обратными петлями, что позволило пустить прицепные трамвайные вагоны, увеличив тем самым число посадочных мест. Возрос коэффициент использования подвижного состава — теперь он составлял 84 процента. На одного жителя города приходилось 280 поездок в год (к тому времени население Минска достигло 189 тысяч человек). Появился новый вид пассажирского транспорта — такси. Его, как ни странно, организовало трамвайное управление.

И все же трудностей оставалось немало. Вызваны они были и объективными причинами, и элементарной беспечностью, безот-



Улица Ленинградская. 1930-е годы



Прокладка трамвайной линии на улице Володарского

ветственностью целого ряда руководителей на местах. Медленно осваивались капитальные вложения. Причем такое положение было не только в Минске и касалось транспорта вообще, в связи с чем Бюро ЦК КП(б)Б предупредило Народный комиссариат коммунального хозяйства БССР, секретарей горкомов и райкомов, председателей горсоветов и райисполкомов, что «организация и укрепление транспорта является важнейшей задачей и что непринятие мер по ликвидации отставания городского транспорта будет рассматриваться как срыв ответственного задания партии».

Не было выполнено постановление ЦК КП(б)Б о строительстве железнодорожного путепровода через улицу Свердлова, а это значит, что не состоялся пуск трамвая в Козырево. Правда, чтобы облегчить связь этой окраины с городом, управление минского трамвая по своей инициативе построило полукольцо, соединившее пассажирский вокзал с Ляховкой по улице Ульяновской и продолжившее линию до пересечения железной дороги с улицей Свердлова. Это был выход из положения, но далеко не из лучших.

Ждала трамвая и Тучинка — еще одна окраина города. «Когда же горсовет начнет строительство трамвайной линии на Тучинку?» — этот вопрос неоднократно ставился на страницах «Звезды» и «Рабочего» и каждый раз оставался без ответа, а жители района — без трамвая.

Привычны взгляду были подолгу стоявшие на улицах вагоны. «Мощность вечно перегруженной минской городской электростанции № 1, — вспоминает Михаил Петрович Курцер, работавший на МГЭС-1 после окончания в 1934 году Витебского политехникума, — не превышала 6 тысяч киловольт. Мы часто вынуждены были производить «разгрузку» за счет бытовых потребителей и промышленных предприятий, чтобы мало-мальски помочь трамваю хотя бы в пиковое время».

Но вот наконец управление сетей и подстанций построило распределительный пункт № 3. В комплексе с ним начали возводить первую тяговую подстанцию. Но ее строительство велось очень медленно и было завершено лишь в 1941 году.

Трамвайчик, звон малиновый —
Сто лошадиных сил.
Ах, был бы ты резиновый —
Всех бы поместил!

— эти шутливые строки неизвестного автора (скорее всего перед нами самодеятельное коллективное творчество) имели широкое хождение среди вагоновожатых и пассажиров. В них отразилась серьезная социальная проблема — недостаточная обеспеченность столичного города транспортными средствами. Проблема естественно породила немало бед, в том числе и такую страшную, как высокая аварийность. От нехватки общественного транспорта укоренилось «трамвайное лихачество». Строки из повести Ивана

Шамякина «Торговка и поэт» повествуют о весьма характерном для того времени явлении: «В темное ноябрьское утро, когда выпал первый мокрый снег, старый кожевник не протолкнулся в переполненный трамвай, повис на подножке, сорвался или, может, ненароком столкнул кто, попал под колеса — и ему отрезало ноги: на другой день он скончался в больнице».

Динь-дон, я — трамвай!
Динь-дон, убегай!
Целый день
до самой ночи
буду я возить рабочих.
Я и в школу,
и из школы
Отвою
детей веселых.

Эти куплеты пришли к тогдашним школьникам вместе с букварем. Кто из ребят не хотел прокатиться на добром, «одноглазом», как его называли, трамвае! Плохо было одно: многие мальчишки вскакивали на подножки на ходу, цеплялись за поручни и просто за любые выступающие части вагона. Дверей в трамвае или не было, или они легко открывались и закрывались самими пассажирами, а чаще всего не закрывались вовсе. Чтобы не случилось несчастья, вагоновожатым приходилось останавливать трамвай и сгонять «висячих» пассажиров. Однако из-за отсутствия обзорных зеркал сделать это удавалось не всегда. Вот трагические цифры: за последнюю декаду марта 1934 года под колесами минских трамваев погибло четверо детей.

Взрослые пассажиры, как и мальчишки, могли впрыгнуть на подножку или соскочить с нее на полном ходу трамвая, ехать на той же подножке с выступающим наружу багажом. Зацепившаяся за столб мостового перила кладь буквально вырывала из вагона и пассажира. Да и обслуга трамвая нередко проявляла беспечность. Чтобы посудачить с подругой, женщина-кондуктор могла перейти во время движения из вагона в вагон. Нередко это кончалось трагически.

Случались и аварии с большим числом пострадавших. Так, на перекрестке улиц Энгельса и Советской столкнулись ехавшие навстречу один другому трамваи. Ранения получили 9 пассажиров. Виновный в аварии вагоновожатый (со стажем вождения 15 дней) не обратил внимание на то, что стрелка не была переведена в нужном ему направлении, и не снизил скорость, не остановился перед крестовиной рельсов.

Нечто подобное случилось и на спуске улицы Энгельса. Незадолго до того, несмотря на предупреждение сменщицы, вагоновожатая приняла неисправный вагон. Вдобавок к тому при движении вниз запоздала с торможением. На большой скорости прицепной вагон сошел с рельсов и перевернулся. Один пассажир погиб и несколько ранено. Это дело рассматривалось Минским областным

судом. На суде выяснилось, что в трамвайном парке не в полном объеме проводились инструктажи вагонных бригад, не контролировалась работа вагоновожатых. Виновная в аварии оказалась технически неграмотной, не имела элементарных представлений об устройстве трамвая. Кроме нее к уголовной ответственности были привлечены начальник службы движения и инструктор по подготовке кадров.

«Водитель Тушиков — озорник-лихач» — сообщал боевой листок трамвайного парка. Карикатура и текст под этим заголовком вводили в курс дела: перед трамваем, который вел Тушиков, бежала кошка, и он решил ее догнать; увлекшись погоней, не заметил остановившегося впереди вагона...

Но, конечно же, не подобные истории характеризовали работу трамвая. Абсолютное большинство вагоновожатых добросовестно исполняли свой служебный долг, не допускали нарушений правил движения, содержали в порядке технику, а в критических ситуациях проявляли смекалку и, без преувеличения, храбрость. Вот пример. Трамвайный поезд, управляемый Галиной Кравцовой, следовал на конечную станцию по улице Пушкина. Когда был преодолен подъем между улицами Фрунзе и Долгобродской, вагоновожатая увидела надвигавшиеся на нее платформы — они оторвались от грузового состава электровоза. Платформы неслись с нарастающей скоростью — раздумывать было некогда. Девушка не растерялась. Быстро повернув реверсивный вал, она пустила трамвай задним ходом, а когда платформы стали замедлять ход, приняла их тяжесть на свой вагон и постепенно остановила грузовой состав, почти не причинив вреда трамваю. Так мастерски была предотвращена серьезная авария. Управление минского трамвая вынесло ей благодарность и выдало премию.

Вагоновожатые, кондукторы, контролеры сами выбирали себе профессию и потому любили свою работу, дорожили ею. Им нравилась их форменная одежда. Она дисциплинировала, налагала особую ответственность. В газетах «Звезда» и «Рабочий», часто помещавших небольшие заметки под рубрикой «Честность», периодически появлялись фамилии работников минского трамвая. «Кондуктор тов. Пантелеева в своем вагоне нашла потерянные одним из пассажиров облигации займа «Вторая пятилетка» (выпуск 4-го года) на крупную сумму. Тов. Пантелеева немедленно сдала эти облигации на хранение в кассу дирекции Минсктрамвая (Долгобродская, 3)». «Контролера минского трамвая Ю. И. Сипович принесла пакет в управление милиции, утерянный пассажиром в вагоне трамвая. В пакете оказалось 500 рублей. Как установлено, эти деньги были утеряны пенсионеркой М. Д. Шульгович. Деньги возвращены».

Курсировал по городским маршрутам и трамвайный вагон № 10 — как образец, как эталон, к которому надо было стремиться.

Его еще называли голубым вагоном. Обслуживали его Г. М. Бернштейн и О. Н. Романова — лучшая комсомольская бригада службы движения. Все здесь было предусмотрено для удобства и безопасности пассажиров. «Чтобы избежать несчастных случаев, ремонтниками депо сделаны автоматически убирающиеся подножки, — писала о «голубом вагоне» 24 июня 1934 года газета «Рабочий». — Закрыты все наружные выступающие части. Вся металлическая отделка моторного и прицепного отделов никелирована. Внутри моторного вагона установлены два больших зеркала. Особое внимание уделено вежливому, куйтурному обращению с пассажирами». Пока такой вагон был один.

«Этот вагон и в нашей личной жизни особый, незабываемый, — вспоминают супруги Григорий Миронович Бернштейн и Ольга Николаевна Романова. — Он познакомил, подружил нас, принес нам счастье. В 1935 году администрация трамвайного парка устроила нам комсомольскую свадьбу. С того времени мы неразлучны и друг с другом, и с городским электротранспортом».

Зародившееся в стране стахановское движение в короткий срок охватило и коллектив минского трамвая. Это почетное звание с честью носили десятки трамвайщиков. Мастерами безаварийной езды называли комсомольцев-стахановцев Дмитрия Шимко, Михаила Дыбовского, Нину Лютынскую, Елену Корженевскую и многих других. Они и сами прекрасно работали, и вели за собой молодежь.

Образцы ударного труда продемонстрировали молодые токари трамвайного парка. Объединившись в бригаду и объявив себя стахановцами, они вдвое, вчетверо, впятеро стали перевыполнять сменные задания. Примеру токарей последовали другие бригады.

Между тем совершенствовалась организация трамвайного движения. В новом павильоне узлового пункта на перекрестке улиц Советской и Энгельса начал работать центральный диспетчер, которому подчинялись все линейные работники и диспетчеры конечных станций. Учет движения вагонов стали вести не по путевкам (нарядам), заполнявшимся самими кондукторами, как раньше, а по специальной ведомости, которую составляла диспетчерская служба. Отказались от регулирования движения по встречным поездкам. Оно было оправданно при сравнительно редком движении, небольшом количестве вагонов на маршруте. Теперь же, когда по одной линии стало проходить несколько маршрутов, неизбежно возникала путаница. При напряженной езде вожатый часто пропускал незамеченным «свой» встречный вагон, постепенно сбиваясь с установленных расписанием интервалов. Что касается расписания, то теперь оно, очень четкое, было составлено для всех (уже восьми) маршрутов по заданному времени пробега. Но придерживаться его в полной мере еще долго не удавалось из-за отсутствия часов у вагоновожатых, ведь кабины не были ими оборудованы, а наручные

часы в то время были редкостью. Тем не менее контроль на линии работал — его осуществляли диспетчеры (начальники) конечных и промежуточных пунктов.

В некоторых вагонах установили автоматы-счетчики, сконструированные студентом Минского политехнического института Л. Резиным. Прибор позволил очень точно вести учет пассажиров.

Управление минского трамвая включилось во Всесоюзный конкурс на лучший трамвай и вызвало на социалистическое соревнование трамвайщиков Днепропетровска. По итогам конкурса первое место с вручением премии в 4 тысячи рублей было присуждено минчанам.

В то не слишком сытное время для обеспечения работников трамвая продуктами питания в урочище Апчак было создано пригородное хозяйство. Здесь на 30 гектарах выращивали овощи, держали коров, откармливали свиней. Водители первой смены получали бесплатно по порции супа и стакану молока, а обед и ужин состояли из двух блюд.

Летом по выходным дням работники трамвая организовывали выезды за город. На лесной поляне устраивали игры, танцы под духовой оркестр и... проводили политзанятия. С лекциями выступали руководители управления и его служб. Работал буфет. Был у работников трамвая свой однодневный дом отдыха, размещавшийся на территории нынешнего парка Челюскинцев. А на площадке трамвайного парка работал промтоварный магазин, в котором торговали по талонам.

Основной корпус управления минского трамвая — двухэтажное здание из красного кирпича, что напротив теперешней школы милиции имени Фрунзе, построено еще в 90-е годы прошлого века. До Февральской революции его занимало жандармское управление, а с марта 1917 года — 3-я часть возглавляемой тогда М. В. Фрунзе народной милиции. Потом этот дом на бывшем Конском рынке стал кузницей кадров для рабоче-крестьянской милиции Белоруссии. После Великой Отечественной войны здесь жили рабочие и служащие трамвайного парка, а затем в доме № 3 по улице Варшавени прописалось трамвайно-троллейбусное управление г. Минска. Здесь оно находится и сейчас.

Но вернемся в 30-е годы. Со сцены нового клуба звучали песни самодеятельного хора, мелодии струнного оркестра, стихи и проза в исполнении драматического кружка «Синяя блуза». «Мы — синеблужники, мы — профсоюзники, мы — не бояны-соловьи. Мы только гайки великой спайки одной трудящейся семьи», — эти слова предваряли концерты художественной самодеятельности трамвайщиков. (Как видим, мотив гаек и винтиков уже носился в воздухе и прочно оседал в сознании людей.)

«Синяя блуза» была создана комсомольцами. Они сами сочиняли частушки на злободневные темы из жизни предприятия, крити-

ковали недостатки. Драмкружок пользовался большим успехом — его приглашали выступить в клубах, парках, радиоцентре «Советская Белоруссия». «„Синеблузники“ так разрисуют на вечере кого-нибудь из бюрократов или лодырей, да еще под аккомпанемент гитар, что ему потом долго не дают прохода», — вспоминала бывший член «Синей блузы» А. Д. Сергеева.

Вот один из сюжетов на трамвайные темы в исполнении «синеблузников»:

«Спокойно спит директор минского трамвайного парка. Снятся ему сны про отличную работу трамвая. Будто в 5 часов утра выходят вагоны из парка. Перед глазами мелькают остановки, а на конечных висят графики движения. Трамваи работают как часы. Но увь! Это только сон. Действительность говорит (даже не говорит, а кричит) об обратном. Трамваи вместо 5 часов утра выполнят из парка только в 7.30, а иногда и позже. А как же с графиками? О них лучше и не говорить. Интервалы между рейсами не менее 25—30 минут.

Интересовался ли кто-нибудь из начальства загрузкой на линии? Вряд ли. Сколько сил, пуговиц и галош теряют трудящиеся, чтобы попасть вовремя к Дому печати, политехническому институту, в клинический городок! И как легко и свободно ехать в вагонах 2-й и 4-й линий!

Как можно перебросить на перегруженные линии трамваи с более свободных линий — ведь это дезорганизация, ломка! — рассуждает наше начальство. В Москве, Ленинграде, Киеве можно это сделать, а в Минске нельзя. Жители Минска опаздывают на работу, приезжают измученные поездками, без пуговиц, без галош. Но разве эти «мелочи» могут интересовать горе-руководителей трампарка? Они ведь спят».

Не обошли драмкружковцы стороной и такой случай. Как-то по приказу руководителей горсовета большинство вагонов было снято с маршрутов и направлено к театру оперы и балета, где шло торжественное собрание в честь Дня конституции. Отцы города решили, что после собрания все его участники должны без хлопот разъехаться по домам. А в это время ничего не подозревавшие горожане томились на остановках в ожидании трамвая. Крепко досталось после этого руководителям горсовета от «синеблузников»!

По городским маршрутам в 1937 году курсировало уже 48 поездов. На многих из них работали комсомольско-молодежные экипажи, отличавшиеся особой добросовестностью в работе. Поездом № 33 управляла Нина Лютынская — мастер безаварийного вождения. Ее трамвай ходил строго по графику, давал наибольшую выручку. За 8 лет работы Лютынская обучила 19 вагоновожатых. На нее равнялась вся бригада. В вагонах всегда была чистота, кондукторы вежливы с пассажирами.

В 1939 году общая длина эксплуатационных путей минского трамвая в одноколейном исчислении составляла 36,8 километра, парк состоял из 70 пассажирских вагонов, перевезено без малого 50 миллионов платных пассажиров. По-прежнему трамвай с его радиально-тупиковой сетью был сильно перегружен — на каждый вагон приходился все тот же миллион пассажиров.

Как и раньше, рабочим и служащим Минского трамвая (а их насчитывалось уже 600 человек) помимо основной работы хватало других забот. Они часто выходили на расчистку путей от снега, рыли канавы под кабель, меняли подгнившие деревянные мачты-опоры, принимали участие в прокладке освещения на городских улицах. Но эти усилия трамвайщиков, их энтузиазм не могли решить проблемы общественного транспорта Минска. Темпы его развития находились в резком несоответствии с жилищным строительством, ростом города. Нехватка средств передвижения особенно остро ощущалась в таких районах, как Логойский, Червенский (вдоль нынешней улицы Маяковского), вдоль Койдановского тракта (ныне улица Чкалова), улицы Первомайской и других, оторванных от центра города.

На балансе Белтранса имелось в то время 20 такси. Но мало кто видел их на улицах. Машины простаивали в парке из-за отсутствия запасных частей, подолгу не покидали Могилевский авторемонтный завод — там тоже не хватало запчастей. «По городу, который имеет 200 тысяч жителей, курсирует... одно такси», — писала «Звезда».

Наступил 1941 год. 27—29 марта проходила сессия Верховного Совета БССР. Председатель Минского городского Совета депутатов трудящихся К. И. Бударин сообщил: «В 1941 году столице белорусской республики г. Минску предусматриваются по бюджету ассигнования в сумме 67,5 млн. рублей. Эта огромная сумма даст возможность продолжить работу по реконструкции, благоустройству столицы, построить новые здания, расширить коммунальное хозяйство, улучшить работу лечебных учреждений, детских учреждений, школ, построить 9 километров нового трамвайного пути».

Генеральной схемой планировки Минска, разработанной молодежным коллективом Белгоспроекта, предусматривалась техническая реконструкция и обновление отдельных элементов городского транспортного хозяйства. Предполагалось снять рельсы с улицы Советской, чтобы пустить по ней троллейбус к парку Челюскинцев, театру оперы и балета, Могилевскому тракту, построить путепровод через железнодорожный переезд, а улицу Ворошилова (ныне Октябрьская) продолжить до Советской по территории нынешнего стадиона «Динамо», проложить обходные пути по Первомайской и провести новый маршрут к строившемуся авиазаводу (на месте нынешнего тракторного).



Улица Советская. 1938 год



На улице Советской — первый светофор

Исполком городского Совета утвердил Правила уличного движения по городу Минску. Был полностью запрещен проезд автогужевого транспорта, велосипедов и мотоциклов по Ленинской улице между площадью Свободы и Советской улицей, не разрешалась стоянка машин около городского сквера. Водителям автомобилей позволялось обгонять трамвай только на тех остановках, где имелись специальные платформы для пассажиров. Уменьшилось количество дорожных знаков (с 24 до 16). На перекрестке улиц Карла Маркса и Володарского установили первый в республике механический стрелочный светофор, он регулировал уличное движение с помощью часового механизма.

Скорость движения транспорта на улицах Минска регламентировалась следующим образом: не более 30 километров в час для легковых автомобилей и мотоциклов, 25 — для автобусов и грузовых машин, 20 — для автомобилей с прицепом, 15 — для тягачей с прицепом и велосипедов. Трамваи имели особую шкалу скоростных ограничений в зависимости от состояния и загруженности улиц. Так, на участке маршрута по улицам Пушкина и Долгобродской скорость движения могла достигать 35 километров в час, по Долгобродской и Фрунзенской — 40, по Фрунзенской, Энгельса — 25, Энгельса, Ленинской — 12, Ленинской, Комсомольской — 20 километров в час и т. д.

В лихую годину

В Минске, в поселке Переспа, строился искусственный водоем — Комсомольское озеро. Трамвайщики принимали в его создании самое активное участие: в кратчайшие сроки проложили к стройке ветку из 4-го и 8-го маршрутов — по ней ходили вагонетки; списанные трамвайные вагоны переоборудовали под грузовые платформы, на которых подвозили цемент, песок, доски для тогда еще деревянной плотины.

На 22 июня 1941 года было назначено торжественное открытие озера.

В то воскресное утро за контроллеры трамваев сели 27 вагоновожатых. Они успели сделать по нескольку рейсов, когда от центрального диспетчера М. Ф. Вайнилович поступило распоряжение: «Загнать вагоны в парк!». Здесь и узнали о том, что на родную землю пришла страшная беда.

В один из первых дней войны, когда стало ясно, что враг наступает и, возможно, скоро окажется в Минске, парторг Минск-трамвая Ольга Борисовна Гайдук собрала весь коллектив. Было принято решение немедленно включиться в борьбу с немецко-фашистскими захватчиками.

...Во что превратился Минск под пятой завоевателя! 22 декабря 1942 года газета «Савецкая Беларусь» писала: «С каждым днем немецко-фашистские оккупанты все больше и больше разоряют столицу Советской Белоруссии — Минск. Центральные кварталы города, как известно, были сожжены и разрушены фашистскими стервятниками. Теперь все дома, даже те, которые можно было еще отремонтировать, подорваны, и кирпич вывезен на укрепление. В городе образовались сплошные поля, по которым гуляет ветер. Там, где при Советской власти звенели трамваи, где жизнь текла рекой, теперь — голод и смерть». Разумеется, было разрушено и разорено трамвайное хозяйство. Оборудование новой тяговой подстанции фашисты в первые же дни оккупации вывезли в Германию, трансформаторные кабины превратили в лошадиные стойла, а машинный зал — в казарму.

Впрочем, за восстановление трамвая оккупантам пришлось все же взяться — без транспорта город был парализован. В начале 1943 года согнали к искореженным путям военнопленных и горожан, вручили им носилки, лопаты, кирки, ломы. Изможденные люди долбили мерзлую землю, засыпали ямы, выравнивали рельсы, стаскивали сожженные вагоны. От непосильного труда, холода и голода многие здесь же умирали.

Для пуска трамвая немцы воспользовались выпрямительными агрегатами фирмы «Броун-Бовери» и РВ-10, которые были установлены на Первой городской электростанции и поначалу оставались незамеченными оккупантами.

В номерах издаваемой фашистами для населения «Беларуской газеты» новоявленный, назначенный новыми «хозяевами» директор минского трамвая требовал: «Бывшим работникам трамвая срочно явиться для регистрации на работу!». Объявления пестрели угрозами: «будет повешен», «будет расстрелян», «будет отправлен в Германию».

Из воспоминаний бывшего слесаря трампарка Петра Иосифовича Шабуневича: «Перед войной я находился по брони в подразделении противовоздушной химической обороны. Случилось так, что уйти со своими не смог, остался в оккупации. Чтобы не угнали в Германию, пошел работать — туда, где и работал когда-то, в трамвайный парк. Вообще-то парк был уничтожен, уцелело лишь несколько вагонов, да и те остались на линии. Городская управа назначила директором парка Д. Дубраво, бывшего энергетика. Он и собирал по всему городу бывших трамвайщиков. Кто-то пришел сам — работать все равно надо было, многих прислала биржа труда. Работали мы так, чтобы немцы не смогли пустить уцелевшие трамваи в назначенный ими срок — к Пасхе. Лишь к концу лета 1943 года началось движение по маршруту товарная станция — выставка. Трамваи (а их было всего три или четыре) ходили плохо, часто ломались. Мы делали вид, что чиним их, но вагоны

больше простаивали, чем работали на линии. Через знакомого врача мне удалось оформить инвалидность второй группы как якобы больному туберкулезом легких, и я смог не работать больше года, до самого освобождения Минска».

