

**РАБОТА ТРАМВАЙНО-ТРОЛЛЕЙБУСНОГО УПРАВЛЕНИЯ Г. КУЙБЫШЕВА
В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ В ДОКУМЕНТАХ ЦЕНТРАЛЬНОГО
ГОСУДАРСТВЕННОГО АРХИВА САМАРСКОЙ ОБЛАСТИ**

Публикация подготовлена:

Горшенин Александр Владимирович, кандидат исторических наук, Медицинский университет «Реавиз», Институт истории естествознания и техники им. С.И. Вавилова РАН

В годы Великой Отечественной войны стремительно возрастает роль Куйбышевской области, и в частности г. Куйбышева. Нахождение региона в глубоком тылу, мощная энергетическая база, создание которой было начато в довоенный период, а также хорошая транспортная развязка способствовали тому, что сюда было эвакуировано несколько десятков заводов. За первые несколько месяцев после вторжения противника в Куйбышевскую область прибыли оборонные промышленные предприятия из Москвы, Ленинграда, Тулы, Воронежа, Смоленска, Коврова, Харькова, Киева, Риги, Могилева, Минска, Днепропетровска¹. Всего же в Куйбышевскую область эвакуировалось 125 заводов, а 40 наиболее крупных оборонных предприятий размещались в г. Куйбышеве².

Выросла численность жителей областной столицы, а также увеличилась площадь города за счёт возникновения на Безымянке крупного авиапромышленного комплекса. В этой связи значительно возрастает роль городского транспорта, призванного связать различные районы Куйбышева, включая отдалённые, между собой. Накануне войны в областном центре существовало трамвайное сообщение, являвшееся основным видом общественного транспорта. Также развивалось, хотя и гораздо более скромно, автобусное движение. Ещё перед войной на Безымянке началась подготовка по организации там крупного авиапромышленного комплекса, являвшегося реализацией государственного плана по созданию заводов-дублёров. Кроме организации ТЭЦ, планировалось связать отдалённый район с основной частью города автомобильной дорогой и трамвайной веткой «Куйбышев-Безымянка». Строительство данной трамвайной линии анализировалось нами ранее³.

В Самаре трамвай начал свою историю с 1915 г. Предприятие изначально именовалось «Самарский электрический трамвай», а в 1930-е гг. – «Куйбышевские городские железные дороги». В 1942 г. предприятие ненадолго стало называться Куйбышевским трамвайно-

¹ *Храмков Л.В., Храмкова Н.П.* Самара и Самарская область в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.: Очерк истории. Хроника событий. Самара, 2009. С. 43.

² *Репинецкий А.И.* Безымянка – ядро авиационного комплекса Среднего Поволжья в годы Великой Отечественной войны // Историческая этнология. 2021. Т. 6, № 1. С. 16.

³ *Горшенин А.В.* История строительства трамвайной линии Куйбышев–Безымянка накануне и в годы Великой Отечественной войны // Самарский научный вестник. 2024. Т. 13, № 4. С. 87–91.

Свидетельства и документы

троллейбусным трестом, и в том же году – Куйбышевским трамвайно-троллейбусным управлением (ТТУ).

Прекрасным источником для реконструкции деятельности ТТУ г. Куйбышева в период Великой Отечественной войны являются неопубликованные документы местных архивов. В данной публикации приводятся материалы из фондов Центрального государственного архива Самарской области. Для понимания структуры предприятия (документ № 2), его особенностей работы и специфики деятельности большой информативностью обладает Устав ТТУ г. Куйбышева (документ № 1), утверждённый Исполкомом Куйбышевского городского Совета 18 мая 1942 г.⁴.

Любопытно проследить взаимоотношения ТТУ г. Куйбышева с различными предприятиями. Так, трамвайные пути пересекали рельсы Линдовской железнодорожной ветки, идущей к заводу № 42 им. Масленникова. Из-за этого периодически происходили аварии. В приведённом обращении (документ № 3) директора ТТУ к директору завода И.А. Уварову, а также секретарю горкома ВКП(б) Н.А. Шишлову и председателю Исполкома горсовета К.П. Васильеву предлагаются пути решения данной проблемы.

