

Брамський К.

(Українське товариство охорони пам'яток історії та культури)

Повернення Києву статусу столиці України в червні 1934 року викликало велике пожвавлення в житті міста. Серед іншого постала проблема розширення діяльності міського транспорту, розвитку його нових видів, зокрема тролейбуса. Тоді в СРСР тролейбус тільки що почали експлуатувати лише в Москві. Туди і звернулися



киятини по допомогу, але тролейбусів не одержали. У Москві їх був якийсь десяток, а промисловість шукала прийнятні технічні рішення і випробовувала їх на кожній новій машині. Разом з тим, московські колеги пообіцяли виділити комплектувальні вироби і навчити наших фахівців тролейбусній справі.

На початку 1935 року у тривале від'їздення до Москви виїхали завідувач конструкторським бюро Трамвайного заводу М.Ольшанський із бригадою слюсарів і заступник начальника служби руху С.Ребров із групою найкращих вагонноводів трамваю.

Михайло Ольшанський вивчив будову тролейбуса, особливості його технічного обслуговування, разом зі слюсарями відбув практику. У Київ він привіз технічну документацію, ескізи, шаблони. Адже саме він мав керувати виготовленням тролейбусів у себе на заводі. А тим часом Сергій Ребров разом зі своїми трамвайниками опанував техніку водіння тролейбуса. Всі успішно склали іспити й одержали посвідчення водія тролейбуса. Забігаючи вперед, скажемо, що

ставши на шлях творення, київські тролейбусники в наступні роки внесли цілий ряд важливих нововведень, які стали надбанням усього Радянського Союзу.

Незабаром у Київ прибули комплектувальні вироби на п'ять тролейбусів моделі ЛК. Працюючи за щільним графіком, бригада Ольшанського виготовила і підготувала до експлуатації всі п'ять машин.

Що являв собою такий тролейбус? Це була двовісна машина з дводверним дерев'яним кузовом загальною місткістю 45 чоловік (37 місць для сидіння). Потужність електродвигуна складала 60 кіловат. Тролейбус міг розвивати швидкість до 50 кілометрів на годину.

Одночасно з виготовленням тролейбусів на пустирі біля заводу створювався тролейбусний парк, а по вул. Червоноармійській, від парку до нинішньої площі Льва Толстого, підвішувались контактні проводи. Відкрили тролейбусний рух на маршруті довжиною 3,5 км 5 листопада 1935 року. Першу машину повів І.Чешко, за ним рушили Л.Бокач, Г.Смолін, О.Слюсаренко та М.Савченко.

Новий вид міського транспорту впевнено входив у повсякденне життя киян, завойовував їх симпатії. З року в рік зростав інвентар тролейбусів, відкривались нові маршрути. На кінець 1940 року їх діяло уже три: № 1 "Трамвайний завод – пл. III Інтернаціоналу (нині Європейська пл.); № 2 "Залізничний вокзал

– пл. III Інтернаціоналу”; № 3 “Залізничний вокзал – Трамвайний завод”. Протяжність тролейбусних ліній тоді вже становила 15,4 км; інвентар тролейбусів досяг 47 одиниць; за рік було перевезено 14,8 млн. пас., що становило 5 відсотків міських пасажирських перевезень.

На жаль, подальший розвиток тролейбусного транспорту перервала війна. За час окупації Києва фашисти завдали великої шкоди електротранспорту. Щодо тролейбуса, то вони демонтували і вивезли до Німеччини усю тролейбусну контактну мережу, а також 10 нових тролейбусів. Як транспортне підприємство тролейбусне господарство перестало існувати. Після звільнення міста все треба було розпочинати спочатку.

І тролейбусники з ентузіазмом взялись за відбудову. До річниці визволення Києва, 5 листопада 1944 року кілька тролейбусів виїхали на перший довоєнний маршрут, а до кінця року було відремонтовано уже 10 тролейбусів, виробничий цех, а в 1945-му змонтована контактна мережа на усіх довоєнних маршрутах. У відбудові електротранспорту значну допомогу надали підприємства міста – в ремонті рухомого складу, виготовленні запчастин, постачанні матеріалами. Паралельно будувались нові тролейбусні лінії.