Сколько унижений и издевательств приходилось терпеть трамвайщикам! А не стерпишь — можно было и жизнью поплатиться. Вот один из эпизодов, о котором поведала бывшая кондуктор Мария Александровна Латышева, — ей пришлось обслуживать трамвай в то тяжкое время. Во время рейса она обратилась к немецким офицерам, чтобы взяли билеты. «Рус, вон!» — заорали те, а один замахнулся. Удар пришелся по сумке, со звоном посыпались монеты. Мария нагнулась, начала собирать. Кто-то из них наступил ей на руку, другие стали толкать в спину. Она упала. Слышала над собой дикий хохот.

Водитель остановил трамвай, вступился за беззащитную женщину. Его вытолкнули из вагона. Раздался выстрел. Так ради веселья расправились с ни в чем не повинным человеком. «Не знаю, как я добежала до дома, — вспоминает М. А. Латышева, — и больше не пришла на трамвай».

В годы фашистской оккупации нашла свое место в общей борьбе уже знакомая читателям вагоновожатая Н. К. Лютынская. Была связной, разведчицей партизанской бригады «Буревестник», хозяйкой конспиративной квартиры. Работая уборщицей в городской типографии, она передавала партизанам шрифты.

У Марии Жарской, кондуктора трамвая, в самом начале войны погиб муж, военнослужащий. С двухлетней дочкой ее отправили на восток. Но путь уже был перерезан. Пришлось остаться в оккупированном Ровно. Устроившись на фабрике валенок интендантом, Жарская установила связь с партизанами и подпольщиками и активно включилась в борьбу. «Эта невысокая круглолицая молодая женщина с быстрыми озорными глазами и слегка вздернутым носиком не знала страха, — вспоминает участник подполья И. Дубровский. — Заведую хозяйственным отделом в подпольной группе Терентия Новака, она обеспечивала подпольщиков деньгами и питанием, помогала семьям погибших, создавала десятки надежных конспиративных квартир для партизан, приходивших из отряда Медведева, добывала новые документы для расконспирированных товарищей и бежавших из лагерей военнопленных, собирала ценные разведданные». Фашисты не скоро напали на след отважной подпольщицы, но в конце концов это случилось. Ее казнили с дочкой 5 января 1944 года...

Легендарный подпольщик Иван Кабушкин в молодости работал вагоновожатым — правда, не в Минске, а в Казани, где ему, белорусу, пришлось долгое время жить. Помните, в многосерийном телевизионном фильме «Руины стреляют» есть такой эпизод: развалясь в санях, Жан-полицай, он же неуловимый Иван Кабушкин,

едет через Барановичи в деревню Грабовец — якобы навесит в рождественские праздники свою мать, а на самом деле выполняя очередное задание. Разговорившись в пути с возницей, он сообщает: «Я тоже был когда-то водителем, но не кобылы, а трамвая». Имя Кабушкина носит теперь трамвайный парк этого города. В Минске именем героя названа улица.

...Еще одна страничка из военной истории. На моторных вагонах минских трамваев в годы оккупации значилось: «Только для немцев». И вот то в одном, то в другом таком вагоне стал появляться офицер-летчик с пачками сигарет или шоколада в руках. Обычно ему, судя по виду, — фронтовику, уступали место. Он садился, но так неловко, что пачка-другая выскальзывала, падала под сиденье. Летчик неторопливо нагибался, поднимал упавшие сигареты или шоколадки. А через пять минут после того, как выходил из трамвая, раздавался взрыв — срабатывала оставленная Николаем Кедышко (это был он) мина, и в моторном вагоне «только для немцев» находили смерть фашистские офицеры и солдаты.

А вот отрывок из документальной повести Н. Я. Николаева «Минские молодогвардейцы»:

«В полдень на Пушкинской улице сели в трамвай две женщины. Молодая, стыдливо прикрывая платком выпирающий под плащом живот, устроилась в уголке на площадке вагона. Ее мать встала рядом, готовая в любую минуту оказать дочери помощь. Когда трамвай сильно встряхивало и беременная сжималась от боли, мать осторожно поддерживала ее под руку, утешала, подбадривала: — Потерпи, голубушка, потерпи. Теперь уже скоро...

Нежные, успокаивающие слова матери придавали беременной силы. Лицо ее оживало, бледные губы трогала улыбка. Только в глубине больших, скрытых густыми ресницами глаз прятались напряженное внимание и настороженность.

Так они доехали до вокзальной площади. Здесь в вагон влезли пьяные немцы. Сразу стало тесно, шумно. Оккупанты толкались,



Полина Кудрявцева

вызывающе смеялись над пассажирами, дымили вонючими сигаретами.

От группы фашистов отделился фельдфебель с взъерошенным ежиком волос и измятым лицом. Он подошел к женщинам на площадке, замахнулся кулаком. Оберегая беременную, мать заслонила ее. Фельдфебель оскалился. Скользнув взглядом по животу молодой женщины, выдохнул ей в глаза едкий дым сигареты. К счастью для женщин, его окликнули. У Западного моста мать с дочкой вышли из трамвая».

Автор описал момент, когда подпольщица «Танюша» — Полина Кудрявцева под видом беременной перевозила на явочную квартиру портативную пишущую машинку. После войны Полина Евсеевна трудилась на радиозаводе, потом стала кондуктором трамвая. В 1956 году закончила курсы водителей троллейбусов, работала сначала за рулем, затем диспетчером и ревизором по безопасности движения.

Время беспощадно — ряды ветеранов сильно поредели. Но память о них живет, их героическими делами гордятся, на них равняются нынешние поколения рабочих и служащих Минского трамвайно-троллейбусного управления.

Восстановим тебя, Минск!

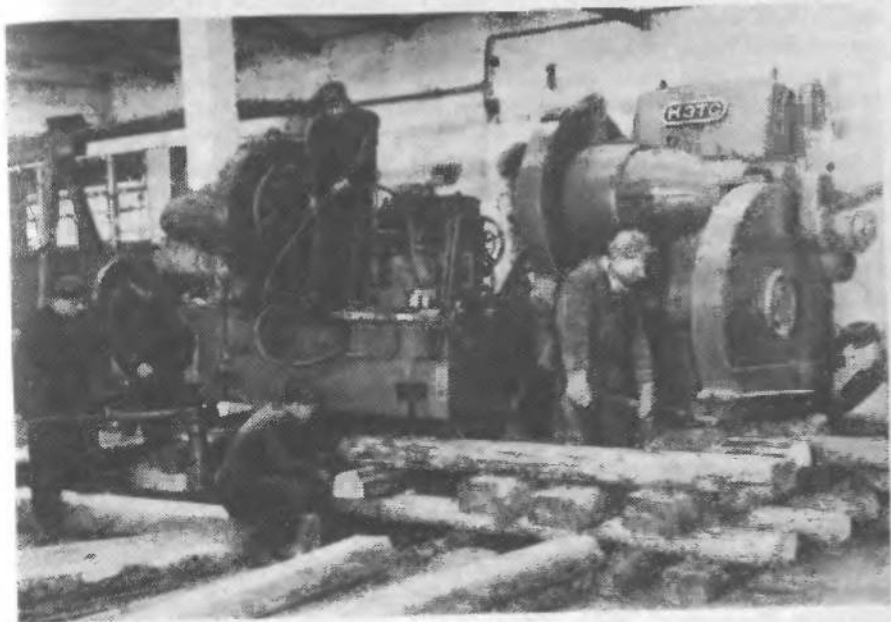
Мы возвращались в Минск после освобождения его Советской Армией на пепелище и руины. Улицы были опутаны колючей проволокой и перекрещены дотами. Догорали последние дома. А когда потухали пожары, ночами стояла непроглядная тьма. Город казался вымершим...

Петро Глебка

Еще не утихли взрывы, а минчане приступили к восстановлению лежавшего в руинах города, его разрушенного хозяйства. Москва, Урал, Сибирь прислали в столицу Белоруссии электропоезда — электрические станции на колесах. От них протянули кабели на заводы и фабрики.

В это время работники ГЭС спешно расширяли цехи, двор, ремонтировали корпус станции, из нескольких взорванных немцами турбогенераторов монтировали действующую установку. И вот она заработала. Вскоре был издан приказ: «Коммунальный отдел горисполкома обязует Минское трамвайное управление пустить трамвай от улицы Пушкина до моста «Эльвода» с обеспечением подачи топлива на склад Минской ГЭС-1».

Вечером 3 октября 1944 года в зале Белорусского драма-



Установка оборудования в мастерских трамвайного парка

тического театра имени Янки Купалы зажегся свет — впервые после долгих месяцев мрака. Шла первая послевоенная сессия Минского городского Совета депутатов трудящихся. Сотни людей, недавно вернувшихся с фронтов, из партизанских отрядов, вышедших из подполья, возвратившихся из эвакуации, ловили каждое слово докладчика. У большой расцвеченной карты первый секретарь ЦК КП(б) Белоруссии П. К. Пономаренко рассказывал о будущем Минска.

Очень рано начинался трудовой день у работников трамвайного парка — слишком многое предстояло сделать. Трамвайное хозяйство было уничтожено: здание депо разрушено, подвижной состав сожжен, пути разобраны, контактная сеть снята, дефицитное оборудование тяговой подстанции вывезено в Германию. Ущерб составил 6 миллионов рублей. Все приходилось начинать сначала.

Ветераны вспоминают, что трамвайного парка как такового тогда не существовало. Депо представляло собой коробку, едва напоминавшую здание. Территория была захламлена битым кирпичом, исковерканным металлом, земля перепажана взрывами. Зимой стало еще тяжелей: на все депо — без окон, крыши и дверей — топилась одна печка, сооруженная из железной бочки, к которой

бегали по очереди хоть немного согреться. В такой обстановке восстанавливали подвижной состав, оборудование, цехи.

Вот как выглядел план первых действий — его обрисовал начальнику строительного участка П. И. Мартинкевичу директор управления А. Д. Кедо:

— Надо хоть частично восстановить корпус механических мастерских. Цехи капитального ремонта, токарный, кузницу, литейную и инструментальную накройте временной крышей. Найдите доски, чтобы забить оконные проемы, потом возьмемся за котельную.

Все ремонтные работы выполнялись вручную, не существовало никакой подъемной техники, элементарных средств малой механизации. Тяговые двигатели, например, подвозили на тележках и попросту сбрасывали с них, а монтаж вели на козлах внутри вагона. Позже мастер депо Александр Антонович Кривчик собрал механическую установку для смены двигателей, смонтировал консольный кран, значительно облегчивший ремонт. Словом, делалось все возможное, чтобы скорее наладить перевозку людей.

Период с 1944 до середины 1947 года — самый тяжелый для минского трамвая. Надо было не только практически с нуля поднять хозяйство, обеспечить депо материалами, запасными частями, но и подготовить кадры, создать людям элементарные жилищно-бытовые условия.

Несмотря на огромные трудности, коллектив парка оставался сплоченным и трудоспособным. Каждый, не взирая на «чины» и ранги, после своего рабочего дня выходил на линию восстанавливать путевое хозяйство, рыть траншеи под кабель, очищать от снега рельсы. На лошадях из леса возили стволы деревьев, из которых делали мачты-опоры. На территории парка в вагонах оборудовали рабочие и жилые помещения, рядом с проходной построили барак и разместили в нем центральную диспетчерскую. Недалеко от пассажирского вокзала приспособили под жилье другой барак, в доме № 33 по улице Ворошилова устроили молодежное общежитие. Послали учиться в Ленинградский техникум городского электротранспорта молодого рабочего Георгия Прохорова.

В электрическом и механическом цехах не ожидали, пока им доставят необходимые детали, изготавливали их сами. Так, например, упоминавшийся уже мастер А. А. Кривчик с литейщиком В. И. Игнатовичем отлили заменители электродержателей и вставки к токоприемникам. Токарь С. В. Милькин и кузнец И. В. Рыбакович восстановили несколько токарных станков. Со всего города были собраны обрывки троллейного (контактного) провода, состыковали их в один и протянули линию. Это дало хозяйству экономию 50 тысяч рублей.

По имевшимся данным, оборудование тяговой подстанции немцы вывезли в Ростов. Туда по заданию СНК БССР поехал Ефим Абрамович Выгонец, чья трудовая биография оказалась неразрыв-

но связанной с минским трамваем. После окончания политехникума он из белорусской столицы уехал на строительство бакинского трамвая. Но в канун пуска трамвайного движения в Минске ЦК КП(б)Б отозвал его как хорошо зарекомендовавшего себя специалиста. К 1941 году Ефим Абрамович прошел путь от ремонтника до директора управления. Затем был фронт. Возвратившись в освобожденный Минск, он возглавил один из отделов Народного комиссариата коммунального хозяйства БССР. С марта 1946 и до начала 1951 года был директором Управления минского трамвая, затем директором трамвайного парка, начальником службы подвижного состава.

...И вот в немецком городе Е. А. Выгонец разыскал и при содействии частей Красной Армии доставил в Минск громоздкое оборудование. С пометкой «Срочно для разрушенного Минска» ртутные выпрямители и трансформаторы прибыли армейским эшелоном в белорусскую столицу и заняли прежнее место.

Рабочие Минской ГЭС-1 во главе с начальником цеха С. И. Поко приступили к монтажу подстанции. Ценными оказались консультации кандидата технических наук, доцента Белорусского политехнического института А. И. Руцкого, помощь техника Е. Н. Загоровского, которого привлек к сотрудничеству ученый. Вдвоем они смогли подготовить немало технических кадров, долгое время шефствовали над рабочими, сооружавшими новые тяговые подстанции. Впоследствии А. И. Руцкий написал очень нужную книгу «Электрические станции и подстанции», серию брошюр в помощь начинающим электромонтерам.

В феврале 1945 года трудящиеся Москвы и Ленинграда прислали в Минск кабель и 10 трамвайных вагонов. Это позволило 1 мая 1945 года открыть трамвайное движение по маршруту выставка — пассажирский вокзал. Вновь на улицах белорусской столицы зазвучали казавшиеся такими мелодичными звонки. Жизнь возвращалась в разрушенный город. Первыми повели трамвай вагоновожатые Е. Н. Сацук, М. К. Румянцева, Н. К. Лютынская, С. Г. Семенова, И. И. Орловская, П. М. Дубовик, Б. И. Кривошей.

Надо сказать, что москвичи и ленинградцы и в дальнейшем очень активно содействовали возобновлению трамвайного движения в Минске. Старейший работник минского трамвая, ветеран труда Семен Михайлович Маршак вспоминал впоследствии: «Большую помощь в восстановлении и налаживании работы городского электротранспорта после войны нам оказывали москвичи и ленинградцы. Они присылали вагоны, отремонтированные без сучка и задоринки. При годовом техосмотре не приходилось даже красить их, помоешь — и как новые. Только на четвертом году эксплуатации мы покрывали их лаком. Втулки и валики не меняли в течение многих лет — настолько хорошо они были сработаны». Характерно в связи с этим письмо вагоностроителей завода № 2

Ленинградского ТТУ Центральному Комитету ЦК КП(б) Белоруссии: «Весь наш коллектив, — писали они, — испытывает большое удовлетворение от того, что своей скромной работой мы помогаем быстрее восстанавливать хозяйство белорусской столицы».

Чем тогда располагал трамвайный трест? Протяженность восстановленных эксплуатационных путей в однолинейном исчислении составляла 12 километров, в наличии имелось 24 инвентарных вагона. До 1947 года ремонт и осмотр вагонов проводились в цехе большого (капитального) ремонта, накрытом временной крышей с забитыми досками оконными проемами. Все хозяйство трамвайного парка составляли несколько станков — 3 токарно-винторезных, 1 строгальный, 2 сверлильных и 1 колесно-токарный. Подъемные приспособления — 6 домкратов и одна таль на 2—2,5 тонны.

Второй период послевоенного восстановления минского трамвая начался с осени 1946 года. В октябре были соединены два крупных пункта города — пассажирский вокзал и товарная станция. Пассажирские вагоны перевозили людей, грузовые — топливо на электростанцию, материалы на стройки. Только за декабрь 1946 года трамвай доставил около 70 тысяч тонн грузов. К тому времени на маршруты выходило 5—6 поездов, депо располагало ремонтной базой на 15 вагонов. Конечно, столь мизерное количество транспортных средств не удовлетворяло потребности населения. Попасть в трамвай для многих было большой проблемой. Десятки людей, рискуя жизнью, висели на подножках, на предохранительных рамах, держались за оконные переплеты. Часто отключалась маломощная подстанция, не хватало энергии у ГЭС. Создалось такое критическое положение, что комендант минского гарнизона вынужден был издать приказ, запрещающий солдатам пользоваться трамваем. О трамвае ходило много шуток, вроде таких: «Открылось регулярное пешеходное движение от товарной станции до выставки», «Скорее до Берлина доедешь, чем от выставки до вокзала».

Остро ощущался недостаток в кадрах. Всего в трамвайном тресте на конец 1946 года работало около 20 человек. Для ремонта вагонов и полного восстановления парка не хватало по меньшей мере 50 квалифицированных рабочих. Этих людей можно было найти, имея трест жилье. Но жилья не было — восстановление коробки того единственного двухэтажного дома на улице Варвашени, 3 (сейчас в нем трамвайно-троллейбусное управление), переданного трамвайщикам горсоветом, затянулось на несколько лет.

В значительной степени улучшилось положение с пассажирскими перевозками, когда открылось автобусное движение.

На базе генерального проекта планировки Минска, утвержденного Советом Министров БССР в 1946 году, проектировщики союзного треста Промтрансprojekt разработали «Основные положения

восстановления и развития пассажирского коммунального транспорта в г. Минске». Было выделено два этапа: первая очередь трамвайных линий полностью вводится в строй в 1950 году, вторая — в 1960-м. Прежде всего предстояло обеспечить трамвайное сообщение между центром города и Красным урочищем, где находился автомобильный завод. Рельсы предполагалось проложить вдоль Могилевского шоссе (ныне Партизанский проспект), вблизи проходных автомобильного завода. Намечалось также перенести пути с улицы Советской на Ульяновскую, Первомайскую, Красную улицы и на Логойский тракт. Путем соединения улиц Красной и Горького генеральный план предполагал создать так называемое большое кольцо «А». От него трамвайные ветки должны были протянуться к строившемуся котельно-радиаторному заводу и по Старовиленскому тракту к населенному пункту Городок на берегу Комсомольского озера.

С большой радостью узнали минчане о бескорыстной помощи трудящихся города на Неве. Работники 2-го Ленинградского вагоно-ремонтного завода капитально отремонтировали 10 трамвайных вагонов, 2 тележки и изготовили запасные части, причем сделали это в сжатые сроки — за два месяца вместо четырех. Для этого многие уплотнили свой рабочий день, ежедневно выполняли по две нормы.

По случаю передачи прибывших из Ленинграда вагонов 20 сентября 1947 года в трамвайном парке состоялся митинг. С красными знаменами, лозунгами, плакатами собрались здесь тысячи минчан. Над центральными воротами парка алели лозунги: «Да здравствует нерушимая дружба народов Советского Союза!», «Большевистское спасибо ленинградцам за оказанную помощь!»

Наверное, это не случайно что помощь пришла именно из Ленинграда. Что значил для ленинградцев, переживших блокаду, трамвай, узнаём мы из прекрасного фильма ленинградских кинодокументалистов «Мелодии старого трамвая». Короткие строчки субтитров сопровождают волнующие кадры военных лет: «8 сентября 1941 года замкнулось блокадное кольцо...», «8 декабря 1941 года перестал ходить трамвай...», «Действующий трамвай сохранил бы каждому ленинградцу 400 калорий в день...». А вот женщины, истощенные хроническим недоеданием, обматывают венниками рельсы: «15 апреля 1942 года. 219-й день блокады. Пошел трамвай. Он прорывал блокаду и бежал по рельсам, звеня весело, довоенно. А когда налетали фашистские самолеты и в контактной сети иссякал ток, люди выскакивали из трамвая и, впрягаясь в него, напрягая остаток им же сохраненных сил, подталкивая, разгоняя, уводили из-под бомб. И теперь уже не он возвращал им силы и жизнь, а они спасали его от гибели, и был он для них не «электрическим транспортом», а живым существом, наделенным способностью сострадать, любить, ненавидеть».

Писательница Вера Кетлинская славит ленинградских трамвайщиков: «Мы помним повисшие, скрученные жгутом провода, расстрелянные, заваленные сугробами вагоны. И вот тогда вы совершили неслыханный в этих условиях труд. Слабыми руками, истощенные, вы подняли контактную сеть и дали возможность побежать снова простому ленинградскому трамвайному вагону. Это же был для нас символ возрождения, символ жизни.

Мы бежали, мы тоже были слабы, но мы бежали на наших непрочных вспухших ногах за этим вагоном. Я помню, как кричали: «Позвони еще!» Такой радостью был этот трамвайный вагон».

Поэт Петрусь Бровка откликнулся на дар ленинградцев стихотворением «Ленінградскі трамвай»:

Паглядаю на трамвай сустрэчны
І сябра штурхаю —
Пачакай:
Па Савецкай,
З надпісам сардэчным,
Ленінградскі рухае трамвай.

Ен бяжыць з вясёлымі
Званкамі,
Афарбоўкай свежай
Зіхаціць
І вакол шырокімі вачамі
На ўвесь Мінск
Уважліва глядзіць.

Я гасцю такому
Вельмі рады,
Як жывому хочацца сказаць:
— Ты пражыў
І перамог блакаду,
І з'явіўся нам
Дапамагаць.

Дзякуй, дружа!
З Неўскага, ці ўзмор'я
Ты вазіў герояў-грамадзян,
Пахадзі ж па Мінску:
Добры горад,
Я б сказаў папросту —
Партызан...

В фильме «Мелодии старого трамвая» мы видим Марию Антонову Скородько, работавшую на тяговых подстанциях трамвая в довоенном Ленинграде и восстанавливавшую оборудование после войны. Она награждена медалью «За оборону Ленинграда». В конце 40-х годов М. А. Скородько стала минчанкой. В нашем городе она организовала электродиспетчерскую службу, привлекла к диспетчерской работе — очень нелегкой — ветеранов минского трамвая М. Г. Расину, Е. И. Шардыко, А. У. Кожемякину, Т. Г. Карачун, В. С. Гуринович, Н. А. Буховец.

В 1948 году началась реконструкция улицы Советской по проек-

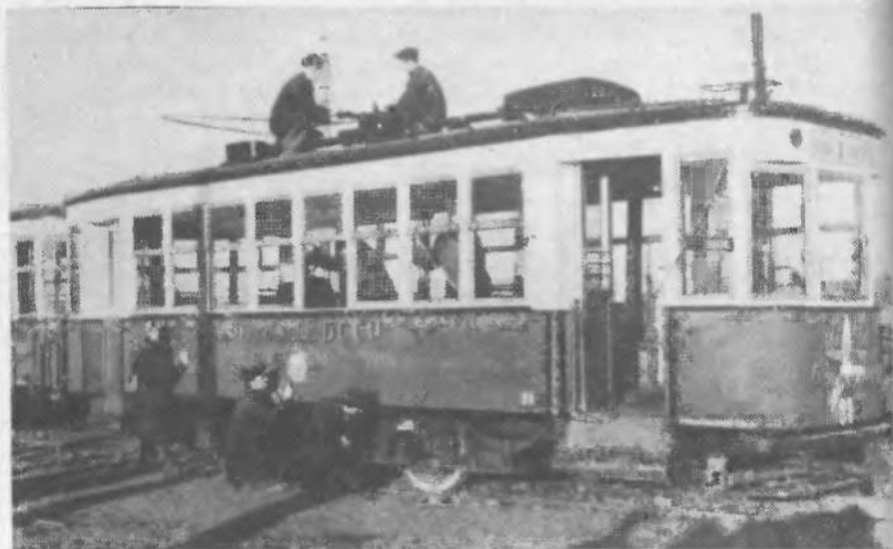


Первый послевоенный выпуск вагоновожатых

ту М. П. Парусникова, М. С. Осмоловского, Г. П. Баданова и В. А. Короля. Было восстановлено трамвайное движение по улицам Ульяновской, Гарбарной (ныне Красногвардейская), Энгельса. 18 июля по новой трассе открылось движение с поворотом на Советскую. Первый участок Советской улицы освободился от трамвайных путей. Теперь трамваи перевозили пассажиров по досрочно восстановленной линии и по улице Ворошилова. Промышленный район города, как и в довоенные годы, обрел надежную транспортную связь с центром. От довоенной восстановленная линия отличалась тем, что имела два выхода — к пассажирскому вокзалу и Первомайской улице.