О жилищных условиях работников, в частности о пожаре в одном из домов, в котором проживали сотрудники предприятия, узнаём из документа № 4.

В ноябре 1942 г. в Куйбышеве началась эксплуатация троллейбуса. Первая линия его была организована по маршруту «Железнодорожный вокзал – пл. Революции». После того, как троллейбус начал свою работу, возникла проблема с отсутствием специализированного парка, а значит, затруднёнными возможностями ремонта и технического обслуживания. О задержке строительства троллейбусного профилактория, о причинах отсутствия финансирования данных работ излагается в документе № 5.

Все представленные документы публикуются с сохранением стилистики рассматриваемой эпохи. Восстановленные нами слова и окончания слов указываются в квадратных скобках. Пропуски обозначены отточием в квадратных скобках ([...]).

⁴ ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 149. Л. 1.

Свидетельства и документы

№ 1

Устав трамвайно-троллейбусного управления г. Куйбышева

1. Общие положения

§ 1. ТТУ гор. Куйбышева, состоящее в ведении Городского Совета депутатов трудящихся и действующее на основании «Положения о коммунальных трестах от 23 октября 1928 г. (С.У. 1928 г., № 135, ст. 87), имеет своей целью перевозку пассажиров на территории гор. Куйбышева и прилегающих к нему населённых мест, а также перевозку грузов предприятий на той же территории.

§ 2. Управление является самостоятельной хозяйственной единицей, действующей на началах хозяйственного расчёта, и непосредственно осуществляет плановое, организационное и оперативное руководство производством в соответствии с директивами Городского Совета депутатов трудящихся и утверждёнными промфинпланами⁵.

Со дня регистрации Управление приобретает права юридического лица.

§ 3. Управление самостоятельно распоряжается предоставленным имуществом и отвечает по своим обязательствам в пределах того имущества, на которое по действующим законам может быть обращено взыскание.

Государство и городской совет за долги управления не отвечает. Управление не отвечает по претензиям к государству и городскому Совету.

§ 4. Изъятие Куйбышевским городским Советом у Управления какого-либо имущества денежных и других средств допускается лишь с соблюдением порядка и условий, указанных в ст. 15-16 «Положения о коммунальных трестах» от 23 октября 1928 г.

§ 5. Во всех случаях, не предусмотренных настоящим Уставом, управление действует на основании «Положения о коммунальных трестах» от 23 октября 1928 г.

§ 6. Управление имеет печать с изображением своего наименования.

II. Фонды управления

§ 7. Установленный фонд Управления определяется согласно приложению к Уставу инвентарному балансу на 1 января 1942 г. в сумме 23 424 998 руб. 42 коп.

Предоставленные Управлению земляные участки в уставной фонд управления не включены.

§ 8. Специальные фонды Управления используются в соответствии с действующими указаниями.

III. Управление

§ 9. Для ТТУ гор. Куйбышева Городской совет депутатов трудящихся назначает управляющего и его заместителей.

§ 10. ТТУ гор. Куйбышева находится на углу ул. Коммунистической и Владимирской.

§ 11. Управляющий ТТУ гор. Куйбышева под руководством городского Совета депутатов трудящихся на основе единоначалия осуществляет все права и обязанности, вытекающие из задач, возложенных на Управление, проводит повседневный контроль и проверку

⁵ Промфинплан – промышленно-финансовый план.

Свидетельства и документы

исполнения, руководит подбором кадров, несёт ответственность за выполнение плана, соблюдение финансово-договорной и трудовой дисциплины и за хозяйственное видение дела.