Починаючи з 1948 року Київ почав отримувати нові тролейбуси МТБ-82. На кінець року кількість тролейбусів уже перевищила довоєнну, але попит на них набагато випереджав поставки. На кінець 1950 року протяжність тролейбусних ліній утричі перевершила довоєнну і становила 51,2 км; інвентар тролейбусів зріс до 129 машин. Довоєнні виробничі приміщення тролейбусного парку вже не задовольняли зрослих потреб, тому починається бу-

дівництво нових. У 1952 році вводиться в експлуатацію цех щоденного обслуговування тролейбусів, у 1953-му – цех технічного обслуговування, а у 1954-му – адміністративно-побутовий корпус з санаторієм-профілакторієм.

Упродовж 1957-63 рр. у місті забудовуються перші житлові масиви – Першотравневий та Відрадний, пізніше – Нивки, Сирець. Їх транспортне обслуговування покладається на тролейбусний транспорт. Невпинно зростають протяжність ліній та інвентар тролейбусів. На кінець 1960 року ці показники досягли 106 км і 290 тролейбусів; в місті уже діяло 18 маршрутів, за рік було перевезено 177,9 мільйона пасажирів.

В роки відбудови і повоєнного розвитку тролейбусного транспорту вагомий вклад у цю справу внесли головний інженер Трамвайно-тролейбусного управління (ТТУ) Михайло Ольшанський, начальник технічного відділу Леонід Денисенко, директори тролейбусного депо Роман Приходчук та Йона Шварцман, начальники відділу експлуатації депо Євген Логоша та Олександр Шкандевич, начальник цеху депо Георгій Фурман, заступник начальника енергогосподарства Анатолій Бородавка та багато інших.

Інтенсивне будівництво тролейбусних ліній і збільшення парку тролейбусів у повоєнні роки вимагали адекватного розширення ремонтної бази. В кінці 1957 року виконком міськради приймає рішення “Про відведення земельної ділянки по вул. Новоокружній (тепер Довженка) для будівництва 2-го тролейбусного депо на 200 машин” і наступного року вже розпочалось будівництво виробничих приміщень депо. До 1-го серпня 1961 року в цеху планових ремонтів

обладнали одну оглядову канаву, змонтували контактну мережу, приміщення для керівництва й відділів депо. Напередодні серпня 2-е депо прийняло перші 36 тролейбусів МТБ-82. За депо закріпили чотири маршрути: №№ 5, 7, 17 і 19. 1-го серпня 1961 року на ці маршрути з нового депо виїхало 30 тролейбусів. У листопаді додався ще один маршрут – 8-й, а парк машин збільшився до 105. Швидкими темпами депо освоювало нові виробничі потужності, нові маршрути, зміцнювало колектив інженерними кадрами. В кінці 1963 року депо уже досягло проектної потужності – його парк налічував 220 тролейбусів.

А розвиток в місті тролейбусного транспорту продовжувався. Нові тролейбусні лінії пролягли проспектами Брест-Литовським (нині Перемоги), Повітрофлотським до аеропорту Жуляни, 40-річчя Жовтня до Виставки передового досвіду в народному господарстві... Відповідно збільшувався парк тролейбусів. Два депо працювали з надмірним перевантаженням.

За клопотанням керівництва Трамвайно-тролейбусного управління в районі аеропорту Жуляни виділяється земельна ділянка для будівництва третього тролейбусного депо на 200 машин. Депо будувалося швидкими темпами, і вже з травня 1968 року стали комплектувати його кадрами, монтувати обладнання й готувати до введення в експлуатацію. 1 жовтня 1968 року з воріт 3-го депо вперше виїхали тролейбуси 9 Тр на 9-й маршрут “Хрещатик – Аеропорт”. До кінця року парк тролейбусів зріс до 25 одиниць, у наступному році – до 150 (депо вже обслуговувало 4 маршрути).