За 1948 год трамваем перевезено свыше 22 миллионов пассажиров. Общая длина путей составила 26 километров. За успешное восстановление хозяйства и перевыполнение производственных заданий коллективу Минсктрамвая вручено переходящее Красное знамя Министерства коммунального хозяйства БССР и ВЦСПС.

Такая высокая оценка труда не помешала стахановцам Б. Броню, И. Ероховцу, П. Шабуневичу и Э. Пачаковскому остро выступить на состоявшемся вскоре собрании партийно-хозяйственного актива, сказать о том, что за 5 лет восстановления оборотного депо не



Подготовка к праздничному рейсу



В путь!

закончены работы, имевшие важное значение для нормальной эксплуатации подвижного состава. Так, в электрическом, столярном и механическом цехах, где установлены высокопроизводительные машины, из-за отсутствия цементных полов не смогли избавиться от пыли. Не проведена постоянная проводка, рассыхаются неокрашенные окна и двери. Суровой критике подвергли выступавшие виновных в недостатках.

Все большую остроту приобретала проблема безопасности дорожного движения. Этому способствовали и переполненные вагоны, и несовершенство конструкции трамвая (отсутствие автоматического открытия и закрытия дверей, доступ к рычагу открытия практически любого пассажира и т. п.), и игнорирование пешеходами,



Укладка пути (пересечение улиц Урицкого и Володарского). 1950 год



По Ульяновской. 1950 год



Перекресток улиц Ленина и Советской. 1949 год

пассажирами, а нередко и работниками транспорта элементарных правил дорожного движения. На одном из городских собраний заместитель директора управления А. Фишкин сообщил о гибели кондуктора. Продавая билеты, она переходила из вагона в вагон. Не дождавшись полной остановки, спустилась с подножки на землю и, оступившись, упала под колеса...

Но в основном, конечно, транспортники были озабочены проблемой безопасности и сами вносили предложения по ее решению. Например, вагоновожатый Г. Бруссель порекомендовал установить на моторных вагонах обзорные зеркала.

Двадцатилетие минского трамвая было ознаменовано завершением восстановительных работ на всех маршрутах, существовавших до войны. Сооружалась новая линия — к тракторному заводу. Здесь предстояло возвести путепровод, уложить 5 тысяч шпал, установить сотни металлических опор и построить тяговую подстанцию № 2. С каждым днем все дальше в глубь леса уходила свежесрубленная просека — продолжение улицы Долгобродской. Помогали и тракторозаводцы. Они изготовили мачты для подвески троллейного провода, «костыли», прокладку.

И вот накануне 1 мая 1950 года вагон № 32, который вела лучшая бригада трамвайного парка — вагоновожатая комсомолка Т. П. Понкратович и кондуктор М. Ф. Пацевич, — остановился в лесу недалеко от проходной тракторного завода. Его радостно при-



Улица Советская. 1950 год



На трамвайной остановке (пересечение Первомайской и Октябрьской улиц). 1950 год

ветствовали тракторостроители. На импровизированном митинге взяла слово и работница автозавода Т. М. Боженова:

— Мы видим, что ни на минуту не останавливаются работы не только по эту, но и по другую сторону трамвайного кольца. На скреперах рабочие вдвое и втрое перевыполняют нормы, чтобы как можно быстрее автозаводцы получили удобный вид транспорта.

— Встретившись с тракторозаводцами, мы ждем скорого свидания в Красном урочище и с вами, дорогие автомобилестроители, — перерезая ленту на новом маршруте, сказала Мария Фелициановна Пацевич.

Мария Фелициановна — кондуктор и дочь кондуктора. Еще до войны бегала она на трамвай к матери, и казалось ей, что интереснее этой работы нет. Мамина напарница не раз говорила девочке: «Подрастешь — приходи к нам, выучим на вожатую». И пришла Маша на помощь матери. Сначала расчищала улицы, территорию депо, укладывала рельсы. Потом стала кондуктором. Открылись первые курсы вагоновожатых — пошла учиться. Диплом получила с отличием. И 20 лет водила трамваи по минским улицам. За образцовую работу награждена Грамотой Верховного Совета БССР.

Специалистов-трамвайщиков — водителей, мастеров, слесарей-ремонтников — в те годы готовило ленинградское ТТУ. Летом 1951 года управление Минсктрамвая направило туда 36 молодых рабочих. Многие из них осваивали сразу две профессии.

Ну а что же автобус?

Во время Великой Отечественной войны почти весь парк подвижного состава Белгостранса был уничтожен немецкими оккупантами. Чудом уцелел остов одного «Лейланда Я-6». Его, обгоревшего, без колес, перетащили с Суражской на Могилевскую улицу. Здесь, на территории шиноремонтного завода, восстановили кузов. В нем разместились технические службы и диспетчерская первого после войны пассажирского автопредприятия, созданного в декабре 1945 года. В 1946 году парк состоял из 17 трофейных автобусов и четырех ЗИС-154. Они и стали курсировать по городу.

В феврале 1947 года образован Минский автобусно-таксомоторный парк. Автобусов тогда насчитывалось немногим более сорока. Парк имел также несколько грузовых машин («джемси», «студебеккер», «форд») и легковых (ГАЗ-М1 («эмка») и ГАЗ-62Б). Внутригородское движение осуществлялось по следующим маршрутам: товарная станция — Дом печати (4 машины), аэропорт — Дом печати (1 машина), Сторожевка — Могилевское шоссе (2 машины), вокзал — Лошица (2 машины), вокзал — Могилевское шоссе (2 машины), вокзал — протезный завод (1 машина), Дом печати — Уручье (1 машина), театр оперы и балета — тракторный завод (1 машина).

В штат парка входило 37 водителей, 18 кондукторов, 11 ремонтных рабочих и 10 инженерно-технических работников. Директо-

ром стал участник Великой Отечественной войны Григорий Исаевич Игнатенко. В числе тех, кто водил автобусы по разрушенным, ухабистым дорогам Минска, были А. И. Довнар, мальчишкой работавший на конке форейтором; В. И. Иванович, бывший извозчик; П. И. Панько и П. Ю. Добрынский, шоферы с довоенным стажем.

Ремонтировали автобусы под открытым небом. Ремонт требовал особого умения и мастерства: машины разномарочные, иностранных фирм, прошли тысячи километров трудных военных дорог. Но, как отмечается в архивных документах транспортного предприятия, «волей и усилиями трудового коллектива производственная программа четвертого пятилетнего плана была выполнена досрочно».

С 1948 года парк начал пополняться новыми автобусами марок ГАЗ и ЗИС. ЗИС-154 выпускался на московском автозаводе в течение 1946—1949 годов. Это первый отечественный серийный городской автобус с цельнометаллическим кузовом вагонного типа. В нем дизельный двигатель был связан с мощным электрическим генератором, приводившим в действие трансмиссию. На автобусах ЗИС-154 работали наиболее квалифицированные водители: И. И. Жердецкий, В. Г. Жодик, А. С. Жуковский, братья Л. А. и Я. А. Идельчук, М. В. Шумиловский.

В 1950 году автопарк перевели на Червенский тракт. Здесь восстановили двухэтажное кирпичное здание, построили временные навесы-гаражи, а рядом стали возводить капитальный гараж для содержания 96 автобусов. Сюда, на строительную площадку, «студебеккер» перевез ту самую импровизированную диспетчерскую, сооруженную из «Лейланда Я-6». Старый автобус продолжал жить, приняв теперь в свой старенький кузов строителей.

Дефицит автобусов вынуждал эксплуатировать имевшиеся с превышением норм вместимости. Особенно часто это происходило на основных городских маршрутах: аэропорт — парк Челюскинцев (№ 1), вокзал — автозавод (№ 2), вокзал — Лошица (№ 3). С большим напряжением работали водители в воскресные дни на маршруте Западный мост — Сельхозпоселок, конечным пунктом которого был вещевой базар — «толчок» (сейчас на его месте построен стадион «Спутник»).

Но вот все чаще на улицах послевоенного Минска стали появляться автобусы отечественного производства. Любой мальчишка мог отличить ЗИС-16 от ЗИС-151, ЗИС-154 от ЗИС-155. Эти машины связывали центр города с ближайшими окрестностями: с Сельхозпоселком, Слепянкой, Болотной станцией, Кальварией, Грушевкой, деревнями Лошицей по Слуцкому шоссе, Козыревом, Красным урочищем, где строился автозавод, Дrajней.

В разных точках города были организованы автостанции пригородного сообщения. От площадей Вокзальной, Товарной, Веры

Хоружей, Автозаводской отправлялись автобусы во многие населенные пункты Минского и других районов области.

Серьезной проблемой в то время оставалось выполнение святой святых водителей общественного транспорта — графика. Разбитые, труднопроходимые дороги нередко выводили подвижной состав из строя, приходилось останавливаться, делать скорый ремонт. Да еще добавлялись постоянные задержки у шлагбаумов железнодорожных переездов.

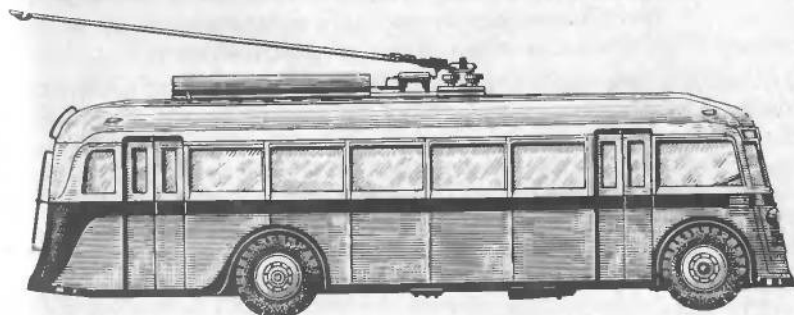
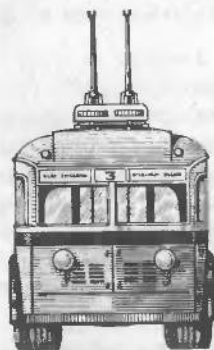
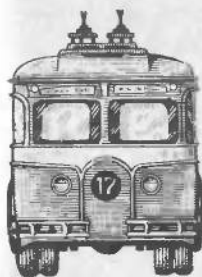
17 ноября 1949 года Совет Министров БССР принял постановление о строительстве в Минске троллейбусной линии.

...О троллейбусе говорят как о современном транспорте. Но история его не намного короче истории трамвая. Первый троллейбус был пущен в 1882 году по маршруту Берлин—Шпандау — спустя год после открытия трамвайного движения. Это был весьма несовершенный экипаж: открытый фаэтон, оборудованный электродвигателем с цепной передачей на задние колеса. Питание двигателя осуществлялось от контактной сети посредством кабеля, который соединял токосъемную тележку, катившуюся по проводам, с электрооборудованием. Отсюда и название: английское слово «троллей» обозначало роликовый токоприемник и неизолированный провод, по которому проходит ток; ну а что такое «бус», мы уже знаем: от «омнибус» — для всех, всем.

Через 6 лет троллейбус появился на улицах Лондона. Его средняя скорость движения была уже несколько выше — около 11 километров в час. Более усовершенствованную модель создали русские инженеры В. И. Шуберский и П. А. Фрезе в начале XX века. Шуберский выдвинул смелую идею организовать междугородное троллейбусное сообщение на Черноморском побережье. Но в то время она не нашла поддержки и осуществилась лишь спустя более полувека, когда была пущена первая и крупнейшая в Европе междугородная троллейбусная линия, связавшая Симферополь с Алуштой, а затем и с Ялтой. Стокилометровый путь пролегал через горный перевал высотой 752 метра.

Первые троллейбусы в СССР изготавливались на московских заводах. Между прочим, у этого способа передвижения было множество противников среди людей, облеченных наивысшей властью. Об этом читаем мы в мемуарах Н. С. Хрущева: «Когда троллейбусная линия была уже готова и надо было ее испытать, раздался вдруг телефонный звонок от Кагановича: «Не делать этого!». Я говорю: «Так ведь уже испытали». — «Ну, и как?» — «Все хорошо». Оказывается, Сталин усомнился, как бы вагон троллейбуса не перевернулся при испытаниях. Почему-то многие считали, что троллейбус обязательно должен перевернуться, например, на улице Горького на спуске у здания Центрального телеграфа. И Сталин, боясь, что неудача может быть использована заграничной пропагандой, запретил испытания, но опоздал. Они прошли удачно, и трол-

Первые отечественные троллейбусы:
ЛК-1 выпуска 1933—1936 годов (такие
еще ходили по улицам Минска) и ЯТБ-1
выпуска 1936—1937 годов



лейбус вошел в нашу жизнь». Впервые троллейбусное движение в нашей стране открылось накануне шестнадцатой годовщины Октября. Две машины курсировали тогда на семикилометровом участке от поселка Сокол по улице Тверской до Белорусского вокзала, огибая Триумфальную арку.

Разработанная перед Великой Отечественной войной генеральная схема планировки Минска предусматривала организацию троллейбусного движения и в столице Белоруссии. Это, по-видимому, вдохновило неизвестного художника на создание картины «Троллейбус катит в будущее», которая не один год висела в кабинете первого директора строившегося автомобильного завода Г. Б. Мартиросова. «Уж не по Могилевскому ли тракту он мчит, Григорий Борисович, — шутили сослуживцы. — Фантастика! Где уж тут катить троллейбусам, когда даже МАЗы поднапрягаются, чтобы проехать». Но Мартиросов был оптимистом: «Луки и ухабы не вечны, как и «Три корчмы». На их месте пройдет асфальтированная магистраль, вдоль которой поднимутся многоэтажные дома, заводы, фабрики, и тогда фантастика станет действительностью». Упомянутые директором «Три корчмы» — это три деревянных дома — постоянный двор, харчевня и трактир, стоявшие в конце XIX века за железнодорожным переездом у Могилевского тракта, — их тоже изобразил художник. Шли сюда люди известно за чем, и многие не возвращались — погибали под колесами локомотива или тонули в болоте.

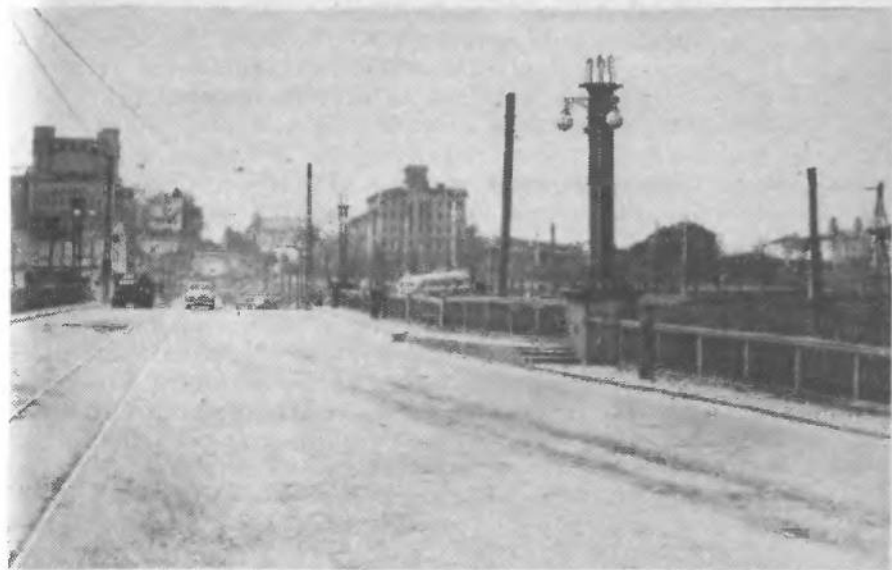
Предвидение художника и директора сбылось.

...Итак, Управление трамвая переименовали в трамвайно-троллейбусное. А в октябре 1951 года вступил в силу договор с харьковским отделением Промтранспроект на разработку проектно-технической документации. В конце марта 1952 года проект был готов и утвержден. Заготовили необходимое количество провода, на ремонтно-механическом заводе Главминскстроя заказали более 200 мачт. Для подвески контактной сети из Москвы доставили кронштейны и арматуру, детали.

Строили троллейбусную линию тресты Главпромстрой и Севзап-электромонтаж. Готовилась реконструкция трамвайного депо для совмещенного обслуживания трамваев и троллейбусов.

Заканчивались последние работы на улице Советской. Зримее проявлялись контуры Круглой площади (ныне Победы), окаймленной осветительными мачтами. Их устанавливали, прокладывали кабельную сеть, вели монтаж освещения и подвеску троллейбусной линии бригады электромонтажников.

А рядом не смолкал рокот экскаватора на строительстве моста через Свислочь. Реку расширяли почти вдвое, углубляли ее дно. О каждодневных успехах строителей рассказывал оперативный стенд на Центральной площади.



Улица Советская. Старый мост через Свислочь. 1951 год

Нужно назвать здесь авторов проекта моста. Это — архитекторы М. П. Парусников и Г. П. Баданов.

В день восьмой годовщины освобождения Минска от фашистских захватчиков по мосту открылось движение. Пуск троллейбусов, однако, задерживался из-за недоделок, связанных с недостаточным опытом подобного строительства у электромонтажной организации, нехваткой подстанционных мощностей. Ввод первой и второй очередей троллейбуса и трамвайной линии к автозаводу оказался под угрозой срыва. Лишь 19 сентября (вместо июля) 1952 года первая очередь троллейбусной линии от пассажирского вокзала до Круглой площади вступила в строй. Ее общая протяженность по маршрутному кольцу составила более 6 километров. В день открытия в рейс вышли 5 машин, которыми управляли лучшие водители: А. М. Соколов, Н. А. Скорый, В. Г. Будный, М. В. Можейко, Н. М. Акалович. В первые же сутки перевезено более 6 тысяч пассажиров.

Не ровным и гладким было начало. В конце октября вышел из строя ртутный выпрямитель на тяговой подстанции № 1. В работе осталось только два. Чтобы не парализовать движение полностью и не остановить трамвай, было решено снять троллейбусы с линии. К ремонту срочно привлекли опытных специалистов энергослужбы. Они досрочно справились с делом, и через пять дней

по проспекту возобновилось троллейбусное движение. Хотя и досадной была поломка, но она воочию показала минчанам, как много стал значить для них только что появившийся в их жизни вид транспорта. Эти пять дней так не хватало троллейбуса!

Стремясь ускорить монтаж второй троллейбусной линии — от Круглой площади до парка Челюскинцев, — управление откомандировало в распоряжение треста Севзапэлектромонтаж семь человек. Бригада выполняла нормы выработки на 200—250 процентов.

21 февраля 1953 года троллейбусы пошли по новому маршруту.

Не стоял на месте и трамвай — и в прямом, и в переносном смысле. Накануне 36-й годовщины Октябрьской революции в контактную сеть на участке тракторный завод — автозавод было подано напряжение. «Впервые наш вагон не повернул налево, а, отстучав на стрелках, вышел за пределы тракторозаводского кольца и остановился у красной ленты, — рассказывал А. В. Пацко, бывший в то время секретарем комсомольской организации управления. Он как лучший водитель открыл трамвайное движение по новому участку. Впереди вагона висел транспарант: «Принимайте гостей, создатели МАЗов!»

За лесом состоялась встреча с новыми, теперь уже постоянными пассажирами — жителями поселка подшипникового завода. А у автозаводского кольца — море цветов, музыка, танцы. Так поздравляли автозаводцы прибывших на трамвае тракторостроителей с большой победой: только что из заводских ворот вышел трактор «Беларусь». Трамвай в тот день сблизил два крупнейших предприятия города.

Бегут все дальше рельсы, провода

В апреле 1956 года на развитие трамвайно-троллейбусного хозяйства столицы было выделено 6 миллионов 100 тысяч рублей. В то время директором (так тогда называлась эта должность) трамвайно-троллейбусного управления стал Борис Евгеньевич Клосовский, а главным инженером — бывший начальник энергослужбы Витебского трамвая Владимир Израилевич Брагилевский. Первой большой акцией новых руководителей явилось соглашение с руководством котельно-радиаторного завода (ныне завод отопительного оборудования) о долевом участии в прокладке трамвайной линии к заводу. На эти цели предприятие выделило 600 тысяч рублей.

Строилось трамвайное кольцо «А». Река Немига, которая раньше перерезала улицу Мясникова на две части и делала ее почти непроезжей, была пущена в железобетонный тоннель. И вот в октябре

1955 года трамваи начали курсировать по улице Мясникова, открыв тем самым кольцевое движение по улицам Горького, Долгобродской, Первомайской к пассажирскому вокзалу. В связи с этим отпала нужда в обходном пути по улицам Ленинградской и Володарского. А с 6 июня 1956 года все трамвайные маршруты, следовавшие до бывшей выставки, стали проходить по улице Красной. Еще один участок проспекта — от Долгобродской до Комаровских вил (площадь Якуба Коласа) — освободился от рельсов.

Начались подготовительные работы по сооружению трамвайных линий до Комсомольского озера и по улице Якуба Коласа. Были заложены фундаменты шестой и седьмой тяговых подстанций.

На стыке двух магистралей — улиц Змитрока Бядули и Долгобродской — путейцы проложили удобное трамвайное кольцо с двумя направлениями движения и достаточно большим радиусом — 25 метров. Это позволило значительно сократить износ рельсов. Впервые была изготовлена и налажена аппаратура привода автоматического управления стрелочными переводами.

Все новые и новые улицы прочеркивались трамвайными рельсами, все дальше линейли небо троллейбусные провода. В 1956 году протяженность трамвайных маршрутов составила уже 48, а троллейбусных — 16 километров, город имел 122 трамвайных вагона и 39 троллейбусов. Трамвай по всем показателям превзошел к тому времени довоенный уровень. Успех был бы еще значительнее, если бы не частые изменения в руководстве. Например, за первые 12 послевоенных лет горисполком сменил шесть директоров трамвайного управления. Не счесть и внутривозвращательных перестановок, назначений, увольнений.