В частности управляющий выполняет через подведомственный ему аппарат следующие обязанности:

а) назначение и увольнение административно-технического персонала, приём и увольнение рабочих и служащих, заключение коллективных договоров и отдельных трудовых соглашений и представление о назначении и увольнении главного инженера в городской Совет депутатов трудящихся;

б) составление и представление в городской Совет депутатов техпромфинпланов и планов капитального строительства;

в) оперативно-техническое руководство производством, организация планирования работы отдельных частей (цехов предприятия), обеспечивающее максимальное использование его ресурсов; наблюдение за осуществлением капитального строительства;

г) развёрстка утверждённых планов по хозяйственно-расчётным звеньям предприятия с доведением соответствующих показателей до рабочего места;

д) контроль и проверка выполнения плана;

е) внедрение хозрасчёта в производство;

ж) распределение и регулирование материальных и денежных средств отдельных частей (цехов) предприятия, контроль и наблюдение за составлением этих средств, их движением с правильным использованием.

з) рационализация производства: проведение научно-исследовательской работы: применение изобретений, новейших технических достижений и результатов работы научно-исследовательских институтов, организация обмена техническим опытом;

и) руководство оперативной работой по материальному снабжению;

к) технологическое планирование производства, техническое нормирование производства, техническое нормирование, планово-предупредительный ремонт, паспортизация сооружения;

л) проведение мероприятий по снижению себестоимости продукции и внедрение режима экономии;

м) мобилизация внутренних производственно-технических материальных ресурсов;

н) систематический контроль над качеством продукции и надлежащей перевозкой пассажиров и грузов трамвайно-троллейбусным транспортом.

о) правильная организация труда: организация уравниловки и обезлички в области зарплаты, организованный наём рабочей силы, правильная расстановка кадров, обеспечивающая управление необходимыми техническими силами, заключение колдоговоров⁶, соблюдение установленных лимитов по фондам зарплаты;

п) проведение твёрдой дисциплины, максимальное внедрение социалистических форм труда;

р) осуществление в установленных случаях рабочего снабжения в соответствии с интересами производства;

⁶ Колдоговор – коллективный договор.

Свидетельства и документы

- с) рациональная постановка учёта и отчётности;
- т) организация и введение складского и транспортного хозяйства;
- у) утверждение отчётов и балансов, отдельных от расчётных частей управления и его подсобных предприятий (§ 15);
- ф) составление и представление в городской и Совет депутатов трудящихся калькуляций, проектов, тарифов, периодических отчётов и балансов управления.

§ 12. Управляющий ТТУ представляет последнее без особой на то доверенности во всех государственных учреждениях, предприятиях и общественных организациях, распоряжается в пределах Управления и совершает от имени его все операции, входящие в круг ведения ТТУ.

На управляющего в частности возлагается:

- а) заключение необходимых для осуществления задач ТТУ договоров и совершение юридических актов;
- б) выдача доверенностей;
- в) пользование всеми видами банковских услуг, в т.ч. пользование кредитом, открытие и закрытие расчётных, текущих и других счетов и распоряжений ими, подписание чеков, платёжных поручений, акцептирование счетов-фактур, получение денег и ценностей;
- г) в порядке и пределах, установленных законом, наём и сдачи в аренду, приобретение и отчуждение имущества;
- д) право иска и ответа на суде и в органах государственного и ведомственного арбитража, а также представительство во всех учреждениях, профессиональных и общественных организациях.

§ 13. Для распоряжений управляющего ведётся журнал.

§ 14. Порядок подписи исходящих от управления бумаг устанавливается управляющим. Всякого рода договоры, обязательства, доверенности подписываются управляющим или его заместителями без особой на то доверенности или другими лицами по соответствующим договорённостям. Все документы денежного, материального, имущественного, расчётного и кредитного характера, служащие основанием для выдачи и приёма денег, а также документы, служащие основанием для производства бухгалтерских записей, скрепляются подписью главного бухгалтера.

Отчёты и балансы подписываются управляющим или его заместителями, а также главным бухгалтером.

IV. Управление частями (цехами предприятия)

§ 15. Входящие в состав Управления оперативные звенья (цеха, особые производства, отделы снабжения и проч.) действуют на началах хозяйственного расчёта в пределах заданий, получаемых от управляющего.

Построение этих звеньев, порядок перевода их на хозрасчёт и хозяйственные взаимоотношения их между собой определяются положением и инструкциями, утверждёнными управляющим на основе издаваемых НККХ⁷ РСФСР правил и распоряжений.