Менялась жизнь минчан, преображался город, совершенствовались и сами виды транспорта. Не последнюю роль в этом сыграли работники депо, различных служб ТТУ, проявившие подлинное техническое творчество. Так, слесари С. М. Мелкий и И. С. Ру-



Б. Е. Клоссовский, директор трамвайно-троллейбусного управления в 1956—1981 годах, заслуженный работник транспорта Белорусской ССР

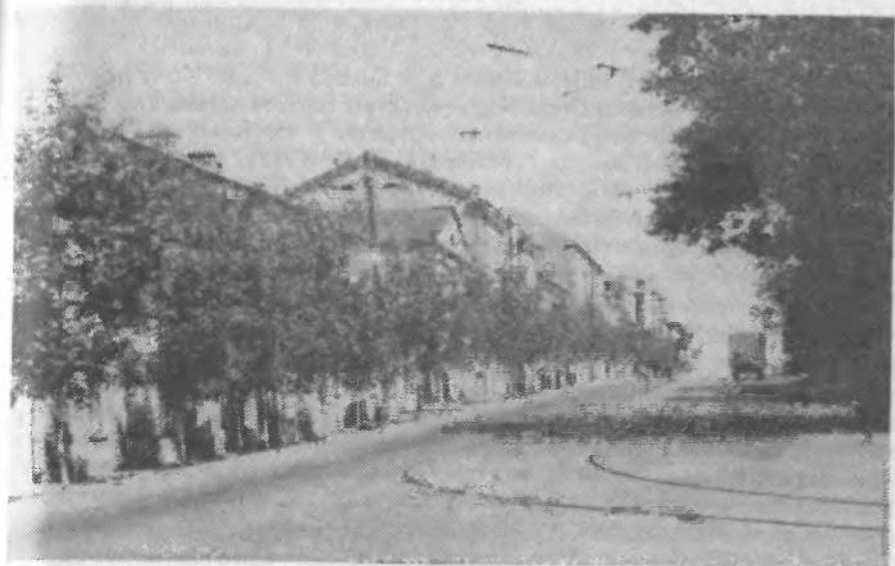
бенчик смонтировали и испытали устройство, сигнализирующее о состоянии задних дверей троллейбуса — открыты или закрыты. Они же изготовили манжет из резины вместо дорогостоящей кожи для дверного цилиндра. Эти новшества были внедрены вскоре на Энгельсском троллейбусном заводе имени Урицкого и разошлись таким образом по всей стране. Начальник вагоноремонтных мастерских Г. А. Прохоров модернизировал снегоочиститель. Большую экономию дало хозяйству предложение главного инженера ТТУ И. И. Эпштейна и главного инженера троллейбусного депо Д. И. Гинзбурга: на троллейбусе МТБ-82 они установили рулевое управление и задний мост автомобиля МАЗ-200. В эту конструкцию много усовершенствований внесли затем мастер троллейбусного депо П. М. Киселев и слесарь А. В. Ходаренок. Переоборудованными машинами стало легче управлять, возросла скорость их движения. Технический руководитель энергослужбы В. П. Назаров и мастер тяговой подстанции № 3 В. А. Ломако собрали первый селеновый зарядный агрегат, внедрили схему блокировки быстросрабатывающего автомата обратного тока и масляного выключателя с импульсным реле в предупредительной сигнализации ртутно-выпрямительных агрегатов. Теперь, если случилось короткое замыкание, падение вакуума, повышение или понижение температуры, новая схема за доли секунды отключала агрегат, не допуская его повреждения.

В 1956 году коллектив ТТУ сохранил за собой переходящее Красное знамя Совета Министров БССР и ВЦСПС и получил первую денежную премию — 45 тысяч рублей. За многолетнюю безупречную работу Грамотами Верховного Совета Белорусской ССР награждены многие рабочие и инженерно-технические работники управления, службы движения и депо (в этом списке есть и знакомые нам имена): А. А. Красуцкая, М. П. Войнилович, М. Ф. Пацевич, Н. С. Карпович, М. В. Шакуро, П. Т. Сосновский, С. Г. Ахремчик, И. В. Садовников, П. Д. Коллонтай, Г. С. Штейн, Н. К. Лютынская, И. И. Эпштейн и др.

Улучшились жилищные условия транспортников. На улице Смолякова построили молодежное общежитие на 400 мест (сейчас в этом здании размещен госпиталь МВД БССР). Более 100 семей получили квартиры со всеми коммунальными удобствами в трех домах, возведенных на средства предприятия.

С ноября 1957 года трамвайные поезда 1-го и 6-го маршрутов пошли по новой линии, соединившей город с Сельхозпоселком. Теперь проспект на всем протяжении освободился от рельсов. Сорокалетний юбилей Октябрьской революции ознаменовался началом регулярного движения трамваев к котельно-радиаторному заводу. А к концу года были проложены рельсы к Комсомольскому озеру. Протяженность трамвайных путей достигла 60 километров.

Очередной подарок поступил из Ленинграда. «Трудящимся



Начало 60-х годов. По улице Горького еще ходил трамвай

Минска от ленинградцев в день 40-летия Белорусской ССР и Коммунистической партии Белоруссии» — металлическая пластинка с такими словами висела в первом вагоне трамвайного поезда. На то время это были прекрасные, изготовленные по последнему слову техники и дизайна вагоны — просторные (вмещали 150 человек), светлые, с мягкими сиденьями, тремя дверцами для входа и выхода. На первом таком поезде работали Валентина Гаранина, Андрей Яковлев, Анна Петровская и Станислава Карапанова — бригада, которая одной из первых удостоилась звания коллектива коммунистического труда. И не их вина, что впоследствии движение за коммунистическое отношение к труду было забюрократизировано, скомпрометировало себя формализмом, — они работали на совесть.

В начале 60-х годов трамвай в Минске уступил пальму первенства троллейбусу. Наступило время, когда его развитие практически остановилось. Была только построена линия в Зеленый Луг и подвергся реконструкции 700-метровый участок пути по Могилевскому шоссе (ныне Партизанский проспект) в связи с постройкой в 1968 году гостиницы «Турист» и пешеходного перехода на улице Жданова (ныне Желудновича). Довольно быстро убрали рельсы с улиц Московской, Тимирязева, Интернациональной, Горького, Обувной, а разворотное кольцо 1-го, 2-го и 7-го маршрутов на стыке улиц Немига и Мясникова перенесли на площадь Мясникова.

Как оценивать сей факт? Надо сказать, что тенденция к свертыванию роли трамвая оказалась общей для всех больших городов страны. Анализ этого явления был дан много позже. Показательно, что вышедшая в московском издательстве работа называлась «Развитие системы пассажирского транспорта в крупных городах (на примере Минска)» (Глик Ф. Г., Роговин А. Е. 1977), «Снижение доли трамвая в транспортном обслуживании населения, — говорилось в ней, — происходило вследствие недооценки его роли в освоении мощных пассажиропотоков, отставании эксплуатационно-технических устройств трамвая от современных требований, дублирования маршрутов трамвая автобусом на большом протяжении (в 1968 году — на 85 процентов протяженности трамвайной сети)». Газета «Правда» в передовой статье номера за 21 августа 1976 года справедливо указывала: «В Ленинграде, Киеве, Волгограде за последнее время роль рельсового электротранспорта возросла, что заметно сказалось на улучшении перевозок пассажиров. Вместе с тем вызывает тревогу тот факт, что в ряде мест трамвай необоснованно отодвинут на второй план, кое-где он и вовсе исчез. Так случилось, например, в Самарканде — здесь поспешили полностью отказаться от трамвая. Сняли его с ряда магистралей в Витебске, Омске, Ростове-на-Дону, тем самым созданы неудобства для пассажиров».

Однако, несмотря на снижение роли этого вида транспорта, трамвайное хозяйство в Минске продолжало развиваться. Было построено новое депо на 250 вагонов, на путях уложены рельсы желобчатого профиля типа «Феникс». Вместо сварных стрелочных узлов и крестовин появились литые стрелочные переводы, обогрев которых производили уже электричеством. Из инвентаря исключили последние 12 трамвайных вагонов выпуска 1931—1932 годов. При этом был выявлен редчайший случай. В акте от 29 декабря 1964 года за подписью руководителей ТТУ и трамвайного депо значится, что два действовавших моторных вагона были выпущены в 1907 году. Вот уж поистине долгожители городского электротранспорта!

Теперь на улицах Минска бегали трамвайные вагоны Усть-Катавского завода (Челябинская область) и несколько рижских. Трамваи из Риги особенно нравились пассажирам. Эти вагоны с автоматическим пуском были экономичны, мягко мчались по бесстыковым рельсам — «бархатному пути» и хорошо вписывались в профиль минских улиц. Энергичными усилиями начальника ТТУ Б. Е. Клоссовского в сравнительно короткие сроки удалось сформировать весь подвижной парк из скоростных, комфортабельных, мало создававших шума вагонов Рижского вагоностроительного завода РВЗ-6. Коэффициент их использования составлял 100 и более процентов.

Уходили в историю 60-е годы. Но долго еще развитие трамвайной сети находилось на том же уровне.

...В начале 1957 года в Минске было всего два троллейбусных маршрута: обсерватория — вокзал и парк Челюскинцев — аэропорт. Их общая протяженность составляла 22 километра. В часы пик выпускали дополнительные машины, которые перевозили людей от Круглой площади до вокзала.

Троллейбус стал и газетным киоском на колесах. Об этом одобрительно писала газета «Звезда», назвав почин работников Союзпечати и ТТУ интересным и полезным. И приводила цифры: кондукторы Мария Сенькевич, Валентина Кухаренок, Любовь Макаревич, Ольга Иванисова, Галина Иванушкина, Янина Корень и контролер Михаил Яненко продавали за месяц по 1—1,5 тысячи экземпляров газет. Вскоре их опыт был подхвачен трамвайщиками Минска и Витебска, кондукторами автобусов и таксистами.

В августе 1958 года началась реконструкция проспекта от Долгобродской улицы до парка Челюскинцев. Построить обходные пути в то время не представлялось возможным из-за слабой материальной базы и непригодных для троллейбусного движения околных улиц. Поэтому троллейбус ходил лишь от Круглой площади — до вокзала и аэропорта. И тогда группа молодежи, только что окончившая курсы водителей троллейбусов, предложила помочь строителям, чтобы к 41-й годовщине Октябрьской революции закончить реконструкцию. Так и сделали. А накануне праздника по обновленному, залитому огнями проспекту на всем его протяжении вновь покатали троллейбусы. Первыми их повели те, кто вместе со строителями заканчивал реконструкцию трехкилометровой магистрали.

Железнодорожный переезд на улице Свердлова всегда являлся местом повышенной опасности. Еще в 30-е годы планировалось строительство путепровода, но тогда эта задача не была решена. В 1958 году, как принято, к знаменательной дате — 40-й годовщине образования БССР и Компартии республики, и закончилось строительство, в результате которого шоссейная и железнодорожная магистрали наконец-то перестали пересекаться: опущенная на нижний уровень улица Свердлова прошла под железнодорожным мостом. Через «пробитое окно» пошли троллейбусы 3-го и 4-го маршрутов — к автомобильному и тракторному заводам. А через 9 месяцев — 5 сентября 1959 года троллейбус покати к проходной еще одного крупного предприятия — камвольного комбината. Маршрут площадь Якуба Коласа — камвольный был пущен досрочно. Это стало возможным в результате ввода в эксплуатацию двух агрегатов 8-й тяговой подстанции.

К началу 1960 года в Минске действовало 6 троллейбусных линий, по которым курсировало около 100 машин. Любили минчане прокатиться в комфортабельных «стеклянных» троллейбусах экскур-

сионного типа с эмблемой ВДНХ, подаренных городу Соколь-
ническим вагоноремонтным заводом (СВАРЗ). По вечерам салоны
СВАРЗов заливал неоновый свет. Сквозь большие окна хорошо
были видны пассажиры, и троллейбусы, словно диковинные кораб-
ли, плавно, но стремительно курсировали по проспекту, придавая
ему праздничный вид.

По инициативе администрации ТТУ в 1960/61 учебном году
(только один год) при Минском политехникуме существовало отде-
ление по специальности «Эксплуатация, ремонт и энергоснабже-
ние городского электротранспорта». На учебу без отрыва от произ-
водства были направлены лучшие молодые рабочие. Лекции по
специальным предметам читали опытные электротранспортники
В. Н. Киселев, В. А. Ломако, И. Я. Заиченко, М. П. Бахренков,
Е. Д. Власко. Темы дипломных проектов подбирались такие, чтобы
разработки выпускников имели практическую ценность и могли быть
применены в условиях парка. В них решались, например, такие зада-
чи, как перевод тяговых подстанций с открытых ртутных выпрямите-
лей на запаянные, реконструкция трамвайного депо под троллей-
бусное, изменение технологического процесса ночного осмотра и
ремонта троллейбусных машин. Предлагалось также усовершенст-
вование отдельных деталей, узлов и агрегатов вагонов. Окончившие
это отделение Н. Ю. Тарасевич, Б. Я. Рябков, Н. Н. Лукшиц,
В. В. Кирюхин, В. Н. Богушевич и автор этой книги посвятили
городскому электротранспорту не один десяток лет.

В июне 1960 года пассажиров минских троллейбусов ждал
сюрприз. Зайдя в машину № 85, следовавшую по 1-му и 2-му
маршрутам, они увидели табличку: «Троллейбус работает без кон-
дуктора». Об этом же проинформировал из микрофона и голос во-
дителя Ивана Никитина. Вместо хозяйки салона деньги принимала
касса-копилка. Так было положено начало бескондукторному об-
служиванию, давшему большую экономическую выгоду. Оно вскоре
распространилось по трамвайно-троллейбусным и автобусным хо-
зяйствам страны.

Однако по-прежнему на электротранспорте оставалось немало
трудностей, нерешенных проблем. Статистика свидетельствует, что
в 1960 году троллейбусы 246 раз сходили с линии из-за поломок.
Поломки же зачастую вызывались чрезмерной перегрузкой. Так,
среднесуточная нагрузка на один троллейбус составляла 1,4—1,5
тысячи пассажиров — это вдвое больше, чем по норме. Трудно
было и с ремонтом. Депо, рассчитанное на 50 машин, имело в
наличии 132. Совершенно отсутствовала база для профилактическо-
го осмотра и ревизионно-предупредительного ремонта. За 10 лет,
прошедших с момента пуска троллейбусов, по установленным
нормам полагалось произвести 1060 капитальных, средних и малых
ремонтов, фактически же произведено 440. Это значит, что трол-
лейбус № 1, например, за время эксплуатации пробежавший 637

тысяч километров, должен был пройти через 17 ремонтов, а прошел через 8. Не лучше обстояли дела и с другими машинами.

Конечно, что-то делалось. Пытались создать ремонтную базу исходя из возможностей. Оборудовали под ремонтный цех помещения бывшей котельной, ввели дополнительный 25-дневный ремонт. В цехе профилактики соорудили две смотровые канавы с электрическими домкратами. Уже это позволило заметно сократить количество поломок на линии.

Многие рабочие, желая принести производству наибольшую пользу, осваивали смежные профессии. Так, слесарь-кузовщик А. Г. Витко и слесарь-механик П. И. Деденков овладели специальностью сварщика, перегонщики Н. А. Скорый и Р. И. Хорошко стали одновременно и слесарями-механиками и т. д.

Проявляя заинтересованность в улучшении работы электротранспорта, в повышении качества обслуживания пассажиров, передовые работники пытались сами определить причины, порождавшие различные недостатки, вносили свои предложения по улучшению работы. «Существующая ныне у нас система премирования водителей троллейбусов за перевыполнение плана и соблюдение графика движения далеко не совершенна, — писал водитель троллейбуса Павел Юсин в газете «Советская Белоруссия». — Она стала для многих из нас тормозом на пути культурного обслуживания минчан и не приносит пользы ни нам, ни государству. Сейчас мы получаем 20 процентов месячной тарифной ставки за соблюдение расписания и столько же за перевыполнение плана по денежной выручке. Эта система поощрения привела к тому, что некоторые водители в погоне за длинным рублем стараются выполнять план за счет товарищей. Таких водителей называют у нас «тягачами», так как они, нарушая график движения, заполняют свои машины пассажирами, а следом за ними идущая машина остается уже полупустой». Далее автор предлагал изменить порядок начисления премиальных: выплачивать премию за перевыполнение денежного плана только тогда, когда он будет выполнен всеми водителями.

Выступление П. Юсина нашло широкий отклик среди троллейбусников. Его обсуждали на маршрутах, на общем собрании водителей службы движения, постоянно действующем производственном совещании ТТУ. Заместитель начальника ТТУ С. М. Уейский, отмечая большую напряженность водительского труда, сказал: «Разрыв в движении машин не может превышать 3 минут. Но и «наступать на пятки» впереди едущему водителю не имеет права. Регулярность движения — его большая забота. Тут нужен и материальный стимул. Но, к сожалению, размер премий за регулярность движения невелик, отчасти поэтому велика текучесть кадров. Заколдованный круг: оттого, что ежедневно на линию не выходят

десятки машин, мы теряем тысячи рублей, а план выполняем за счет давок в троллейбусах». Соглашаясь с автором статьи в том, что действующая система премирования водителей имеет ряд недостатков, все же решили: применять предлагаемую им систему также нецелесообразно. Ведь получалось так: если из 400 водителей один не выполнит план, то и остальные 399 премии не получают, что, конечно, было бы несправедливо. Вышел приказ по управлению «Об усилении контроля за соблюдением графика движения трамваев и троллейбусов».

В 1963—1964 годах троллейбусы пошли в микрорайоны улиц Орловской и Харьковской, был продолжен маршрут № 2 до улицы Чайковского. Вообще удлинение маршрутов стало на повестку дня — город-то рос. А раз маршруты длиннее — троллейбусы катят быстрее. После того как вступило в строй новое трамвайное депо с вагоноремонтными мастерскими, старое реконструировали под троллейбусное.

Накануне полувекового юбилея Советской власти по городу пошли троллейбусы 12-го маршрута — по улицам Куйбышева, Горького, Немиге. Были открыты также вспомогательный, или, как его называли, разгрузочный, маршрут № 11 по действовавшей линии улица Лермонтова — вокзал и маршрут № 13 — к Раковскому шоссе. Ежедневно на городские трассы выходило уже 173 троллейбуса и 164 трамвая.

На переоборудованной тяговой подстанции № 1 был введен в эксплуатацию второй кремниевый выпрямитель, благодаря чему стало возможным экономить каждый день до 40 киловатт-часов электроэнергии. Уменьшился расход воды, улучшилось энергоснабжение контактной сети.

У электротранспортников появилась новая служба: для рассеянных пассажиров при трамвайно-троллейбусном управлении было создано бюро находок. Забытые деньги, часы, зонтики, папки с документами, сумки, чемоданы и многое, многое другое водители передавали диспетчерам конечных станций, после чего эти вещи занимали места на полках в бюро находок, — здесь их хозяева могли отыскать потерю.

Важным для электротранспортников событием начался 1968 год: был осуществлен переход на пятидневную рабочую неделю с двумя выходными. Тогда же Совет Министров БССР принял постановление «О мерах по улучшению обслуживания населения городским пассажирским транспортом», выполнение которого сулило значительные перемены в этой области. В числе прочих мер намечалось ввести новые трамвайные и троллейбусные линии, реконструировать депо и мастерские службы пути, построить тяговые подстанции, ввести в действие завод для производства капитального и большого ремонта трамвайных вагонов и троллейбусов мощностью 600 ремонтов в год. Было предусмотрено также упорядо-

чение премиальной оплаты труда электротранспортников, сооружение жилья для них.

В тот год рабочие, инженерно-технические работники и служащие ТТУ получили из фонда материального стимулирования так называемую тринадцатую зарплату. Лучшие водители трамваев и троллейбусов, длительное время проработавшие без дорожно-транспортных происшествий, нарушений правил технической эксплуатации подвижного состава и правил дорожного движения, были награждены ценными подарками и значками «За работу без аварий».

Троллейбусы, отслужившие свой век на городских магистралях, обрели вторую жизнь. Им не грозил теперь резец газовой горелки, с чего раньше начинался их путь в металлолом. Теперь списанные машины переоборудовались для отдыха рабочих и служащих предприятия: из салона убирали сиденья, разукomплектовывали кабину водителя, ставили перегородку — и две четырехместные комнаты для восьми человек готовы. В таких домиках на колесах летом 1970 года первые отдыхающие провели свой отпуск в Стайках.

Было внедрено еще одно новшество — троллейбусы с «активным» прицепом. Две машины марки МТБ-82 соединялись жестким сцеплением через резиновый амортизатор. Звуковая и световая сигнализация помогали водителю держать под контролем работу механизмов обеих машин. Добрую службу сослужили минчанам такие троллейбусы в часы пик.

Началась реконструкция улицы Опанского. В связи с этим был снят 2-й трамвайный маршрут на участке от улицы Обувной до улицы Тимирязева и смонтирован обходной путь для троллейбуса: Республиканская — Танковая — Тучинский переулок. Вместе с троллейбусом № 13 здесь начал курсировать троллейбус № 14 — с Ленинского проспекта он шел к котельно-радиаторному заводу. В канун 1970 года троллейбусная трасса еще более удлинилась: был сдан в эксплуатацию 15-й маршрут — от тракторного завода до камвольного комбината. Все это позволило перевезти в 1969 году сверх плана 4 миллиона 344 тысячи пассажиров и получить 50,3 тысячи рублей сверхплановой прибыли.

В следующем, 1970 году появились новые маршруты: был пущен троллейбус в юго-восточную часть города — в Чижовку и на улицу Ангарскую. Крупные жилые массивы получили надежную связь с промышленным центром и Привокзальной площадью. Для питания 10-километрового участка новой линии построили пять автоматических одноагрегатных тяговых подстанций. Впервые схема энергоснабжения контактной сети была спроектирована так, что в случае выхода из строя одной подстанции ток мгновенно поступал на отключенные участки.

На улице Денисовской разместилось новое депо. Здесь за счи-

танные минуты моечные машины и пылесосы до блеска чистили троллейбус. Осмотр машин производился в огромных цехах-профилакториях с дневным освещением. Оборудование ремонтных цехов составляли современные станки и механизмы. Для рабочих был создан максимум бытовых удобств: под одной крышей с производственными помещениями расположились уютные комнаты отдыха, гардеробные, душевые, столовая.

В 1970 году электротранспортом в Минске перевозилось ежедневно 550—600 тысяч пассажиров. По городу курсировало более 400 единиц подвижного состава. Для координации их движения применялась прямая телефонная связь центрального диспетчера с конечными станциями. Все аварийные автомашины были оборудованы радиоаппаратурой.

Мастер энергослужбы П. А. Подрез и радиомеханик А. И. Евтихов разработали схему включения тяговых подстанций при помощи телефонных пар. Выглядело это так.

— «Фарада»! Я — «Фарада-один». На участке «Зеленый Луг» остановилось движение — нет тока.

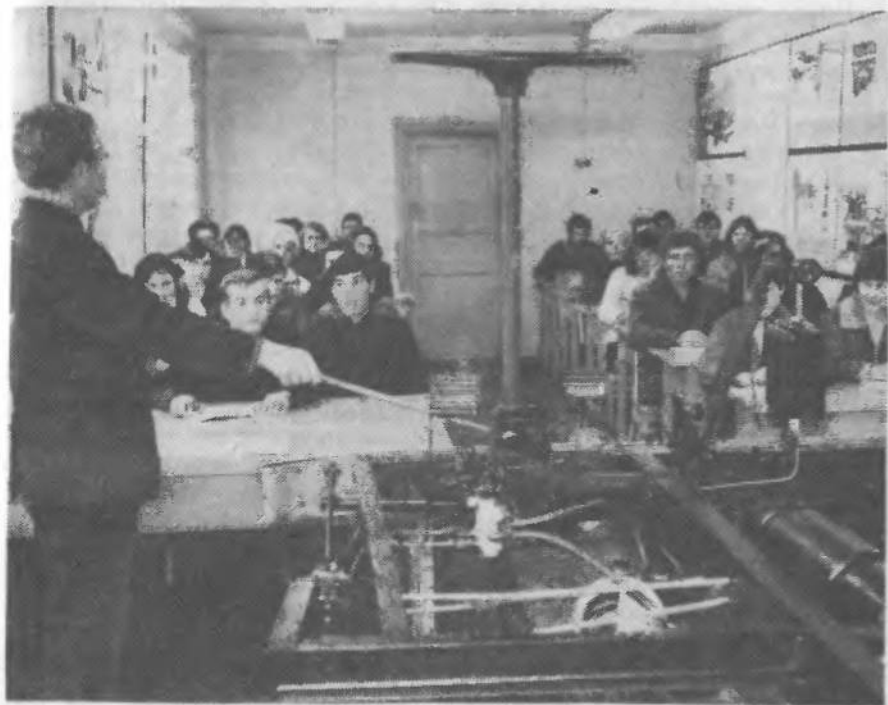
— Я — «Фарада», вас поняла.

Это разговор по радиосвязи бригады одной из аварийных машин с электродиспетчером. Получив информацию, диспетчер срочно набирал номер телефона 12-й тяговой подстанции, подавая сигнал импульса на включение фидерного (фидер — участок) автомата. Через секунду-другую в контактной сети появлялось напряжение, и движение троллейбусов возобновлялось. В дальнейшем подобные операции были еще более упрощены благодаря пультам управления.