⁷ НККХ – Народный комиссариат коммунального хозяйства.

Свидетельства и документы

V. Отчётность управления

§ 16. Ежегодно, в установленные сроки управляющий представляет в городской совет депутатов трудящихся на утверждение, составленные с соблюдением установленных правил, отчёт, баланс и счёт прибылей и убытков, согласно действующим указаниям.

Одновременно с представлением в городской совет депутатов трудящихся указанные материалы представлены с копии в соответствующий финорган и финансирующий банк.

§ 17. Определение размеров прибылей и убытков, распределение прибыли и определение отчислений из неё в специальные фонды и доход бюджета, покрытие убытков, а также расходование специальных фондов производится в установленном законом порядке.

VI. Обследование деятельности управления

§ 18. Обследование деятельности управление осуществляет городским Советом депутатов трудящихся; управляющий обязан предъявлять городскому совету для обозрения все книги, документы, дела и переписку и оказывать ему всякое содействие при обследовании деятельности управления.

VII. Тарифы на коммунальные услуги

§ 19. Оплата оказываемых управлению коммунальных услуг производится по тарифам, установленным в соответствии с действующим на этот предмет узаконениями и утверждениями городским Советом депутатов трудящихся по представлению Управления.

§ 20. Управлению не может быть предписано производить отпуск его продукции, оказание коммунальных услуг бесплатно или по уменьшению против установленных тарифами расценки (ст. 14 «Положение о коммунальных трестах от 23 октября 1928 года»).

Равным образом Управление вправе производить бесплатный или льготный отпуск своей продукции, оказание коммунальных услуг по собственной инициативе.

VIII. Изменение Устава Управления

§ 21. Изменение настоящего Устава производится с соблюдением ст.ст. 8, 12 и 16 «Положения о коммунальных трестах» от 23 октября 1928 г.

IX. Прекращение деятельности Управления

§ 22. Управление прекращает свою деятельность в случаях и порядке предусмотренных «Положением о коммунальных трестах» от 23 октября 1928 г. и Постановления ВЦИК и СНК СССР от 23 августа 1946 г. (С.З. № 18, ст. 151).

Верно: Зав. общим отделом Исполкома Куйбышевского городского Совета Кукушкин

ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 149. Л. 2–4.

Свидетельства и документы

№ 2

Список оперативных хозрасчётных единиц, входящих в состав ТТУ г. Куйбышева

1. Служба движения.
2. Служба подвижного состава.
3. Служба пути.
4. Главные мастерские.
5. Служба зданий.
6. Экспериментальный цех.
7. Отдел снабжения.
8. Строительная контора.

Верно: Зав. общим отделом Исполкома Куйбышевского городского Совета Кукушкин

ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 149. Л. 5.



Трамвай на линии «Куйбышев – Безымянка». Ул. Победы. Фото 1947 г.

Свидетельства и документы

№ 3

**Из обращения начальника ТТУ г. Куйбышева к директору завода № 42
и местным партийным и советским органам власти**

Трамвайно-троллейбусное управление Куйбышевского городского отдела коммунального хозяйства № 370 от 15.03.1945 г.

Директору завода № 42 тов. Уварову И.А.
Секретарю горкома ВКП(б) т. Шишлову Н.А.
Председателю Исполкома Горсовета тов. Васильеву К.П.

Близ Линдовской трамвайной остановки железнодорожная ветка вашего завода пересекает трамвайный путь.

Указанная ж.д. ветка имеет чрезвычайно большой склон и малого радиуса кривые, далеко находящиеся из допустимых пределов.

Вследствие этого в течение эксплуатационного периода этой ветки происходят жел. дорожные аварии, которые сопровождаются, как правило, нагромождением 2-3-х ж.д. разбитых вагонов на трамвайных путях.

Аварии вызывают прекращение трамвайного движения на 5-10 дней.

Последняя ж.д. авария имела место 6 марта с/г, во время которой разбито на пересечении также несколько ж.д. вагонов, выведена из строя контактная сеть и полностью изуродовано пересечение ж.д. и трамвайных путей.

До сих пор трамвайное движение не восстановлено по направлению к Оврагу Подпольщиков и последствия этой катастрофы будет ликвидировано только 17-18 марта.

Благодаря стечению случайных обстоятельств, аварии обходятся без человеческих жертв.

Однако, при наличии больших отступлений от ж.д. правил технической эксплуатации в постройке ж.д. ветки (уклон и кривые) не исключены случаи, что ж.д. вагоны могут врезаться в проходящие трамвайные вагоны, наполненные порой до отказа людьми.

Имеющаяся сигнализация – семафор, светофоры, шлагбаумы могут не оказать должного предупреждения.

Во избежание тяжёлых аварий с людскими жертвами, управление трамвая просит с момента восстановления изуродованных путей в месте пересечения установить следующий порядок пропуска ж.д. поездов через это пересечение:

1. Пропуск ж.д. составов производить только с 1 до 5 час. утра, т.е. тогда, когда прекращается трамвайное движение, тем более что по ветке завода № 42 в сутки проходит всегда не более одного поезда или

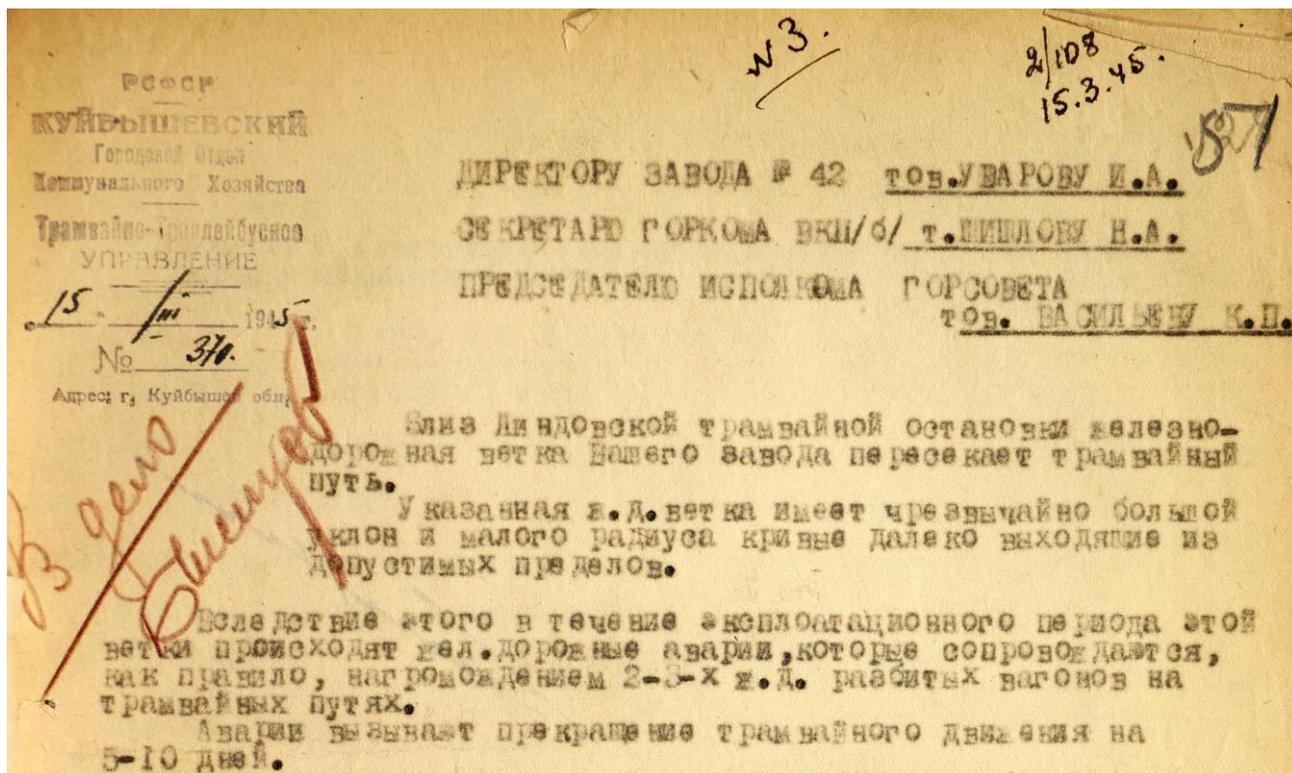
2. Пропуск ж.д. составов производить в любое время суток, но с обязательным прекращением трамвайного движения на время прохода ж.д. поездов (это время примерно 30 мин).