В новом учебном пункте разместились постоянно действовавшие курсы по подготовке водителей. Здесь же в хорошо оборудованных классах повышали свою квалификацию мастера, электрики, слесари. Из-за сменной работы многие молодые водители трамваев и троллейбусов не могли посещать школы рабочей молодежи, а получить среднее образование хотели. Поэтому и возникла идея организовать очно-заочную школу на месте — при учебном центре и в общежитии.

Ежегодно учебный пункт выпускал 230—250 водителей троллейбуса и трамвая. Причем готовились они не только для Минска, но и для Гомеля, Могилева, Гродно, Витебска, Мозыря. В одном из классов установили демонстрационный троллейбус со всеми узлами и агрегатами, которые можно было увидеть в работе и, как говорится, пощупать.

Трамвайно-троллейбусное управление к началу 70-х годов стало крупным предприятием. Здесь работало 3400 человек, причем около половины этого количества составляли женщины. Многие из проблем, столь трудноразрешимых на других предприятиях и в учреждениях, в ТТУ удалось решить, в том числе и жилищную.



Будущие водители троллейбусов

Во многом этому способствовали льготы, предоставляемые водителям городского пассажирского транспорта и другим специалистам отрасли, для вступления в жилищно-строительные кооперативы. Молодым электротранспортникам на улицах Ботанической и Надеждинской построены общежития на 800 мест. В бывшем фольварке Убель на берегу Волмы расположились домики пионерского лагеря имени Ю. Гагарина, где летом отдыхали дети работников ТТУ.

На предприятии работало 15 спортивных секций: лыжного спорта, пулевой стрельбы, волейбола, легкой атлетики, настольного тенниса, туризма, шахмат, шашек и т. д. Вот такая цифра: каждый четвертый электротранспортник состоял членом добровольного спортивного общества «Спартак». Для занятий спортом на территории трамвайного депо был построен спортивный комплекс, в троллейбусных депо № 1 и № 2 сооружены стрелковый тир и спортгородок, на некоторых конечных станциях оборудованы спортивные площадки.

Преемники «синеблузников» 30-х годов — участники самодеятельности 70-х давали концерты для своих товарищей, а также для колхозников подшефных хозяйств.

Троллейбусная сеть города продолжала развиваться. Был проложен 18-й маршрут в микрорайон Зеленый Луг-2, построена первая совместная троллейбусно-автобусная конечная станция «Улица Калиновского». В ней имелись все необходимые бытовые удобства для водителей и диспетчеров. Для увеличения маневренности троллейбусов смонтированы несколько разворотных колец — на улицах Опанского, Ванеева, Ленинградской — Советской.

Троллейбус привычно считать пассажирским транспортом. Но вот в начале 70-х годов на улицах Минска появились грузовые фургоны со штангами. Первые из них были переданы в распоряжение обувного объединения «Луч», производственного объединения «Горизонт», фабрики «Коммунарка» — эти предприятия заключили с ТТУ договоры на доставку и вывозку своих товаров.

И еще новшество: на маршруты вышел троллейбус «особого назначения». Так называли агитационную машину, экипаж которой разъяснял пассажирам правила дорожного движения. Первым водителем-«агитатором» стал уже знакомый нам Иван Петрович Никитин, позаимствовавший эту идею у московского водителя трамвая. Никитин объявлял остановку, мягко, с шуткой поднимал с места молодых пассажиров, чтобы усадить стариков, женщин, беседовал о культуре поведения в общественном транспорте и на улицах, рассказывал о достопримечательностях Минска. Так появился водитель-собеседник, водитель-экскурсовод. Чтобы интересно и непринужденно вести рассказ, понадобилось не раз сходить в библиотеку, познакомиться с литературой по истории города. Более того, пришлось, словно артисту, учиться владению голосом, культуре речи, заняться пополнением своего лексикона.

У Никитина было много последователей. Ну а сейчас микрофон стал привычным для водителей общественного транспорта. Правда, чего греха таить, встречаются и чрезмерно «увлекающиеся» водители-«дикторы». Их назойливая отсебятина, к тому же не всегда грамотная, способна лишь вызвать раздражение у пассажиров, вынужденных выслушивать непрошенные наставления, шутки-прибаутки.

По-новому был поднят вопрос об оплате проезда. 18 декабря 1970 года автор этой книги, в то время депутат Первомайского районного Совета Минска, выступил в «Советской Белоруссии» с проблемным материалом «А если без касс?...». «В некоторых столицах ... социалистических стран, — говорилось в статье, — практикуется бескассовая продажа билетов для пассажиров городского транспорта. В Будапеште, например, в любой торговой точке можно приобрести абонементные талоны. Пассажирам, входящим в трамвай, троллейбус, автобус, остается лишь закомпостировать

свой билет. Хорошо бы и нам перенять этот метод. Ведь только в Минске ежедневно из ворот трамвайного и троллейбусного депо выходит на линию около 500 вагонов и в каждом по 2—4 кассы. На прием денег из этих касс, ремонт аппаратов затрачиваются немалые силы и средства. Конечно, перенять бескассовый метод дело не простое. Возникает много нерешенных проблем. Одна из них — организация четкой продажи талонов. Но лет десять назад таким же недоступным казалось и бескондукторное обслуживание, а теперь к нему привыкли, оно дает государству экономическую выгоду».

В самом начале 1972 года Минское ТТУ первым в стране решило на бескассовую талонную систему взимания платы за проезд. Значительно облегчился труд водителей: отпала надобность переносить кассеты с деньгами и тратить время на сдачу, отвлекаться при движении от своих прямых обязанностей для заправки билетами касс-полуавтоматов, их осмотра и починки в пути. Экономия от сокращения кассиров, инкассаторов, слесарей по ремонту кассовых аппаратов составила по трамвайно-троллейбусному управлению 100 тысяч рублей в год.

В связи с переходом на бескассовое обслуживание пассажиров произошли изменения в оплате труда и премировании водителей городского пассажирского транспорта. Конкретный размер доплаты зависел от категории (сложности) маршрута, количества отработанных часов и расчетной стоимости машино-часа. Последний показатель в свою очередь самым тесным образом был связан с реализацией абонементных талонов торгующими точками, агентствами Союзпечати, другими организациями и самими водителями.

Многотиражка московских транспортников «За отличный рейс» поведала своим читателям о бескассовой работе минских трамваев и троллейбусов. Газета делала вывод: внедрение опыта минчан в Москве принесло бы огромную выгоду пассажирам и предприятиям. Сейчас, мы знаем, этот метод стал повсеместным в стране.

Вскоре была введена в строй еще одна тяговая подстанция. Общая мощность всех подстанций в городе достигла без малого 54 тысячи киловатт. Троллейбусные маршруты № 19 и 20 соединили жилой массив Серебрянку с тракторным заводом и пассажирским вокзалом. Еще один маршрут — 21-й — пролег от Ленинского проспекта по улице Комсомольской и Парковой магистрали (сейчас проспект Машерова) до завода холодильников.

С началом реконструкции Ленинского проспекта на участке от парка Челюскинцев до обсерватории контактная сеть была перенесена на улицы Кедышко и Волгоградскую. Высокая интенсивность дорожного движения, все более плотные транспортные потоки потребовали и реконструкции ряда других магистралей в центре города — улиц Горького, Немиги, Куйбышева, Типографской (ныне Сурганова).

В 1973 году стал действовать новый троллейбусный маршрут, проложенный по улице Горького, — 22-й. Он начинался на площади недалеко от бывшей болотной станции (ныне площадь Бангалор) и заканчивался на улице Республиканской. Более 10 километров составляла протяженность этого маршрута. Тогда же были проложены 8 километров подземных кабельных сетей и построена новая тяговая подстанция. Одновременно перед энергетиками встал вопрос: как переместить старую, сооруженную из листового железа подстанцию на территорию троллейбусного депо № 1 — разрезать автогеном на части или перевозить целиком? Остановились на втором варианте. Строительные организации предоставили мощный тягач и кран. Подстанции пришлось преодолеть более 2 километров пути по городу. Эта операция дала хозяйству большую экономию, а смонтированное новое оборудование позволило увеличить ее мощность вдвое.

Работники энергослужбы А. А. Бочкарев, А. С. Леканин, А. А. Боханьков и Э. А. Гуревич разработали и внедрили схему телеуправления пятью одноагрегатными тяговыми подстанциями с одного пульта, что позволило ежегодно экономить около 20 тысяч рублей. Чуть позже мастер А. П. Чупринский предложил новую схему перевода тяговых подстанций на автоматику. Для этого не потребовалось, как раньше, ни соединяющего кабеля, ни телефонных пар. Использовался обыкновенный троллейный минусовый

Производственно-хозяйственная деятельность всех подразделений ТТУ — трамвайного и троллейбусного депо, служб энергохозяйства, движения, пути, строительного участка, автотранспортного цеха — оценивается по тому, достаточное ли количество подвижного состава выходит на маршруты, высока ли культура обслуживания пассажиров, как быстро строятся линии в новые промышленные или жилые районы. Многое значил тот факт, что еще тогда — в 60-е и 70-е годы — все депо стали хозрасчетными предприятиями, работавшими на самостоятельном балансе. Отсюда — поиск новых форм работы, обеспечивавших ее максимальную эффективность и интенсивность, зеленая улица любым новшествам, изобретениям, рацпредложениям, инициативам, имевшим конечную цель — наилучшее обслуживание пассажиров.

Взять, к примеру, цех профилактики депо № 2. Здесь за месяц проходят осмотр и ремонт более 5 тысяч троллейбусов. Цифра большая. И вот, чтобы увеличить количество машин на утренних (самых напряженных) рейсах, решили ввести вторую смену заявочного ремонта. Добавили также третий поток дневного осмотра — это позволило уменьшить нагрузку двух первых, что, конечно же, положительно сказалось на качестве профилактики. Перешли на

бригадный метод расчета — повысилась ответственность каждого члена коллектива за качество.

А вот новшество, придуманное в депо № 1. В теплый период года пассажиры троллейбусов ЗИУ-9 испытывали неудобства от нагнетания горячего воздуха в салон. Несли от этого убытки троллейбусные хозяйства: воздух, выходящий из трубопровода, нагревал обшивку правого борта, что приводило к быстрому окислению его и рамы. Рационализаторы В. А. Лукашевич, С. В. Мурза, А. Т. Делендик усовершенствовали систему обогрева салона, добившись, чтобы летом было прохладно, а зимой — тепло.

На улицах и проспектах Минска все реже стали появляться троллейбусы первых выпусков марки МТБ, хотя еще никто не думал, что их пора сохранять для истории. «Старички» отбегали свое и могли исчезнуть бесследно. Но вот на территории первого троллейбусного депо установили на постаменте троллейбус-«ветеран» с памятной доской: «Первый троллейбус г. Минска. Дата выпуска — 15.10.52. Заводской № 49. Начало эксплуатации 20.10.52. Пробег — 1 083 520 км. Перевезено 9 000 000 пассажиров». Он стал памятником.

А по улицам побежали новые троллейбусы — ЗИУ-5, ЗИУ-9. Все дальше пролегали их маршруты, следуя за удлинявшимися нитями транспортных магистралей. Особенно «урожайным» стал 1974 год. В самом его начале вступили в строй маршрут № 23, соединивший центр города с отдаленным микрорайоном по улице Одоевского, 24-й (Серебрянка — автозавод) и 26-й (Чижовка — трамвайное кольцо); последние два — разгрузочные, движение по которым осуществлялось в утренние и вечерние часы пик. Ко Дню Победы была введена в эксплуатацию внеплановая троллейбусная линия в микрорайоне по улице Кропоткина (накануне праздника часть новой улицы называли именем болгарской патриотки Лилии Карастояновой). Это дало возможность продолжить 22-й маршрут и открыть новый 23-й, соединивший Зеленый Луг-1 с улицей Кропоткина. (В 1977 году маршрут обрел новое направление: Зеленый Луг — улица Куйбышева — площадь Мясникова.) Закончился год вводом еще двух маршрутов — 25-го и 28-го. По всей 16-километровой трассе улицы Горького помчались комфортабельные троллейбусы в Зеленый Луг-3. Открылись также линии по Орловской и Типографской улицам до Ленинского проспекта, соединившие район Комсомольского озера с обсерваторией. Удобнее стало добираться на работу десяткам тысяч минчан. В том году жители и гости белорусской столицы совершили на троллейбусах почти 189 миллионов поездок.

Было время, когда троллейбус 1-го маршрута делал конечную остановку на площади Победы, потом — у парка Челюскинцев, потом — у обсерватории. С 1975 года длина его увеличилась еще на 5 километров. В учебниках по городскому электротранспор-

ту говорится, что самым удобным является тот маршрут, который может доставить пассажиров на место без пересадок. Таким стал этот полудиаметральный троллейбусный маршрут № 1, связавший пассажирский вокзал с микрорайонами Восток-1, Восток-2, Зеленый Луг. Нашли своих пассажиров и дополнительные укороченные маршруты 3Д и 16Д — соответственно автозавод — вокзал и Чижовка — фабрика «Коммунарка».

...Прочитав весь этот «положительный» материал, читатель, пожалуй, усомнится: «Да так ли все было хорошо? Разве не приходилось, нервничая, подолгу ждать машины на остановке, мириться с теснотой в салоне, вызванной их опозданием, с толчками, резким торможением, что допускал нервничавший, как и пассажиры, водитель? Не грешит ли автор, преданный родному ТТУ, против истины? Да, были, были недостатки, подчас серьезные. И имелись на то свои причины. Они и общие для всего транспорта — о них речь пойдет дальше, — и специфические «троллейбусные», мало зависевшие от работников. Вот, например, что показал депутатский рейд на конечную станцию автобусов и троллейбусов «Улица Калиновского»: все 43 троллейбуса своевременно вышли из парка, ни одного опоздания (за стенкой дежурный по автостанции дает информацию об автобусах — она совсем иного рода). Но порой оказывалось, что чем лучше работает электротранспорт, тем хуже для него. В четвертом квартале 1975 года ТТУ выпустило сверх плана на маршруты 1748 машин и осталось в проигрыше: пришлось уплатить дополнительно 90 тысяч рублей якобы за перерасход средств плюс 28 тысяч за перерасход электроэнергии. Несовершенство планирования, отчетности, несогласованность в деятельности служб порождали неразбериху. Растущий город требовал расширения маршрутной сети пассажирского электротранспорта, однако эти изменения в планах не учитывались.

В середине 70-х годов продолжалась реконструкция улиц и площадей, удлинялись старые и открывались новые троллейбусные маршруты. Появились два разгрузочных маршрута — 30-й (Серебрянка — фабрика «Коммунарка») и 32-й (станция Калиновская — площадь Якуба Коласа). По реконструированной, ставшей очень широкой улице Казинца помчались троллейбусы с номером 27 — маршрут связал крупный жилой массив в Курасовщине с железнодорожным вокзалом. От Каховской до конца улицы Карастояновой стала ходить «семерка». Открылся маршрут № 31 от Ленинского проспекта до станции «Западная» — самой отдаленной точки города в конце улицы Притыцкого. Позже этот маршрут стал действовать лишь в утренние и вечерние часы пик с разворотом по улицам Республиканской, Мясникова, Цеткин, Опанского. А до станции «Западная» был продолжен маршрут № 13.

В те же годы неузнаваемо изменилась Немига, почти не знавшая до того движения транспорта. Большая — диаметром 46 метров —

круговая развязка соединила древнюю магистраль с улицами Клары Цеткин и Розы Люксембург. В Немигу же влилась улица Мясникова, на которой проводилась реконструкция. По обновленным трассам этой части города и пролегло несколько удлинённых троллейбусных маршрутов. Со своего конечного пункта — Привокзальной площади — ушла далеко вперед, на улицу Одоевского, «четверка», соединявшая до того вокзал с тракторным заводом. Туда же, на Одоевского, взял курс троллейбус № 22. А маршруты № 12 и 25 были продолжены до площади Клары Цеткин. Отсюда вскоре троллейбусные трассы разветвились еще в двух направлениях. Согласно утвержденной исполкомом городского Совета Схеме развития маршрутной сети пассажирского транспорта Минска на 1976—1980 годы, 8-й троллейбус был снят с Ленинского проспекта и направлен по новой магистрали — нынешнему проспекту Притыцкого — к микрорайону Юго-Запад-1, а маршрут № 12 удлинился до нынешней станции «Улица Лермонтова». Затем ликвидировали конечную станцию «Улица Тимирязева»: 14-й и 21-й троллейбусы соединили Мясниковщину с центром города.

В 70-е годы стало доброй традицией (она сохранилась до наших дней) дружеское соперничество между Минским ТТУ и родственными предприятиями Вильнюса, Риги, Львова, Волгограда, Киева, Витебска. Оно создавало творческую атмосферу в коллективе, способствовало развитию инициативы.

Повышению качества обслуживания пассажиров был призван введенный в те годы так называемый талон культуры. Он вручался каждому водителю и содержал перечень возможных нарушений: грубость и невнимательность, проезд или необъявление остановочных пунктов, неудовлетворительное состояние салона, плохой внешний вид троллейбуса и др. За каждое такое нарушение в талоне ставилась компостерная просечка. Просечка грозила и в случае, если на водителя поступала обоснованная жалоба от пассажиров или рапорт линейных работников. Наказанием служило лишение большей или меньшей части премиальной оплаты. Талон культуры вполне оправдал себя, а потому в несколько измененном виде действует и сейчас.

Самый стремительный

...под водой
Прорбем дерзостные своды.

А. С. Пушкин

Пришло время, и наземные виды пассажирского транспорта исчерпали свои провозные способности. В городе, достигшем миллионного населения, они уже не справлялись с перевозками. Увеличение же количества автобусов, троллейбусов, трамваев повлекло

бы бесчисленные транспортные пробки, чрезмерную загрязненность воздуха, излишнюю протяженность контактной сети над улицами, рельсов и т. д. Почему на Ленинском проспекте перестали расти липы? Им не хватало, да и сейчас еще не хватает, кислорода, в середине июля они уже сбрасывают листву. Тревожный показатель, ведь этим же задымленным, загрязненным воздухом дышим и мы, люди. И тем труднее нам дышать, чем интенсивнее в городе транспортные потоки, в том числе потоки пассажирского транспорта. Специалисты подсчитали: если загруженность транспорта достигает 12 тысяч пассажиров в час, без метро не обойтись. А такая плотность как раз и свойственна городам-«миллионерам».

В 1974 году Совет Министров СССР принял постановление о строительстве в Минске метрополитена.

...Возраст метро исчисляется более чем сотней лет: первая его линия проложена в Лондоне в 1863 году. Причем интересно, что оно пришло там сразу на смену конке. По проекту компании «Метрополитен Рейлуэй» построили подземный тоннель мелкого заложения, проложили рельсы и пустили по ним поезд. Вагончики тянул паровой локомотив. Англичане с восторгом приняли новинку, а все городские внеуличные пути с тех пор во многих странах мира стали называть метрополитеном (в переводе с французского — столичный).

27 лет паровозы коптели тоннели, дышали дымом с сажей на пассажиров. В 1890 году их наконец заменили электровозы, а потом моторные вагоны.

Нью-Йоркский метрополитен, построенный спустя 5 лет после лондонского, был проложен не в тоннеле, а на металлических эстакадах, над городскими улицами.

Не сразу этот вид пассажирских перевозок стал популярным: следующий город, пожелавший иметь у себя метро, — Будапешт — открыл первую линию лишь в 1896 году. Затем внеуличная железная дорога появилась в Вене, Париже, Мадриде, Барселоне, Афинах, Стокгольме, Осло, Токио и других крупных городах мира.

В СССР первый метрополитен построен в Москве. Он пущен 15 мая 1935 года. В Ленинграде — второй город с метро — оно действует с 1955 года. Минское стало девятым по счету.

Работы начались у парка Челюскинцев — в 1977 году был заложен первый камень на месте будущей станции. С 11 июня транспорт пошел в обход участка строительства по улицам Типографской, Кузьмы Чорного, Кедышко, Волгоградской. Накануне 60-летия Октябрьской революции вступила в строй новая автомагистраль — продолжение улицы Славинского. В связи с этим движение с Волгоградской было снято и переведено на улицы Кедышко и Славинского с выходом на Ленинский проспект. А через два года, в июне 1979-го, автобусы и троллейбусы пошли вокруг Академгородка

и по улицам Энгельса—Ленина, освободив тем самым участки Ленинского проспекта для строительства станций метро «Академия наук» и «Октябрьская».

Почти 250 предприятий страны участвовали в сооружении минского метро — железнодорожные составы с рельсами, чугунными тьюбингами, эскалаторами, трансформаторами и другими необходимыми грузами один за другим прибывали в столицу Белоруссии. Своя база для изготовления железобетонных конструкций выросла в Шабанах. Из Ташкента приехали отряды проходчиков тоннелей. Первым начальником дирекции строительства стал инженер Юрий Игоревич Коломиец — он строил метро в Харькове и накопленный там опыт применил и развил в Минске.



Забита первая свая на станции «Парк Челюскинцев»

В то же время многие смелые инженерные решения родились уже в ходе строительства минского метрополитена. Например, при проходке под Свислочь впервые в стране был использован метод сооружения стены в грунте.

Проектированием депо занимался специально созданный проектный институт — филиал московского Метрогипротранса. Разработанная здесь на основе отечественного оборудования база вентиляционных сооружений — лучшая в стране.

Минское метро строилось открытым способом. Дело в том, что оно, по терминологии специалистов, — мелкого заложения: геология грунта, в обилии содержащего воду, не позволяет вести строительство на больших глубинах. Сложность открытого строительства заключается в том, что приходится переносить все подземные коммуникации — тепловые и электрические сети, канализацию и т. д.

Первая линия метрополитена была призвана разгрузить от транспортных потоков центральную магистраль города, чтобы освободить ее от дыма и шума. В течение семи лет отдельные участки Ленинского проспекта закрывались и вновь открывались для движения. А под землей сооружался один зал за другим. По замыслу архитекторов оформление каждой станции, сохраняя белорусский колорит, должно нести свою смысловую нагрузку, отражать определен-



Строится станция «Академия наук»



П. М. Машеров в строящемся метро. Август 1979 года



Станция «Октябрьская»

ные события в жизни республики. Так, в интерьере станции «Площадь Якуба Коласа» зримо присутствует образ поэта, народный дух его произведений. Это отразилось и в сводах перронного зала, напоминающих перекрытия крестьянской хаты, и в сюжетах керамической облицовки колонн. Вполне определенной символикой наделены колонны станции «Октябрьской», имеющие в сечении форму пятиконечной звезды, расширяющиеся кверху и завершающиеся светильником: это факелы, освещающие путь. Одним словом, каждая из станций со своим лицом, их не спутаешь. Авторами подземных дворцов являются архитекторы Ю. М. Градов, Л. М. Левин, М. М. Пирогов, А. К. Земзин, Л. Н. Погорелов, Ю. В. Вдовин, Н. Т. Лапото и др.

В отличие от метрополитенов других городов минский не имеет метровокзалов, поэтому новых наземных сооружений возводить не пришлось. Ярким штрихом дополнила улицы буква «М» у лестниц, ведущих к подземным станциям. Сильно изменилась площадь Победы: приобрела овальную форму (а она ведь — вспомним — бывшая Круглая), стала просторнее, масштабнее.

Благодаря метро преобразилась старейшая улица Минска — Московская, с которой начинаются Слуцкое и Брестское шоссе.

Недалеко от конечной станции «Институт культуры» возведен метрорпарк. Чтобы связать депо с действующей линией, потребовалось полностью переделать путепровод, связывающий Московскую улицу с улицей Чкалова — дорогой к аэропорту. Прежний, построенный еще в конце XIX века, не выдержал бы вибрации и интенсивного движения увеличившегося транспортного потока. Между прочим, тогда, более 100 лет назад, газеты писали: «Отныне не станет длинных, на целый квартал хвостов телег, ожидающих проезда составов или локомотива, беспрепятственно по тротуарам пройдет публика к концу Суражской линии». Формы старого моста помогли специалистам в выборе правильных планировочных, конструктивных и архитектурных решений. Для пропуска электропоездов и троллейбусов (под их наземными трассами проходит линия метро) мост поднят выше. Широкие тротуары, 30-метровой ширины проезжая часть, подземные пешеходные переходы — все это позволяет автотранспорту двигаться с максимальной скоростью, что, кстати, улучшает и экологическую ситуацию. Уникальная дорожная развязка, протянувшаяся почти на полкилометра, построена коллективом мостостроительного управления Миндорстроя БССР. Она служит также подъездом к станции Минск-Товарный.