В этом случае Служба движения трамвая должна предупреждаться о времени пропуска ж.д. состава телефонограммой. Трамвайно-троллейбусное управление, получив такое

Свидетельства и документы

извещение, уведомит собственные узловые станции и з-д 42 о том, что на это время трамвайное движение будет прекращено.

ЦГАСО. Ф. Р-56. Оп. 2. Д. 174. Л. 51.



Фрагмент обращения начальника ТТУ г. Куйбышева к директору заводу № 42 и местным партийным и советским органам власти.

№ 4

**О пожаре 27 февраля 1945 г. в бараке, принадлежащем ТТУ г. Куйбышева,
и о сходе вагонов трамвая с рельс**

9 марта 1945 г.

Председателю Горисполкома тов. Васильеву К.П.

Докладная записка

27 февраля с/г около 3 часов ночи произошёл пожар в бараке № 17-а по Коммунистической ул., принадлежащем Трамвайно-троллейбусному управлению. В результате пожара сгорела крыша каркасно-засыпного барака постройки 1933 г. и частично обгорели стены в верхней их части.

Свидетельства и документы

Распространению пожара способствовало то обстоятельство, что вызванные по телефону пожарные команды не смогли получить воды от замерших гидрантов, расположенных в непосредственной близости от места пожара, и пользовались гидрантом, расположенным на территории трамвайного парка.

До приезда пожарных частей в тушении пожара, спасении и охране имущества проживающих в бараке принимали участие постовые пожарные трамвая и вся ночная смена по ремонту вагонов.

Семьи рабочих, проживающих в сгоревшем бараке, в тот же день были размещены временно в помещениях, принадлежащих трамваю, а после получения разрешения от Райпрокурора и решения Пролетарского Райисполкома были расселены в порядке уплотнения. Начиная с 5 марта, в жилых помещениях трамвая поселено 24 семьи, причём в доме по ул. Мичурина № 2-а размещено 67 чел., в доме по Полевой ул. № 50 – 8 чел. и в доме по Куйбышевской ул. № 58 – 15 чел. и в общежитии на территории парка – 8 чел.

Созданная мною комиссия по расследованию причин пожара в своем акте от 27 февраля с/г установила причину пожара от неисправности электропроводки и, главным образом, от щитка и ввода с наружной стороны дома.

На основании данных расследования приказом № 32 по ТТУ от 5/III-с.г. на лиц виновных в отсутствии должного контроля и наблюдения за состоянием электропроводки мной наложены следующие административные взыскания:

а) Нач[альнику] Сл[ужбы] электрохозяйства тов. ФИНК объявлен строгий выговор с предупреждением и с занесением в личное дело;

б) Нач[альнику] Сл[ужбы] зданий тов. ПШЕНИЧНИКОВУ строгий выговор.

В целях улучшения состояния противопожарной охраны мной приняты нижеследующие меры:

а) Создана и работает комиссия по тщательному изучению состояния противопожарной охраны всех жилых и производственных помещений, причём перед комиссией поставлена задача выявления всех нарушений и определения необходимых противопожарных мероприятий.

б) Выделены ответственные лица, на которых возложена обязанность поддерживать здания и сооружения в надлежащем противопожарном состоянии.

в) Нач[альнику] Сл[ужбы] электрохозяйства предложено лишать права пользования электроэнергией всех лиц, пользующихся электроотопительными приборами и не соблюдающих правил пользования электроэнергией.

г) Проводится массово-разъяснительная работа по вопросу важности соблюдения противопожарных мероприятий.

В тот же день поезд в составе моторного вагона № 147 с прицепным вагоном № 358 следующего по Н. Садовой ул. в направлении Оврага подпольщиков, под управлением вагоновожатой Лузининой, около мачты № 212 сошёл с рельс влево по направлению движения и встал поперёк встречного пути. Прицепной вагон остался на месте. Во время схода одному рабочему зав[ода] № 42 смяло ступню ноги, второй рабочий получил лёгкий ушиб. Комиссия, назначенная мною для расследования этого схода, в своём акте от 27/II-с/г установила причину схода от сочетания следующих причин:

Свидетельства и документы

а) наличия предварительного надлома рамы тележки при ударе на одном из просевших стыков;

б) наличия просевшей рессоры с правой стороны вагона по направлению движения;

в) наличия посадки правой рельсовой нитки до 20 мм при боковом разбеге вагона при подходе к месту схода у мачты № 212, вследствие уширения пути до 1555 мм.⁸

В связи с этой аварией приказом № 30 от 2/III-с/г мной приняты следующие меры:

а) произведено обследование путей для выявления дефектов, поставлен график устранения, к выполнению которого уже преступлено;

б) проводится инструктаж мастеров по осмотру вагонов и вагоновожатых по правилам технической эксплуатации.

Оба случая происшедшие 27 февраля с/г проработаны по всем цехам.

Начальник Трамв[айно]-тролл[ейбусного] управления Бакулин

ЦГАСО. Ф. Р-56. Оп. 2. Д. 174. Л. 56–56 об.

№ 5

**О ходе строительства временного профилактория для ремонта троллейбусов
в г. Куйбышеве**

9 июня 1943 г.

Куйбышевское трамвайно-троллейбусное управление – Главному управлению трамваев и троллейбусов [Народного комиссариата коммунального хозяйства РСФСР]
[...]

На ваши вопросы о ходе строительства временного профилактория для ремонта троллейбусов сообщаем:

1. В 1942 г. для строительства профилактория решением горисполкома была отведена, временно на срок до I/IV-43г., площадка на стадионе «Локомотив», как наиболее удобная по своей конфигурации и расположению, не требующая больших капитальных затрат на планировку и устройство подходов.

Это решение Горисполкома ввиду протеста Совета и физкультуры Облисполкомом утверждена не была, хотя вопрос ставился об этом несколько раз.

В самое последнее время после ряда изменений удалось подыскать другую площадку, менее удобную и меньшую по размерам в районе Красноармейской площади, которая решением Горисполкома от 26/У-43 г. № 34/4 отведена нам для совместного использования с обмывочным пунктом для автотранспорта.

2. До сих пор не имеется достаточной ясности в вопросах финансирования проектных работ и строительства временного профилактория. Мы имеем извещение Куйбышевского

⁸ При этом нормальная ширина колеи трамвая на прямых участках в СССР тогда составляла 1524 мм.

Свидетельства и документы

отделения Комбанка № 16 от 23/II-43 г. о выделении нам на I квартал 43 г. 100 000 руб. на финансирование строительства троллейбуса.

От Вас мы имеем письмо от 22/I-43г. № 22-7 о запроектировании Вами на окончание строительства троллейбуса годовой суммы 300 000 руб. и письмо от 10 мая 1943 г. № 22-43, в котором указано, что постановлением СНК РСФСР от 19/IV-43г. нам утверждено на II квартал 100 000 руб. для той же цели.

Наконец, нами получено постановление СНК СССР от 5 мая 1943 г. № 539-167/с, в котором лимита на строительство троллейбуса не выделено. Таким образом, последнее постановление аннулирует все ранее выделяемые суммы на окончание строительства троллейбуса.

3. При переговорах в Коммунальном банке получен категорический отказ его принять финансирование проектных работ по переделке имеющегося проекта временного профилактория и контактной сети на нём до соответствующего решения СНК, разрешающего перепроектирование в связи с отводом новой площадки.

По указанным причинам мы вынуждены искать каких-то других источников, чтобы оплатить необходимые работы по проектированию и строительству временного профилактория и контактной сети и в частности за счёт внелимитных капиталовложений текущего года, имеющихся в распоряжении Облисполкома.

ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 158. Л. 42.