Обновило площадь Ленина здание управления метрополитеном (в нем же разместились инженерные службы), выросшее на месте старого корпуса медицинского института. Прямо под ним расположена станция «Площадь Ленина», проходят рельсы электрички. Многоэтажное это здание впервые в практике метростроения «подрезинено» — между фундаментом и основанием стен проложен слой резины, что позволяет гасить вибрацию.

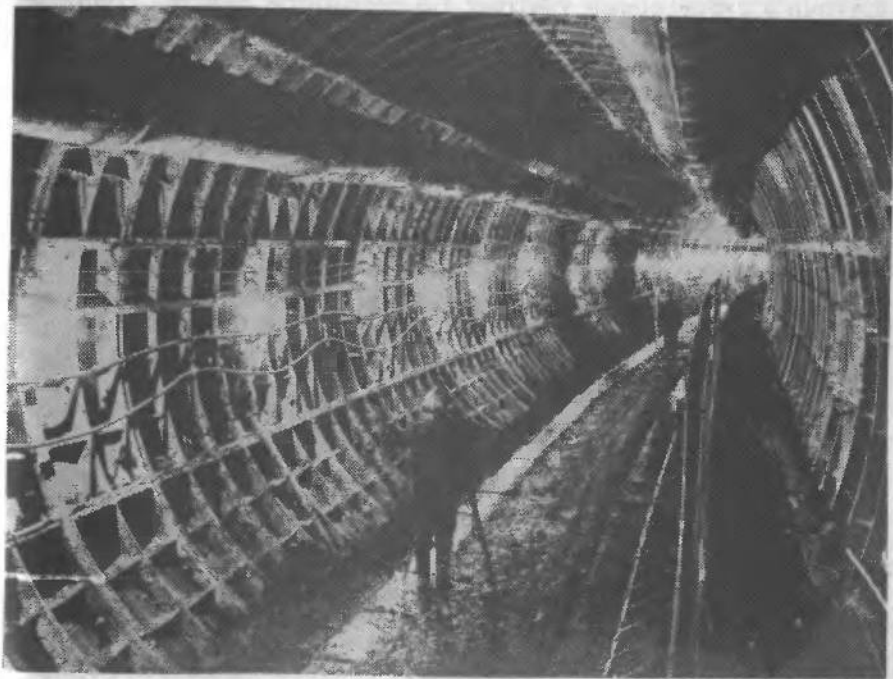
Сам метрополитен тоже многоэтажен. Пассажиры видят только станцию и бегущие по рельсам поезда. Но под землей размещается целый комплекс служб — машинные и ремонтные залы, мастерские, эскалаторы, бытовки — огромное и сложное хозяйство, без которого невозможна деятельность метро.

Семь лет строилась первая очередь первой линии — 8,6 километра, 9 станций. Прежде чем загрузить поезда пассажирами, электропоезда сделали несколько пробных рейсов от депо до станции «Площадь Ленина» и обратно. Машинистов для минского метро готовили в Киеве, их помощников — в Харькове. Из Харьковского же метрополитена пригласили начальников станций. Вагоны получили из Москвы и Ленинграда, предварительно там же обкатав их на подземных трассах.

И вот 18 марта 1984 года первый поезд прошел от «Парка Челюскинцев» до «Института культуры» — от начала до конца сданного в эксплуатацию участка. Вел его наш земляк, белорус Евгений Эдмундович Третьяк, и ныне работающий машинистом. А открытие первой очереди состоялось 30 июня — в канун 40-летия освобождения Белоруссии от немецко-фашистских захватчи-



На конечной станции



Перегонный тоннель

ков. Государственная приемная комиссия поставила подземке отличную оценку.

К пуску первой очереди сложился костяк руководящих и рабочих кадров метрополитена. Его начальником стал бывший начальник минского отделения Белорусской железной дороги Павел Васильевич Метасов, главным инженером — Владимир Иванович Матюлин, заместителем начальника — Анатолий Иванович Канашник. Все они — прекрасные специалисты, инженеры-новаторы. Промышленное телевидение, которым вскоре после пуска была оснащена первая очередь метро, — плод их усилий. Сегодня у нас в отличие от других метрополитенов страны дежурную по станции на платформе не увидишь — она управляет своим хозяйством через СУРТ — систему управления работой с помощью телевидения. На мониторах перед собой видит, как люди ведут себя на платформе, как прибывает поезд, движутся эскалаторы и т. д. Чуть что — нажимает соответствующую кнопку, оперативно вмешивается в происходящее и наводит порядок. Дежурная по станции (на этой должности работают женщины) имеет право остановить поезд, эскалатор, вызвать милиционера и т. д.

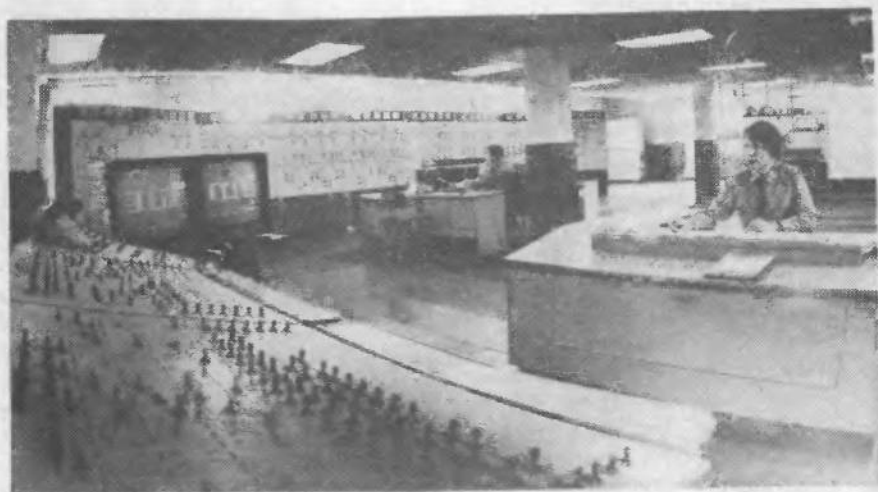
Прошло два с половиной года со дня открытия метро, и вот вступил в строй новый участок: 1,6 километра рельсов соединили станцию «Московскую» со станцией «Восток». Претерпел в связи с этим значительные изменения первенец троллейбусных трасс — маршрут № 1: «единица» ушла в Зеленый Луг-7, оттуда доставляет пассажиров к станциям метро «Восток» и «Московская». Но скоро этот маршрут вновь проляжет по проспекту до улицы Бобруйской, завершится у пединститута кольцом под путепроводом.

Вслед за строительством метро все дальше на восток уходила полоса обновленного проспекта. Дорожно-строительное управление № 12 Миндорстроя закончило реконструкцию наиболее напряженного участка минской кольцевой автомобильной дороги — в том месте, где она пересекается с автомагистралью Москва — Минск — Брест. Построенный двадцать с лишним лет назад этот участок с узким приземистым путепроводом, не мог уже пропускать возросший поток автомобилей и, конечно, не соответствовал современным эстетическим требованиям. Перед нынешними строителями стояли сложные задачи: преобразовать Московское шоссе на этом участке в городской проспект и поменять местами проезжие части. Теперь главная дорога идет по верху путепровода, а дальше, у Уручья, на 696-м километре автостреды возведена транспортная развязка. Беспрепятственно, при отсутствии ненужных здесь светофоров, мчат по ней автобусы и троллейбусы.

В самый канун 1991 года — 31 декабря — первые электропоезда с пассажирами пошли по второй линии. Вступила в строй первая ее очередь «Улица Фрунзенская» — «Тракторный завод» — участок длиной 7,1 километра.



Депо «Московское»



Диспетчерская

Что меняет метро в жизни горожанина? Самое главное — оно экономит время каждого перевезенного пассажира. Если раньше от нынешней станции «Институт культуры» до «Востока» наземным транспортом (исключая, естественно, личный автомобиль и такси) пассажиру приходилось добираться минут сорок, то с пуском метро это расстояние преодолевается за 18—20 минут. И потом — комфорт, чистота. Электронный отсчет секунд на каждой станции скрадывает минуты ожидания (поезда приходится ждать максимум 3 минуты в рабочие дни недели, 3,5 минуты в выходные на первой линии и 4,5 минуты в рабочие дни, 5 минут в выходные — на второй). Количество составов и вагонов (12 составов по 4 вагона на первой линии и 7 составов по 3 вагона — на второй) рассчитаны таким образом, чтобы избежать толчеи, переполненности салонов. Зимой на станциях тепло, летом прохладно — это большое преимущество перед наземным транспортом.

Учитывая, что метро пользуется огромное количество минчан и приезжих — в среднем 250 тысяч пассажиров в сутки, — остановки на соответствующих маршрутах автобусов, троллейбусов, трамваев «привязаны» к станциям подземки.

Метрополитен помог намного разгрузить от наземного пассажирского транспорта центр Минска — Ленинский проспект. Из сходящихся на нем раньше более десяти троллейбусных и автобусных маршрутов осталось два троллейбусных и ни одного автобусного. (Правда, здесь речь идет о городском транспорте, а вот маршруты пригородных автобусов по-прежнему пролегают по проспекту.)

Между тем прокладка тоннелей, строительство новых подземных станций продолжается.

Неутомимый трудяга автобус

Автобус как наиболее мобильный вид транспорта всегда был первопроходцем, открывавшим в городе новые маршруты. Именно он «апробировал» трассы в районы улиц Карла Либкнехта, Ангарской, в микрорайоны Зеленый Луг, Чижовка, Серебрянка и др. А уж потом натягивались провода, прокладывались рельсы — в помощь автобусам начинали курсировать троллейбусы и трамваи.

Нелегко складывалось автобусное хозяйство города. 1956 год видится как своего рода веха, этап, с которого оно стало приобретать современные черты. Именно в этом году в парк поступили комфортабельные (по тем временам) автобусы ЗИЛ-127, ЗИЛ-158, ПАЗ-652, ЛАЗ-695, и теперь предприятие насчитывало более 450 машин. Совершенствовалась организационная структура автохозяйства, формировались колонны (отряды) на городских, пригородных

и междугородных перевозках. Отдельную колонну составили ПАЗы, созданные на базе автомобиля ГАЗ-51 (изготавливались на Павловском автобусном и ряде ремонтных заводов). Эти довольно разнообразны по конструкции машины с удлиненными рамами часто ломались.

Отделился таксомоторный парк. Первый автобусный парк — так стало именоваться предприятие — объединял под своей крышей автобусы, обслуживавшие междугородные, пригородные и внутригородские линии. Здесь впервые в стране был ликвидирован многоступенчатый тариф платы за проезд на городском транспорте, когда цена билетов возрастала в зависимости от протяженности маршрута. С января 1958 года стоимость билета на автобусе и троллейбусе стала одинаковой — 40 копеек (в старых ценах).

В 1960 году колонну, осуществлявшую междугородное сообщение, реорганизовали во Второй автобусный парк. К этому времени все областные центры Белоруссии были связаны автобусными маршрутами со столицей, из Минска машины брали курс и на Москву, Ленинград, Вильнюс, Ригу, города Украины. Выделился как самостоятельное хозрасчетное предприятие пригородный автопарк.

В Первом автобусном парке, где теперь остались только автобусы, обслуживавшие внутригородские линии, были введены некоторые новшества, важнейшие из которых — сдача в эксплуатацию очистных сооружений в зоне мойки автобусов и функционирование контрольно-технических пунктов, призванных следить за исправностью подвижного состава при его выходе на линию и по возвращении в парк.

И все же в 60-е годы автобусы играли скорее вспомогательную роль. Их рекомендовалось использовать на протяженных трамвайных и троллейбусных маршрутах для поддержания равномерного наполнения поездов. Дело в том, что маломощные машины отечественных марок (микроавтобусы, малые ПАЗы, средние ЛИАЗы-158 и даже большие и особо большие), чья оптимальная вместимость составляла 10—90 человек, не могли конкурировать с трамваем и троллейбусом, которые быстро набирали с места скорость. Кроме того, автобусный парк в большой степени состоял из устаревших моделей, не справлявшихся со все возрастающей нагрузкой. К середине дня на линии оставалось по одной-две машины. Чаще всего автобусы простаивали из-за нехватки червячных соединений, крестовин, карданных валов, поворотных цапф, колесных дисков. Снабжение ими в централизованном порядке было далеко не удовлетворительным, а изготавливать их в парке не представлялось возможным — отсутствовало станочное оборудование. Несколько улучшилось положение, когда появились диспетчерские пункты, на которых были оборудованы слесарные мастерские.

В середине 60-х годов в четырех крупнейших городах страны, в том числе и в Минске, открылись постоянные представительства



Первые «Икарусы» в Минске

венгерской фирмы «Могюрт-Икарус». С того времени СССР становится постоянным покупателем ее продукции. С появлением на минских улицах «Икарусов» транспортная ситуация в городе резко изменилась. Главное преимущество венгерских автобусов — хорошая вместимость. Если, например, у ЛАЗ-695 этот показатель составляет 67 человек, то у «Икарус-260» — 110, а у «Икарус-280» — 180. Однако совершенные в техническом отношении «европейские» машины рассчитаны на хорошие дороги, а они у нас, мягко говоря, не на должном уровне. Отсюда — частые поломки.

В это же время изменения к лучшему произошли в производственной базе автопарка. Силами самого коллектива был построен корпус зоны технического обслуживания, оборудованы шиномонтажное, вулканизационное, медницкое отделения, посты для мойки нижней части автобуса, введена система управления техническим обслуживанием и ремонтом. Механизированы многие трудоемкие процессы. Рационализаторы хозяйства создали целый комплекс различных приспособлений, позволявших облегчить, а в отдельных случаях и полностью исключить ручной труд. Все это в результате дало возможность достичь большей регулярности движения, сократить потери рейсов.

Важное значение имело и упорядочение заработной платы шоферов, ремонтников и инженерно-технических работников. Водителям стали выплачивать премии за повышение культуры обслуживания пассажиров, качественное выполнение рейсов, за каждый процент перевыполнения месячного плана выручки, за соблюдение графика, экономию топлива и т. д. Суточный объем перевозок

пассажиров на автобусе в 1967 году составил 400—450 тысяч человек.

Одной из самых серьезных проблем на то время была текущая водительских кадров. И не только, как мы уже убедились, на автобусе, но в силу большей сложности трудового процесса здесь она приобрела особую остроту. Социологические исследования выявили причины этого: нелегкий физический труд, работа в три смены, причем ранняя начиналась в пять утра, а поздняя кончалась в два ночи, без определенного выходного дня, без праздников, сверхурочные работы, интенсивное движение на улицах и т. д. Многие из этих причин не ликвидированы по сей день. Но все же постепенно условия труда улучшались.

Участие автобусов в пассажирских перевозках увеличилось, но автопарк рос медленно. Существует такой показатель — насыщенность маршрутов транспортными средствами на 1 километр линии. Так вот, до 1970 года у автобусов он составлял 1,4 машины, в то время как у троллейбусов и трамваев — соответственно 3,2 и 3,5. В дальнейшем положение стало улучшаться. В течение пяти лет (1971—1975) минские пассажиры получили 734 автобуса (троллейбусов за тот же период — 265, трамваев — 45 вагонов). Несмотря на это, плановый выпуск машин на линию по-прежнему обеспечивался не всегда. С одной стороны — все та же неукомплектованность водительскими кадрами (хотя зарплата водителя была вовсе не низкой — в среднем составляла 200 рублей в месяц); с другой — не отвечало предъявляемым требованиям техническое состояние подвижного состава. Вот что обнаружил, например, упоминавшийся уже депутатский рейд на конечную автобусно-троллейбусную станцию «Улица Калиновского».

...Несмотря на раннее утро, там много народу. Дежурный диспетчер сетует: двенадцать автобусов с опозданием выехали из гаража, а другие из-за неисправностей возвращены в гараж или поставлены на ремонт на станции. Беда и с трафаретами: перебрали автобус с одного маршрута на другой, более напряженный, — его бы пустить сразу на линию, но машина стоит, пока шофер не найдет нужные для обозначения маршрута таблички. В конце смены дежурный сообщил: «28 автобусов не вышло из гаража».

В 1976 году был введен единый проездной разовый талон на два вида транспорта — автобус и троллейбус — стоимостью 4 копейки. Это позволило снизить нагрузку на единицу подвижного состава. Но самым выгодным видом оплаты, по общему мнению, оставался месячный проездной билет. Он значительно сокращал транспортные расходы граждан. По просьбе населения и транспортных организаций Совет Министров БССР установил дополнительно три разновидности месячных билетов: автобус — троллейбус, автобус — трамвай и троллейбус — трамвай. Всего же на общественном транспорте города действовало семь разновидностей месячных про-

ездных билетов стоимостью от 1 рубля 80 копеек до 4 рублей, в том числе льготные для школьников и студентов.

Освободились от продажи проездных абонементных талонов водители. Это имело огромное значение для обеспечения безопасности движения. Ведь раньше водитель, материально заинтересованный в выполнении плана реализации талонов, старался выполнить его во что бы то ни стало и, занимаясь продажей, был вынужден то и дело отвлекаться. В результате нарушалась регулярность движения. Страдало и качество обслуживания пассажиров. Новая же система оплаты труда, не ущемляя работника материально, работала на пассажиров. А зарплата водителя стала в первую очередь зависеть от того, соблюдает ли он регулярность движения, высока ли у него культура обслуживания пассажиров.

Новшество было высоко оценено. И не только минчанами. Водитель гомельского троллейбуса М. Булацкий, сравнивая работу местного и столичного транспорта, писал в одной из республиканских газет: «Завтра у меня выходной. Опять забот не оберешься. Утром немало времени уйдет на подсчет недельной выручки. В моей «кубышке» собралось сто десять рублей. Нужно рассортировать всю мелочь, затем отнести выручку в кассу. Там деньги тщательно пересчитают и на сданную сумму выдадут талоны. Всего за месяц мы продаем по 10—12 тысяч талонов. Операции по их реализации, сдаче выручки занимают у каждого водителя около 15 часов. К тому же создают неудобства, чреватые самыми тяжелыми последствиями. В Гомеле улицы узкие, много перекрестков, поворотов, поэтому продавать билеты во время движения опасно, и мы вынуждены задерживаться на остановках, что снижает ритмичность работы транспорта. Мы не без причины завидуем водителям городского транспорта Минска, которые освобождены от профессии кассира. Эту роль с успехом выполняют торговые организации». В конце концов на территории всей республики общественный транспорт был переведен на бескассовую систему оплаты проезда.

В середине 70-х годов наиболее нагруженными магистралями Минска были Ленинский проспект, улицы Козлова и Московская. Только автобусы перевозили по ним в сутки соответственно 96 тысяч, 94,5 тысячи и 89 тысяч пассажиров (в прямом и обратном направлениях). Выявить эти цифры позволили впервые проведенные тогда аналитические исследования. А практическим результатом стало строительство путепроводов, реконструкции улиц, открытие новых маршрутов «чистого» транспорта — троллейбуса и трамвая.

Вчера, сегодня, завтра

Разработанная на научной основе и утвержденная исполкомом Минского городского Совета Схема развития маршрутной сети пассажирского транспорта Минска на 1976—1980 годы предусматривала создание новых и продолжение, объединение, изменение направлений существовавших маршрутов. Во исполнение этого документа уже через два года — в 1978-м — значительно увеличилась протяженность линий городского пассажирского транспорта. На улице Малинина в Серебрянке построена большая конечная автобусно-троллейбусная станция. На трассе Ванеева — Ваупшасова введены два путепровода, что позволило по кратчайшим направлениям связать автобусным и троллейбусным сообщениями крупный промышленный район с центром города. От улицы Козлова до Дrajни продолжены троллейбусные маршруты № 15, 17. Туда же ушел 33-й. Появился 34-й маршрут автозавод — Зеленый Луг-3. Ликвидирована конечная станция «Харьковская», где заканчивался троллейбусный маршрут № 9, — электромонтажники ТТУ продолжили трассу до улицы Одоевского. Расширилась, похорошела после реконструкции улица Харьковская. На каждом остановочном пункте выросли здесь небольшие симпатичные павильоны из стекла и пластика.

В день празднования 60-летия БССР и Компартии Белоруссии начали курсировать троллейбусы 35-го маршрута из Серебрянки и обсерватории по улицам Якубова, Плеханова, Козлова, Ваупшасова и далее по действовавшим линиям. Протяженность нового маршрута составила 35 километров.

В юго-западной части города, где сходятся 2-й Прилуцкий переулок и улица Гурского, было сдано в эксплуатацию 3-е троллейбусное депо. Еще одно депо — 4-е по улице Харьковской — вступило в строй. Оба рассчитаны на 200 машин. При строительстве были учтены самые современные требования по эксплуатации и прогрессивной технологии ремонта. Ежедневный осмотр подвижного состава производится поточным методом. Посты диагностики, оборудованные специальными приборами, безошибочно указывают на неисправность рулевого управления, определяют надежность тормозов, всевозможных крепежей, узлов и агрегатов, проверяют схему электрооборудования, наличие смазки.

В апреле 1979 года открылся разгрузочный троллейбусный маршрут № 36 улица Чайковского — вокзал. Общая протяженность трамвайно-троллейбусной сети Минска достигла 600 километров. Ее питали уже 40 тяговых подстанций общей мощностью более 110 тысяч киловатт.

Казалось бы, интенсивное строительство метро снизит темпы развития наземного транспорта. Но нет, этого не произошло.

К середине 1984 года — началу эксплуатации метрополитена — столица Белоруссии имела уже 50 троллейбусных маршрутов, 7 — трамвайных, 100 — автобусных, что касается троллейбусных маршрутов, то подобного интенсивного их прироста за последние 30 лет не знает ни один город страны.

С предстоящим пуском метро появилась необходимость внести изменения в троллейбусные и автобусные маршруты. Из чего исходили при этом?

Минск исторически сложился так, что имеет четко выраженный центр — Ленинский проспект с прилегающими к нему магистралями. Удобно ли связан центр с периферийными районами. Ведь умело составленная маршрутная система может дать пассажирам большую экономию времени.

Этому требованию во многом отвечают, как отмечают градостроители, так называемые радиальные маршруты, соединяющие отдаленные районы города с его центральной частью. В Минске к радиальным маршрутам относятся, например, трассы, связывающие Чижовку, Серебрянку, Курасовщину, микрорайоны улиц Ангарской и Семашко с Привокзальной площадью и площадью Ленина; Восток, Юго-Запад, Запад, Масюковщину, Веснянку, Зеленый Луг, микрорайоны улиц Одоевского и Карастояновой с Ленинским проспектом, площадью Мясникова, Комаровским рынком.

Свои преимущества имеют и диаметральные маршруты, проложенные из одного конца города в другой через центр. Это трамвайные линии Серебрянка — озеро и автозавод — Зеленый Луг, троллейбусные: Калиновского — аэропорт, Одоевского — О. Кошевого, Маяковского — Лермонтова, Байкальская — Зеленый Луг-3. Обслуживают они, таким образом, одновременно два радиуса и центральную часть.

А есть еще полукольцевые (подковообразные) маршруты. Они соединяют обычно два микрорайона не через центр, а напрямую — по окраинам, причем одна из остановок располагается у станции метро или совсем немного (не более чем на полкилометра) не доходит до нее. Подобных трасс в Минске много. Например, Маяковского — Дражня, Карастояновой — Одоевского, Юго-Запад — Кунцевщина, Славинского — Уманская, Юго-Запад — Кульман, Малинина — Восток. На таких маршрутах впервые в Минске появились автобусы с табличкой «Экспресс». Растут микрорайоны — удлиняются полукольцевые маршруты, так же, впрочем, как и диаметральные. С пуском метро оправдали себя укороченные маршруты всех видов наземного пассажирского транспорта, как бы выполняющие подвозную функцию — доставляющие к какой-либо из станций метро.

Да, маршруты удлиняются, их становится все больше, соответственно увеличивается количество транспорта — и «чистого», и «нечистого», т. е. автобусов. Одних «Икарусов» столько, что для

них специально выделен Пятый автопарк, а именно 1250 вместе с междугородными и пригородными. Как раз на «Икарусы», невзирая на все их достоинства, смотрят люди с опаской — уж очень темный и густой шлейф дыма тянется за ними. Благополучны ли венгерские автобусы в экологическом отношении?

Топливная аппаратура «Икарусов», сошедших с заводского конвейера, отрегулирована, по мнению транспортников, достаточно хорошо, и нареканий на содержание окиси углерода в выхлопных газах нет. Заводская конструкция топливного насоса много раз совершенствовалась. К тому же каждый парк имеет специальный стенд, где регулируются топливный насос и форсунки. Многое зависит от качества дизельного топлива: чем меньше парафина, тем лучше для нашего здоровья (к сожалению, количество парафина не уменьшается). Человек, сидящий за рулем, несет моральную ответственность за экологию. Ни в коем случае нельзя выезжать из гаража на линию, когда есть сомнение, что не отрегулирована топливная аппаратура.

Прямое отношение к проблеме загрязнения окружающей среды имеет опыт и квалификация водителя. Например, когда с остановки водитель сразу включает вторую, третью передачи, минуя первую, — хорошего не жди.

Постоянный представитель от «Могюрт — Икарус» по Белоруссии Палоташ Карой утверждает, что техническое обслуживание «Икарусов» в Белоруссии, в частности в Минске, значительно лучше, чем в других регионах. Но после 330-тысячного пробега выходит из строя топливная аппаратура — «Икарусу» требуется капитальный ремонт. В Белоруссии его осуществляет Гомельский ремонтный завод. К сожалению, результаты оставляют желать лучшего. Вышедшие из ремонта автобусы теряют многие из своих изначальных качеств и на второй стадии своей жизни становятся дымными, а значит, и вредными для окружающей среды.

Все автохозяйства столицы обеспечены портативными приборами для проверки выхлопных газов. Но это само по себе не решает проблему загазованности города. Нужно, чтобы действовала служба контроля, чтобы неисправные машины не выпускались на маршруты. К тому же и приборы эти нельзя считать достаточно эффективными.

Есть попытки и по-иному решить связанную с транспортом экологическую проблему.

...Предание гласит, галло-романская цивилизация погибла из-за того, что водопроводные трубы в государстве были изготовлены из свинца. Не пора ли нам вспомнить эту древнюю легенду и всерьез призадуматься? Ведь используем же мы свинец в качестве добавок к бензину, чтобы повысить эффективность работы автомобильных двигателей. И выбрасывают выхлопные трубы в воздух каждый



Диагностический контроль технического состояния автобусов

год полмиллиона тонн токсичного металла. Свинец попадает в воду, растения, а с ними в продукты питания.

Призадумались. И вот появились «балонные машины», где бензин заменен газом. Но что касается экологической чистоты нового топлива, официальные инструкции молчат. Да, существуют научные разработки, доказывающие, что работающий на газовом топливе двигатель долговечнее и экономичнее и что газ абсолютно безвреден. А вот свидетельства водителей: «В конце смены мучают головные боли, появляется резь в глазах. Запах газа чувствуется в салоне, особенно когда его задувает ветром. Жалуются на это и пассажиры». 28 марта 1990 года Совмин республики принял решение о временном прекращении эксплуатации автомобилей ГАЗ-24-17 и автобусов ЛИАЗ-677 МГ, работающих на сжиженном газе.

Пассажирский автобусный транспорт, прошедший путь от юркого «Лейланда Я-6» до современных ЗИЛов, ЛАЗов, ПАЗов, «Икарусов», еще будут долго служить людям, но при одном важнейшем условии: если подвижной состав станет экологически чистым. И в этом направлении еще многое предстоит сделать. А пока...

В Мингорисполком идут письма минчан с требованием сделать Ленинский проспект самой чистой магистралью города на всем ее

протяжении. К сожалению, отцы города до сих пор к этому не прислушались. Если на центральной части проспекта действительно не существует ни одного автобусного маршрута, то по мере продвижения по магистрали в нее вливаются все новые городские линии, к ним добавляются междугородные. Налицо непродуманность маршрутов. Взять, к примеру, маршруты логойского направления, следующие на станцию «Московская». Их более двадцати. Для удобства пассажиров, прибывающих в Минск, на перекрестке Логойского тракта с улицей Карбышева предусмотрена совмещенная с городским транспортом остановка. Садись, дорогой пассажир, и отсюда в любой район города доедешь на городском транспорте.

Но почему-то движенцы ПО «Минскпассажиртранс», прокладывая дальнейший маршрут пригородных автобусов, пренебрегли возможностями городского транспорта. И автобусы логойского направления идут на свою конечную станцию не по кратчайшему пути (Кедышко — Филимонова), а делая двухкилометровый крюк по городу, загружая тем самым Ленинский проспект и добавляя в атмосферу лишние выхлопные газы.

Наверное, еще не скоро придет время, когда вот так же, ребром, будет ставиться вопрос «сделать экологически чистой!» в отношении каждой городской магистрали. Но кое-что уже делается и сделано. Так, например, в первые дни 1986 года получили новый троллейбусный маршрут жители микрорайона улицы Асаналиева. Он связал улицу Серова со станцией метро «Институт культуры». На этот отрезок пути пассажиры затрачивают теперь 25 минут. Одна часть автобусов, прежде курсировавших на этой трассе, переведена на скоростной режим работы (с сокращенным количеством остановок), другая ушла на линии, где пока нет электропассажирского транспорта. В том же году введено в эксплуатацию 19 километров троллейбусных линий к Чижовке-6 и Юго-Западу, улица Пономаренко соединена троллейбусом с микрорайоном Запад.

Контактные провода электротранспорта широко разветвлены над городом. Только троллейбусных линий за 1986—1990 годы введено 60 километров. А если собрать вместе все тяговые подстанции, питающие постоянным током троллейбусную и трамвайную сеть, образовался бы целый поселок из одно- и двухэтажных зданий.

Кстати, о трамвае. Его «реабилитировали» в Минске в 1985 году. Именно тогда после длительного застоя в сооружении трамвайных линий рельсы были проложены наконец в Серебрянку. Первый рейс по этому маршруту состоялся в начале ноября того года. А год спустя трамваи со стороны автозавода и Серебрянки пошли кратчайшим путем к вокзалу по улицам Платонова и Чапаева.

Есть ли будущее у трамвая? На этот вопрос достаточно категорично ответил руководитель сектора городского транспорта и дорог Академии коммунального хозяйства имени К. Д. Памфилова кандидат технических наук В. С. Науменко: «Порой приходится

слышать: трамвай устарел. Мы, ученые, утверждаем: у трамвая большое будущее! Потребность в трамвае, на наш взгляд, не упадет ни для крупных городов, ни тем более для городов небольших».

Будущее трамвая волнует специалистов во многих странах мира. Профессор Варшавского политехнического института Ян Подосский отмечает, что если соотношение 100 автомобилей на 1000 человек не вызывает серьезных перебоев в уличном движении, то превышение этой нормы резко снижает скорость движения — вплоть до пешеходной, особенно на центральных городских магистралях. Вот здесь-то и встает вопрос: как четко и быстро организовать работу общественного транспорта? Для этого необходимо разделение потоков общественных и личных средств передвижения — либо в горизонтальной, либо в вертикальной плоскостях. В первом случае никакое увеличение количества транспортных средств не дает желаемого результата и эффекта. Значит, остается разделение транспортных потоков по вертикали. Но тогда троллейбус, автобус, такси теряют свое основное преимущество — маневренность, хотя бы из-за того, что они, как правило, не эксплуатируются в тоннелях, для них не строят общих путей. И вот тут невольно возвращаешься к трамваю. Основным общественным транспортом большого города, делает вывод профессор Подосский, должен быть только рельсовый, подземный (на небольшой глубине) — трамвай или метрополитен.

Во многих зарубежных странах наряду с автобусами, троллейбусами, метрополитеном и городской железной дорогой одно из первых мест занимает скоростной трамвай, или, как говорят еще, облегченный метрополитен. Он работает как в наземной части, так и в тоннелях. Технические усовершенствования подвижного состава, пути сигнализации и стрелочных переводов позволяют трамваю развивать скорость до 80 километров в час.

Впечатляющие данные о надежности транспортных средств по международной классификации приводит Вацлав Пантучек, директор известного в Чехословакии предприятия «Татра-Смихов», выпускающего трамвайные вагоны: индекс травматизма на автомобилях и автобусах — 70, на трамвае — 6; необходимое уличное пространство для пассажира в автомашине — 4 квадратных метра, в автобусе — 3,5, в трамвае — 1,9; шум, производимый автобусом, — 92, автомобилем — 85, трамваем — 82 децибела. К тому же трамвай не уступает по скорости автобусу, а «живет» 20—25 лет, в несколько раз дольше автобуса и троллейбуса. По двухпутной линии трамвая можно перевозить 20—24 тысячи пассажиров в час в одном направлении. Для перевозки такого же числа пассажиров автобусом требуется проезжая часть вдвое шире.

Выходит, прав поэт Петрусь Макаль, с уважением и с оптимизмом отозвавшийся о трамвае в посвященном ему стихотворении:

Мінуў, як кажуць, век трамвая.
І хоць сышоў з перадавой,
Трамвай трымаецца трывала
За традыцыйны провад свой.
Хай не пускаюць да праспекта,
Да лініі мінулых трас,
Ды песенька яго не спета,
Яшчэ на пенсію не час...

Итак, экологически чистый транспорт получает дальнейшее развитие. Ну а что делается для экономии энергоресурсов?

Энергоснабжение трамвая, троллейбуса, метро осуществляется от телеуправляемых тяговых подстанций с полупроводниковыми преобразователями. Тяговые подстанции переведены с 6 на 10 киловольт. Это позволило уменьшить потери в питающих и отсасывающих кабелях и контактной сети. До начала 80-х годов важнейшие части тяговых подстанций — выпрямительные агрегаты — выпускались с так называемым принудительным охлаждением — обдувом. Для этого нужны были дорогостоящие моторы-вентиляторы. От моторов исходил постоянный шум, что отрицательно сказывалось на самочувствии обслуживающего персонала. Сейчас с широким внедрением полупроводников принудительное охлаждение не требуется. А это — и большая экономия металла, электроэнергии, и намного улучшенные условия труда.

Действует (впервые в Белоруссии) диспетчерский пункт телемеханики. Отсюда диспетчер может управлять сразу двадцатью тяговыми подстанциями, а значит, отпала необходимость держать (круглосуточно!) дежурного на каждой подстанции.

Электротранспорт Минска одним из первых в стране перешел на составление расписания движения электронно-вычислительной машиной. Составить расписание — дело не простое. Над расписанием только одного маршрута без помощи ЭВМ приходилось работать 5—10 дней. А ведь ежедневно на улицы выходят 800 троллейбусов и 182 трамвая, которые перевозят ежедневно 1,5 миллиона пассажиров. Электронно-вычислительная техника позволяет уложиться в полтора часа. Повлияла она и на работу водителей: каждому из них определила время и выход на маршрут. ЭВМ разрабатывает месячные графики, систематизирует данные о выпуске троллейбусов и трамваев на линию, обрабатывает данные о регулярности движения, потерях времени и т. д. Подсказала ЭВМ и создание так называемых разрывных маршрутов, когда троллейбусы выходят на линию лишь в утренние и вечерние часы.

Хорошо зарекомендовала себя автоматизированная система диспетчерского управления автобусами. Если до нее регулярность движения составляла 65 процентов, то теперь — 90. Подобный «диспетчер» будет вскоре управлять и троллейбусами.

В жизни юного метрополитена также происходят важные усовер-



Проложено первое звено пути второй линии метро (от станции «Пролетарская» до станции «Тракторный завод»)



Схема минского метрополитена: сегодня и завтра

шенствования — в энергоснабжении, путевом хозяйстве, системе сигнализации и автоматики.

Что касается его дальнейшего развития, то перспективы тут таковы. Будет продолжена первая линия до улицы Гурского — шестикилометровый участок вступит в строй в 2000 году. В 1995 году планируется ввод в эксплуатацию новых участков второй линии: «Тракторный завод» — «Социалистическая» (3,5 километра) и «Фрунзенская» — «Проспект Пушкина» (3,2 километра).

Ежедневно всеми видами общественного транспорта в Минске перевозится 3,5 миллиона пассажиров. Вообще поездка к месту работы у жителей крупных промышленных центров занимает до 50 минут. Исследования показали, что сокращение длительности поездки на 10 минут значительно снижает так называемую транспортную усталость пассажиров и гарантирует хорошее настроение, что, естественно, способствует высокой производительности труда. В народном хозяйстве за счет этого может быть дополнительно

выпущено продукции на несколько сот миллионов рублей в год. Ну а сокращение пассажирского времени достигается, во-первых, рационализацией маршрутов, во-вторых, хорошей организацией транспортных коммуникаций.

В отношении последнего сделано многое. Построено большое внутригородское кольцо, проходящее по улицам Столетова, Запорожской, Ваупшасова, Ванеева, Денисовской, Аэродромной, Брилевского, проспектам Жукова, Пушкина, улицам Орловской, Сурганова. Замыкается оно путепроводом через железнодорожные пути товарной станции.

Сто с лишним лет назад южные окрестности Минска поделила надвое Либаво-Роменская железная дорога. По одну ее сторону оказался поселок Козырево, по другую — Серебрянка. «Связь между поселками остается скверной, — писали газеты того времени. — Под локомотивами у деревни Аранская погибают прохожие и даже целые экипажи. Помощь пострадавшим часто оказывают солдаты из Козыревских казарм». Сегодня на улицах Аранской, Лесной, Денисовской возведены транспортные путепроводы и пешеходный тоннель. На месте поселка Козырево проложены широкие магистрали. Построена станция метро «Институт культуры», вырос жилой микрорайон Аэродромный. А в конце 1988 года через бывшую окраину стал курсировать троллейбусный маршрут № 59. Он связал район Слуцкого шоссе с тракторным заводом.

Каждый, кто проезжает или проходит по улице Ульяновской, обращает внимание на новый мост через Свислочь. Для чего он предназначен? Дело в том, что за трамвайной линией сегодня заканчивается улица Ленина. В будущем же она широкой полосой продвинется далеко вперед. Начало тому и положил новый мост.

Недалеко от станции Восточная едва ли не постоянно можно видеть замершие вереницы автомобилей: закрытый железнодорожный переезд не дает им ходу. В недалеком будущем здесь будет сооружен путепровод, который ликвидирует автомобильные пробки и соединит центр города с проспектом Партизанским, улицами Аранской, Тростенецкой.

Генеральным планом развития Минска предусмотрено завершение строительства жилого массива Уручье после 2000 года. Тогда, по-видимому, возникнет необходимость продолжить сюда линию метро. А пока в микрорайон пошли троллейбусы № 41 и 61.

Транспортная подвижность, рассчитываемая на одного жителя в год, находится в настоящее время на достаточно высоком уровне и составляет без учета метро 710 маршрутных поездок. (Читатель помнит, что в довоенном Минске, где основным видом транспорта был трамвай, на одного жителя приходилось 208 поездок в год.) В некоторых частях города пассажиропоток достиг максимальной для наземных видов транспорта величины. При этом

нельзя забывать, что за чертой испытанных практикой нормативов развития транспорт дает сбои в движении, а автобусы отравляют воздух дополнительными порциями дыма. Выручить в таком случае может только метро. Наглядным примером тому служит первая очередь минской подземки. Каковы же перспективы общественного транспорта в Минске?

Комплексной транспортной схемой до 2000 года предусмотрено сооружение скоростных линий трамваев. Они пройдут вдоль большого шоссеинного минского кольца, связав между собой микрорайоны улиц Харьковской и Ангарской, Запад, Юго-Запад, Курасовщину, Чижовку. Метрополитен и трамваи подойдут к некоторым участкам электрифицированной железной дороги, которая будет одновременно использоваться для внутренних пассажирских перевозок. Для этих целей появятся остановочные пункты: Минск-Пассажирский, Минск-Северный, Минск-Восточный и Минск-Товарный. Во многом будет способствовать быстрее связи пассажиров с внутригородским транспортом новый железнодорожный вокзал с подземными пешеходными переходами к метро, трамваю и троллейбусу. Троллейбус получит развитие за счет модернизации и усовершенствования подвижного состава, скоростных и кольцевых маршрутов, выхода на трассы «город — пригород».

Развитие же автобуса во многом связывается с появлением новых отечественных моделей. Автобусы 2000 года — одиночные, сочлененные, двухзвенные — вместительные, отличающиеся и от давно устаревшего, но все еще выпускающегося ЛИАЗа-677, который перевозит до 110 пассажиров, и от нового ЛИАЗа-5256, чья вместимость всего на 10 человек больше. Рассчитывают, что перспективный автобус при одинаковой с «Икарусом-280» длине (16,5 метра) и вместимости (162 человека) станет почти вдвое дешевле; вместимость же двухзвенного варианта длиной 18 м достигнет 190—206 пассажиров (вместимость нового «Икаруса-283» 186—192 человека).

Протяженность транспортных линий возрастет до 430 километ-



Д. К. Митрофанов

ров, а их плотность, как говорят проектировщики, — до 1,8 километра на квадратный километр.

И наверняка в будущем исчезнет так мешающая делу разобщенность транспортных ведомств. Электротранспортники подчинены Мингорисполкому и Минжилкомхозу, автобусники — облисполкому и Минтрансу, метрополитен — Министерству путей сообщения. Обслуживание населения, жгучие вопросы экологии, конечно, ближе всего местной власти. В Москве, к примеру, весь городской пассажирский транспорт находится в ведении Мосгорисполкома.

Об этой разобщенности с горечью говорил бригадир водителей, ветеран труда Дмитрий Константинович Митрофанов: «Сегодня у работников автобусного парка и ТТУ один контроль, совместные диспетчерские станции. Почему разработки АСУ транспортниками ведутся порознь? Это тянет за собой большие, а главное, ненужные расходы государственных денег. Настало время образования одного общегородского центра автоматизированного руководства транспортом».

Да, ведомственные барьеры мешают многому. Не оттого ли городской транспорт себя не окупает? Около 14 миллионов рублей дотации!* Расчеты экономистов показывают: сосредоточение городского транспорта в одних руках при стабилизации его структур, подразделений дает экономический эффект, исчисляемый миллионами рублей.

Наш замечательный город заслуживает того, чтобы его транспорт был удобным, экономичным, красивым, чтобы не противоречил, а, наоборот, дополнял и украшал облик, над созданием которого потрудились архитекторы и градостроители, и чтобы снимал с людей часть тяжести, которой — увы! — награждает нас наше нелегкое время.

Таков 100-летний путь минского общественного пассажирского транспорта. В его истории, как мы убедились, были ухабы и глади, спады и подъемы. Все это прорезалось сквозь бурные события перестроек, реорганизаций, касающихся не только одного города, одной республики, но и всей страны. Символично: железные пути конки, трамвая, метро на первой стадии их развития составляли в основном равную протяженность. Только времени дано право выбирать тот или иной вид передвижения, его место в стремительном потоке жизни.

* Данные приведены по состоянию на 1990 год. За время, пока книга готовилась к печати, произошли серьезные изменения в оплате проезда: со 2 апреля 1991 года трамвай, троллейбус, автобус и метро подорожали втрое — теперь вместо пятака пассажир платит 15 копеек.

Маршруты городского транспорта

(по состоянию на 1990 год)

№ маршрута	Конечные пункты следования	Этапы следования	Протяженность обратного рейса, км
------------	----------------------------	------------------	-----------------------------------

ТРАМВАЙ

1	Зеленый Луг — Мяси- кова	Я. Коласа, Варвашени, Первомайская	20,86
2	Ст. метро «Октябрь- ская» — Мясникова	Октябрьская, стадион «Динамо», ж.-д. вокзал	5,9
3	Серебрянка — озеро	Якубова, Плеханова, Козлова, Старо- виленский тракт	26,8
4	Озеро — Мясникова	Старовиленский тракт, Варвашени, Первомайская	16,28
5	Озеро — Зеленый Луг	Старовиленский тракт, Варвашени, Я. Коласа	18,46
6	Серебрянка — Зеленый Луг	Партизанский пр., Козлова, Варвашени, Я. Коласа	31,28
7	Серебрянка — Мяснико- ва	Партизанский пр., Козлова, Чапаева, Первомайская	26,1
8	Октябрьская — Волго- градская	Якубова, Плеханова, Козлова, Варваше- ни, ул. Я. Коласа	16,0
9	Серебрянка — МТЗ	Якубова, Плеханова, Долгобродская	11,62
10	Озеро — ст. метро «Пло- щадь Победы»	Старовиленский тракт, Варвашени, Коз- лова	8,77

ТРОЛЛЕЙБУС

1	Зеленый Луг-7 — Боб- руйская	Мирошниченко, Калиновского, Ленин- ский пр.	28,85
2	Калиновского — аэро- порт	Ленинский пр., Московская, Чкалова	26,8
3	Ангарская-4 — вокзал	Илимская, Партизанский пр., Сверд- лова	26,8
3Д	Ангарская — Аранская	Ангарская, Партизанский пр., Аранская	19,75

№ маршрута	Конечные пункты следования	Этапы следования	Протяженность оборотного рейса, км
4	Одоевского — О. Кошевого	пр. Пушкина, Опанского, Бобруйская, Свердлова, Партизанский пр., Буденного, Грицевца	25,2
5	Маяковского — Лермонтова	Маяковского, Бобруйская, пл. В. И. Ленина, Московская, Железнодорожная, Щорса	20,1
6	Запад-3 — Мясникова	Одинцова, Притыцкого, Опанского, Республиканская	18,7
7	Карастояновой — метро «Площадь Я. Коласа»	ст. Карастояновой, бульвар Шевченко, В. Хоружей, Красная, Варвашени	10,1
8	Одоевского — ст. метро «Институт культуры»	ул. Бельского, Гурского, Железнодорожная	14,6
9	Запад-3 — Ленинский проспект	Одинцова, Пономаренко, Харьковская, Опанского, Республиканская	20,6
10	Семашко — Веснянка	Железнодорожная, Гурского, пр. Пушкина, 2-е кольцо, пр. Машерова, ИФК	27,87
11	Курасовщина — Лермонтова	ул. Р. Люксембург, Железнодорожная, В. Хоружей, Немига, пр. Дзержинского, Щорса	21,0
12	Карастояновой — Лермонтова	бульв. Шевченко, В. Хоружей, театр музкомедии	21,9
13	Запад-3 — Ленинский пр.	Лобанка, Притыцкого, Опанского, Республиканская	19,0
14	Масюковщина — Ленинский пр.	Ольшевского, пр. Пушкина, Тимирязева, Республиканская	14,7
15	Маяковского — Дражня	Маяковского, Ванеева, Ваупшасова, Радиальная	17,8
16	Чижовка — вокзал	Голодеда, Партизанский пр., Свердлова, Кирова	24,0
16Д	Чижовка — Аранская	Голодеда, Партизанский пр., Аранская	19,1
17	Дражня — Чижовка	Голодеда, Партизанский пр., Ваупшасова, Радиальная	22,1
18	Чайковского — аэропорт	Толбухина, Ленинский пр., Московская, Чкалова	21,0
19	Серебрянка — Долгобродская	Рокоссовского, Ванеева, Буденного	12,6
20	Серебрянка — вокзал	Рокоссовского, Маяковского, Свердлова	18,6
21	Масюковщина — ст. метро «Октябрьская»	Ольшевского, Тимирязева, пр. Машерова, Ленинский пр.	16,4

№ маршрута	Конечные пункты следования	Этапы следования	Протяженность обратного рейса, км
22	Карастояновой — Одо-евского	Октябрьская, М. Горького, Немига, Опанского, пр. Пушкина	24,5
23	Одоевского — Ленинский пр.	пр. Пушкина, Опанского, Ленинский пр.	12,7
24	Маяковского — Кабушкина	Маяковского, Рокоссовского, Кабушкина	20,8
25	Зеленый Луг-7 — Мясникова	Мирошниченко, М. Горького, Немига	19,9
26	Чижовка — Кабушкина	Ташкентская, Кабушкина	9,0
27	Курасовщина — вокзал	Казинца, Московская, пл. им. В. И. Ленина	16,9
28	Зеленый Луг-3 — ИФК	пл. Бангалор, Октябрьская, пр. Машерова, Веснянка	21,1
29	Калиновского — Мясникова	Калиновского, Толбухина, М. Горького, Немига	23,1
30	Малинина — вокзал	Рокоссовского, Партизанский пр., Свердлова	17,7
31	Юго-Запад — Запад-3	Голубева, Дзержинского, Пушкина, Притыцкого	20,0
32	Западная — Ленинский пр.	Лобанка, Притыцкого, Опанского, Республиканская	17,3
33	Дражня — Западная	Радиальная, Сурганова, Пушкина, Притыцкого, Лобанка	37,6
34	Зеленый Луг-3 — Байкальская	Ангарская, Партизанский пр., Ваупшасова, Сурганова, М. Горького	38,1
35	Серебрянка — Славинского	Плеханова, Радиальная, Сурганова, Кедышко	33,9
36	Юго-Запад — Долгобродская	Алибегова, пл. Жукова, К. Цеткин, пр. Газеты «Известия», Дзержинского, Аранская	27,96
36Д	Юго-Запад — Бобруйская	Алибегова, К. Цеткин, вокзал	18,05
37	Восток-1 — Мясникова	Кедышко, Ленинский пр., Сурганова, М. Горького, Немига	25,15
38	Славинского — Уманская	Кедышко, Сурганова, Пушкина, Гурского	35,4
39	Юго-Запад — ст. метро «Октябрьская»	Дзержинского, пр. Пушкина, пр. Машерова	30,03
40	Юго-Запад — Кульман	пр. Дзержинского, Немига, Куйбышева	24,1
41	Уручье — Малинина	Ленинский пр., Запорожская, Ванеева, пр. Рокоссовского	35,6

№ маршрута	Конечные пункты следования	Этапы следования	Протяженность обратного рейса, км
42	Серебрянка — депо № 5	Плеханова, Ваупшасова, Солтыса	20,3
43	Серова — Кульман	Кижеватова, Московская, Ленинский пр., Куйбышева	23,8
44	Запад-3 — Бобруйская	Притыцкого, Опанского, К. Цеткин, Бобруйская	21,1
45	Юго-Запад — ст. метро «Институт культуры»	Голубева, Железнодорожная	14,0
46	Зеленый Луг-3 — Мясникова	Кольцова, М. Горького, Немига	16,8
47	Семашко — вокзал	Железнодорожная, Московская, пл. В. И. Ленина	14,05
48	Запад-3 — ст. метро «Фрунзенская»	Опанского, Притыцкого	17,5
49	Серебрянка — Кошевого	пр. Рокоссовского, О. Кошевого, Буденного	13,3
50	Кабушкина — Аранская	филиал пединститута, О. Кошевого, Кабушкина, Малинина, пр. Рокоссовского, Партизанский пр.	17,4
51	Курасовщина — вокзал	Кижеватова, Московская, пл. им. В. И. Ленина	19,3
52	Восток-1 — Кульман	Ленинский пр., Кедышко, К. Чорного, Куйбышева	15,25
53	Юго-Запад — Зеленый Луг-3	Любимова, пр. Дзержинского, Харьковская, Бельского	34,6
54	Масюковщина — ст. метро «Парк Челюскинцев»	пр. Пушкина, Сурганова, Толбухина, Ленинский пр.	20,7
55	Одоевского — Бобруйская	Пушкина, Опанского, К. Цеткин, Бобруйская	14,68
56	Веснянка — ст. метро «Октябрьская»	пр. Машерова, Ленинский пр., Веснянка	16,3
57	Одоевского — Ленинский пр.	Харьковская, Опанского, Республиканская	15,0
58	Масюковщина — Бобруйская	Ольшевского, Тимирязева, К. Цеткин, Бобруйская	16,6
59	Серова — Долгобродская	Асаналиева, Кижеватова, Могилевская, пр. Партизанский, Буденного	24,7
60	Ангарская-4 — Долгобродская	Илимская, Енисейская, пл. Ванеева, Ангарская	19,7
61	Уручье — к/т «Партизан»	Ленинский пр., Калиновского, Кнорина	17,53

№ маршрута	Конечные пункты следования	Этапы следования	Протяженность оборотного рейса, км
------------	----------------------------	------------------	------------------------------------

АВТОБУС

2	Чижевка — Калиновского	Уборевича, Кабушкина, Партизанский пр., Ванеева, Ленинский пр.	44,6
3	Чижевка — вокзал	Ташкентская, Голодеда, проезд Голодеда, Кольцевая дорога	22
3а	Чижевка — вокзал (скоротной)	Лошица, Маяковского, Свердлова, Кирова	
4	Дружная — Минск-Южный	пл. Ленина, Московская, Могилевская, Жуковского, Аэродромная, 4-й Физкультурный переулок	13,8
5	Калиновского — Пионерская	Калиновского, Я. Коласа, Волгоградская, Макаенка	15,2
6	Дружная — С. Ковалевской	Московская, Суражская, Железнодорожная, Минина, Попова, С. Ковалевской	11
7	Республиканская — Одоевского	Опанского, Харьковская, Берута	14
8	Серебрянка — вокзал	Якубова, Плеханова, пр. Рокоссовского, О. Кошевого, Партизанский пр., Свердлова, Кирова	18
9	Серебрянка — Шабаны — ЖБИ	Якубова, Плеханова, Партизанский пр., Могилевское шоссе, Малый Тростенец, Селицкого, Шабаны	38,6
10	Дружная — Кузнечная	пл. Ленина, Московская, Чкалова, Авакяна, Жуковского, Кузнечная	11,4
11	Шаранговича — академия наук	Якубовского, Притыцкого, Жудро, Ольшевского, пр. Пушкина	32,9
12	Серова — Заславская	Серова, Кижеватова, Брилевская, Чкалова, Московская, пл. Мясникова, М. Горького, пр. Машерова	23,6
13	Зеленый Луг-6 — Сосновый	Мирошниченко, Гамарника, Логойский тракт, Калиновского, Славинского, Кедышко, Волгоградская, Ленинский пр., Староборисовский тракт, Россиянова, Никифорова	30,2
14	Одоевского — Дражня	пр. Пушкина, Октябрьская, Сурганова, Академическая, Радиальная, Солтыса	35,4
15	Зеленый Луг-6 — В. Хоружей	Мирошниченко, Кольцова, Я. Коласа, 3-я Поселковая, М. Горького, Некрасова, Я. Коласа, В. Хоружей	21,8
16	Ангарская — Я. Коласа	Нестерова, Ангарская, Партизанский пр., Ванеева, Козлова, Варвашени, Красная	32,4

№ маршрута	Конечные пункты следования	Этапы следования	Протяженность оборотного рейса, км
17	Ангарская — Чижевка	Ангарская, Кольцевая дорога, Ташкентская, Уборевича	34,2
18	Восточная — Новинки	Смоленская, Захарова, Киселева, Червякова, Долгиновский тракт, д. Новинки	20,8
19	Кульман — Слепянка	Горького, В. Хоружей, Козлова, Уральская, Анкаева, Запорожская, Передовая	18,6
20	Ангарская — академия наук	Герасименко, Байкальская, Радиальная, Ботаническая, Академическая	25,8
21	Шабаны — МТЗ	Селицкого, Малый Тростенец, Могилевское шоссе, Партизанский пр., Ванеева, Буденного, Долгобродская	21,0
22	Чижевка — Ангарская	Уборевича, Голодеда, Ташкентская, Кабушкина, Партизанский пр., Енисейская	26,2
23	Юго-Запад — Республиканская	Юго-Запад, Рафиева, Алибегова, пр. Дзержинского, Гурского, Пономаренко, пр. Жукова, Р. Люксембург, К. Цеткин, пр. Дзержинского, Республиканская	24,0
24	Зеленый Луг-6 — Дружная	Мирошниченко, Кольцова, Восточная, 3-я Поселковая, М. Горького, Некрасова, Куйбышева, Немига, Мясникова, Дружная	25,8
25	Кульман — Уручье	Кульман, М. Горького, В. Хоружей, Ленинский пр., Филимонова, Староборисовский тракт	28,0
26	Чижевка — Ангарская	Уборевича, Кабушкина, Партизанский пр., Алтайская, Герасименко, Нестерова	25,9
27	Ангарская — Уручье-2	Нестерова, Солтыса, Переходная, Запорожская, Никифорова, Руссиянова	29,6
28	Масюковщина — Кура-совщина	П. Глебки, Матусевича, пр. Пушкина, пр. Жукова, пр. Дзержинского, Ландера, Корженевского	33,6
29	Кульман — Кунцевщина	Кропоткина, В. Хоружей, Куйбышева, М. Горького, пр. Машерова, пр. Пушкина, Притыцкого, Лещинского	31,4
30	Запад-3 — Корженевско-го	Одинцова, Якубовского, Гурского, Казинца, Корженевского	31,4
31	Запад-3 — Республиканская	Притыцкого, Оланского, Республиканская	20,0
32	Карастояновой — Дрожная	Л. Карастояновой, бульв. Шевченко, В. Хоружей, Козлова, Ванеева, Партизанский пр., Жданова, Переходная	35,0

№ маршрута	Конечные пункты следования	Этапы следования	Протяженность обратного рейса, км
33	Славинского — Уручье-4	Славинского, Филимонова, Ленинский пр., Уручье-4	12,6
34	Масюковщина — пл. Ленина	П. Глебки, Жудро, Ольшевского, Опанского, Республиканская, Володарского, Мясникова	19,8
35	Зеленый Луг-6 — Пионерская	Мирошниченко, Гамарника, Карбышева, Седых, Кедышко, Филимонова, Ленинский пр., Макаёнка	16,8
36	Одоевского — вокзал	пр. Пушкина, Тимирязева, Гвардейская, пр. Машерова, Ленина, Кирова	22,4
37	Карбышева — Восточная	Карбышева, Калиновского, Я. Коласа, Волгоградская, Ленинский пр., Сурганова, Платонова, Захарова, Смоленская	28,8
38	Карастояновой — пл. Ленина	Карастояновой, Каховская, В. Хоружей, М. Горького, Немига, Мясникова, Советская	15,8
39	Восточная — Щедрина	Смоленская, Захарова, Киселева, Червякова, Щедрина	15,8
40	Матусевича — Ландера	пр. Пушкина, Ольшевского, Опанского, Короля, Республиканская, Московская, Казинца, Ландера	31,1
41	Чижевка — ЖБИ — Шабаны	Ташкентская, Машиностроителей, Кольцевая, Могилевское шоссе, Селицкого, ЖБИ	30,2
42	Вокзал — Машиностроителей	Бобруйская, Партизанский пр., Жданова, Грекова, Крупской, Машиностроителей	22,8
43	Вокзал — Дrajня	Бобруйская, Партизанский пр., О. Кошевого, Щербакова, Ваупшасова, Солтыса	21,2
44	Кульман — Дрозды	В. Хоружей, Варвашени, Горького, Машерова	27,2
45	Дружная — Рыбокомплекс	Московская, Чкалова, Брилевская, Кижеватова, Кольцевая дорога, пер. Стебенева	19,4
46	Матусевича — Автозаводская	пр. Пушкина, Опанского, К. Цеткин, Бобруйская, Оранского, Партизанский пр.	34,6
47	пл. Ленина — филиал БГУ	Московская, Чкалова, Брилевская, Кижеватова, Корженевского, Казинца, Ландера, Кольцевая дорога, Курчатова	20
48	Чижевка — Курасовщина	Голодеда, Кольцевая дорога, Кижеватова, Корженевского	21,2
49	Масюковщина — С. Ковалевской	П. Глебки, Матусевича, пр. Пушкина, Р. Люксембург, Щорса, Железнодорожная, Минина, Попова	21,6

№ маршрута	Конечные пункты следования	Этапы следования	Протяженность оборотного рейса, км
50	Серебрянка — пл. Я. Козлова	Малинина, пр. Рокоссовского, Плеханова, Козлова, Варвашени, Красная	21,8
51	Карбышева — Уручье-4	Карбышева, Кедышко, Волгоградская, Ленинский пр., Руссиянова, Ложинская, Гинтовта, Острашицкая	21,4
52	Ангарская — Дражня	Герасименко, Байкальская, Партизанский пр., Ванеева, Ваупшасова, Солтыса	27,8
53	Дружная — Ландера	Московская, Чкалова, Брилевская, Кижеватова, Корженевского, Ландера	21,6
54	Одоевского — Запад-1	Одоевского, пр. Пушкина, Притыцкого, Лещинского	13,9
55	Уручье — Шабаны	Никифорова, Руссиянова, Филимонова, Ваупшасова, Солтыса, Нестерова, Ангарская	47,0
56	Серебрянка — Дражня	Малинина, пр. Рокоссовского, Плеханова, Козлова, Ваупшасова	18,4
57	Восточная — Мединститут	Пулихова, Я. Купалы, Горького, Немига, Лермонтова, Щорса, пр. Дзержинского, Железнодорожная, Семашко	25
58	Карбышева — Серебрянка	Карбышева, Калиновского, Ленинский пр., Сурганова, Столетова, Ваупшасова, Долгобродская, Плеханова, пр. Рокоссовского	41,0
59	Чижевка — Кульман	Ташкентская, Кулешова, Партизанский пр., Ванеева, Радиальная, Сурганова, Кульман	40
60	Одоевского — академия наук	Одоевского, пр. Пушкина, Октябрьская, Сурганова, Академическая	24,4
61	Ангарская — Шабаны — ЖБИ	Ангарская, Партизанский пр., Могилевское шоссе, Шабаны	27,2
62	Зеленый Луг-6 — Автозаводская	Мирошниченко, Гамарника, Седых, Кедышко, Филимонова, Радиальная, Ваупшасова, Партизанский пр.	39,4
63	Юго-Запад — Заславская	Алибегова, Прилукская, К. Либкнехта, Немига, пр. Машерова, Заславская	25,4
64	Московская — Уручье-2	Филимонова, Ленинский пр., Руссиянова	11,6
65	Серова — Юго-Запад	Асаналиева, Осиповичская, Кижеватова, Корженевского, Казинца, Ландера, пр. Правды, Алибегова, Любимова	31,2
66	Автозаводская — Белба-каля	Партизанский пр., Могилевское шоссе	6,8

№ маршрута	Конечные пункты следования	Этапы следования	Протяженность обратного рейса, км
67	Ангарская — Карастояновой	Ангарская, Радиальная, Сурганова, Карастояновой	33,6
67д	Карастояновой — Дразня (скоростной)	ул. Карастояновой, Сурганова, Академическая, Столетова, Радиальная, Ваупшасова	11,6
68	Масюковщина — Юго-Запад	Ольшевского, пр. Пушкина, пр. Жукова, Щорса, пр.Газеты «Правды», Голубева	27,0
69	Вокзал — Масюковщина	Кирова, Ленина, пр. Машерова, пр. Пушкина, Лынькова	22,8
70	Дразня — Машиностроителей	Солтыса, Переходная, Жданова, Кулешова, Крупской, Машиностроителей	22
71	Карастояновой — Урчье-2	Карастояновой, Сурганова, К. Чорного, Калинина, Ленинский пр., Никифорова, Руссиянова	28,4
72	Масюковщина — рынок	П. Глебки, Матусевича, Пушкина, Ольшевского, Опанского, Немига, Горького, В. Хоружей	24,2
73	Серова — Веснянка	Асаналиева, Кижеватова, Брилевская, Московская, Мясникова, Машерова	30,2
74	Запад-3 — Юго-Запад	Притыцкого, Опанского, Немига, пр. Дзержинского	36,0
75	Юго-Запад — Республиканская	Алибегова, пр. Дзержинского, Немига	21,6
76	Калиновского — Дружная	Седых, Карбышева, Я. Коласа, 3-я Поселковая, М. Горького, Немига, Мясникова, Дружная	26,8
77	Запад-3 — Восточная	Пулихова, Я. Купалы, пр. Машерова, Тимирязева, пр. Пушкина, Притыцкого, Одинцова	31,0
78	Запад-1 — вокзал	Матусевича, Ольшевского, Опанского, К. Цеткин, Бобруйская	21,0
79	Вокзал — Машиностроителей	Бобруйская, Партизанский пр., Жданова, Машиностроителей	22,8
80	Калиновского — Сосновый Бор	Калиновского, Я. Коласа, Волгоградская, Ленинский пр., Староборисовский тракт, Руссиянова	24,4
81	Юго-Запад — Дружная	Московская, Железнодорожная, пр. Газеты «Правды», Рафиева	20,0
82	Корженевского — Серебрянка (скоростной)	Малинина, пр. Рокоссовского, Денисовская, Маяковского, Могилевская, Чкалова, Брилевская, Казинца, Корженевского	33,0
83	Матусевича — Корженевского	Матусевича, пр. Пушкина, пр. Жукова, пр. Дзержинского, Ландера	29,8

№ маршрута	Конечные пункты следования	Этапы следования	Протяженность обратного рейса, км
84	Аэропорт — Слепянка	Чкалова, Могилевская, Оранская, пр. Партизанский, Буденного, Козлова, Уральская, Аннаева, Запорожский пер.	25,4
85	Вокзал — Минск-Южный	Ульяновская, Свердлова, Маяковского, Солнечная	9,6
86	Московская — Озерище	Филимонова, Ленинский пр., Россиянова, Никифорова	17,4
87	Зеленый Луг-6 — Автозаводская (скоростной)	Мирошниченко, Гамарника, Седых, Кедышко, Филимонова, Радиальная, Кабушкина, Партизанский пр.	34,4
88	Ангарская — Ландера	Нестерова, Партизанский пр., МКАД, Уборевича, Кижеватова, Корженевского, Ландера	42,6
89	Дружная — Юго-Запад-5	Московская, Суражская, Железнодорожная, пр. Дзержинского	17,4
90	Серова — пл. Мясникова	Асаналиева, Кижеватова, Казинца, МКАД, Брестское шоссе, пр. Газеты «Правды», Прилуцкая	39,2
91	Автостанция Московская-Веснянка	Филимонова, Ленинский пр., Калинина, Я. Коласа, В. Хоружей, Куйбышева, М. Горького, пр. Машерова, пос. Пионерский	33,4
92	Чижевская — академия наук	Ташкентская, Кабушкина, Радиальная, Запорожская, Столетова, Академическая, Сурганова	25,4
93	Шабаны — аэропорт	Аэродромная, Партизанский пр., Промышленная	31,6
94	Чижевская — кладбище	Ташкентская, Кольцевая дорога	3
94В	Серебрянка — кладбище	Малинина, Крупской, Ташкентская, МКАД	13,2
95	Славинского — Степянка	Кедышко, Волгоградская, Ленинский пр., Филимонова, Староборисовский тракт	16,6
96	Корженевского — Серебрянка (экспресс)	Малинина, пр. Рокоссовского, Денисовская, Чкалова, Брилевская, Казинца	30,8
97	Серебрянка — Веснянка	Якубова, Плеханова, пр. Рокоссовского, Денисовская, Жуковского, Московская, Ольшевского	39,2
98	Шабаны — Запад	Партизанский пр., Денисовская, Маяковского, пл. Ленина, пр. Желудовича, Якубовского, Одинцова	40,7
99	Серебрянка — Колядичи	Малинина, Крупской, Ташкентская, Уборевича, МКАД	26,2
100	Корженевского — Колядичи	Корженевского, Слуцкое шоссе, МКАД	20,2

№ марш- ру- та	Конечные пункты следования	Этапы следования	Протяженность оборотного рейса, км
101	Кунцевщина — ст. метро «Институт культуры»	Лещинского, Притыцкого, пр. Пуш- ки-на, пр. Жукова, Железнодорожная	20
102	Чижевка — вокзал	Ташкентская, Голодеда, Уборевича, Маяковского, Свердлова, Кирова	25,2
103	Пл. Ленина — Юго-За- пад-5	Московская, Железнодорожная, пр. Дзержинского, Космонавтов, Есенина	18,4
104	Юго-Запад — Корженев- ского	пр. Любимова, пр. Газеты «Правды», МКАД, Казинца, Корженевского	20,0
105	Масюковщина — вокзал	Матусевича, пр. Пушкина, Опанского, К. Цеткин, Мясникова, вокзал	20,8
107	Матусевича — Корже- невского	Матусевича, пр. Пушкина, пр. Жукова, пр. Дзержинского, Ландера	33,8
108	Чижевка — Гатово	Кольцевая дорога, Новый Двор, пос. Гатово	25

Оглавление

Предисловие	3
Лошадиные силы и первые моторы	5
Нужна конка!	8
По дорогам и бездорожью	22
Трамвайчик, звон малиновый	28
В лихую годину	58
Восстановим тебя, Минск!	62
Бегут все дальше рельсы, провода	80
Самый стремительный	97
Неутомимый трудяга автобус	106
Вчера, сегодня, завтра	111
П р и л о ж е н и е. Маршруты городского транспорта . . .	123

НАУЧНО-ПОПУЛЯРНОЕ ИЗДАНИЕ

ЕТЧИК Евгений Леонтьевич

МИНСК ОТ КОНКИ ДО МЕТРО

Редактор Л. И. Круглова

Художественный редактор Ю. И. Поддубский

Технический редактор Л. В. Сторожева

Корректоры Л. Н. Адамович, Т. С. Белинская, Л. К. Семенова, Л. Н. Степанова

ИБ № 928

Сдано в набор 26.11.90. Подписано в печать 24.05.91. Формат 60×84¹/₁₆. Бумага тип. № 2. Гарнитура журнально-рублиная. Офсетная печать. Усл. печ. л. 7,9. Усл. кр.-отт. 8,38. Уч.-изд. л. 8,63. Тираж 2400 экз. Изд. № 7666. Зак. 1678. Цена 3 р.

Издательство «Полымя» Государственного комитета БССР по печати. 220600, Минск, пр. Машерова, 11.

Типография «Победа». 222310, Молодечно, В. Тавлая, 11.

Етчик Е. Л.

Е88

**Минск от конки до метро. — Мн.: Полымя, 1991. — 134 с.: ил.
ISBN 5-345-00374-2.**

Не такой уж и долгий, если мыслить историческими масштабами, пройден путь от омнибусов, дилижансов, конки — давно забытых пассажирских экипажей — до метро — современного, самого массового общественного транспорта. Но сколько интересных, порой необычайных событий, перипетий было на этом пути! Рассказывая о них, автор раскрывает перед читателем страницы жизни города на том отрезке, что обозначен вехами «конка» и «метро».

Широкому кругу читателей.

Е 3204000000—036
М 306 (03) — 91 1—91

ББК 39.8



Цокают по мостовым копыта лошадей, дребезжат на рельсах вагоны — это перевозит горожан неведомая нынешним поколениям конка. Редкий автомобиль подпрыгивает на колесах с тощими шинами. Извозчики вы-

скивают пассажиров в местах, где народу побольше, и за гроши колесят с ними по улицам и закоулкам. Но основная масса городского люда переме-



щается пешком. Все это было, было — в том самом Минске, где мчат теперь по широким магистралям беспрерывные транспортные потоки и где рельсы протянулись даже под землей.