Якщо 2-е і 3-є тролейбусні депо вводилися в експлуатацію практично одне

за одним, то 4-го довелося чекати цілих 16 років, хоча земельна ділянка для його будівництва була відведена ще у 1965 році по вул. Сирецькій, 25. Будівництво депо розпочалося лише 1978 року з плановим терміном введення в експлуатацію – 1981 рік, однак воно стало до ладу аж 3 жовтня 1984-го. За розмірами території і виробничих приміщень – це найбільше з тролейбусних депо міста, розраховане на обслуговування 300 тролейбусів 9 Тр.

Спочатку за депо було закріплено один маршрут – № 18 (вранці 3 жовтня 1984 року тролейбуси цього маршруту виїхали на лінію з 2-го депо, а пізно ввечері заїхали у 4-те). Депо швидко нарощувало обсяги транспортної роботи – брало на себе все нові й нові маршрути, колектив упевнено завойовував гідне місце серед підприємств електротранспорту.

З 1986 року Київ став закуповувати тролейбуси надвеликої місткості (тривісні зчленовані) румунського виробництва ДАК-217Е. Враховуючи, що тролейбуси 9Тр уже були зняті з виробництва і експлуатаційні підприємства почали їх інтенсивно списувати, керівництво Трамвайно-тролейбусного управління вирішило більшу частину нових тролейбусів сконцентрувати у новому 4-му депо.

Ставши піонером у розвитку нового виду транспорту, київські тролейбусники в наступні роки внесли цілий ряд важливих нововведень, які стали надбанням усього Радянського Союзу.

Якісного змісту робота тролейбусників набула з приходом до керівництва колективом 2-го тролейбусного депо у липні 1964 року молодого енергійного інженера Володимира Пилиповича Веклича. Під його керівництвом і

безпосередній участі було вдосконалено систему технічного обслуговування тролейбусів – замість щоденного нічного огляду запроваджено денний – раз на 3-4 дні (це значно підвищило якість виконуваних робіт); введено бригадний метод виконання робіт з технічного обслуговування та ремонту рухомого складу (одна і та ж бригада слюсарів стала виконувати роботи як на денному огляді, так і на планово-попереджувальному ремонті, а також усувала різні неполадки (це підвищило відповідальність виконавців, у першу чергу за якісний ремонт, бо від нього залежить надійність роботи тролейбусів на лінії); вдосконалено систему матеріально-технічного забезпечення робочих місць за принципом підтримання в матеріальній коморі такої кількості запасних частин та матеріалів, яка б забезпечувала нормальну роботу усіх цехів та відділень депо; в цехах депо введено елементи наукової організації праці і технічної естетики (у ті часи на це ще мало хто звертав увагу). Здійснення цих заходів у короткий строк вивело депо в число передових не тільки в місті, а й в республіці.

Наступним, ще більш вагомим досягненням творчої думки Володимира Пилиповича стало наукове обґрунтування і практичне створення в 1966 році першого в світі тролейбусного поїзда, керованого одним водієм (багатомісного рухомого складу тоді ні в Радянському Союзі, ні в країнах Ради Економічної Взаємодопомоги ще не було). Впровадження тролейбусних поїздів розпочалось з 1968 року. Вони вирішили проблему пасажирських перевезень на найбільш пасажиронапружених маршрутах, у першу чергу на 18-му “Площа Жовтневої революції (тепер Майдан Незалежності)

ті) – площа Шевченка”, а потім і на інших. З року в рік кількість тролейбусних поїздів зростала і в 1983-му досягла максимуму – 296, коли в поїздах експлуатувалось понад 55 відсотків наявного парку машин. Експлуатувались тролейбусні поїзди до 1993 року. Завдяки їх застосуванню провізна спроможність тролейбусного транспорту збільшилась в 1,6 раза, на 800 чоловік зменшилась потреба у водіях тролейбусів. Досвід киян був запозичений багатьма тролейбусними господарствами, зокрема, Донецька, Ленінграда, Мінська, Таллінна, Риги, Херсона, Новосибірська та інших.

Різноманітний інвентар рухомого складу, що експлуатувався в депо, вимагав наявності різного технологічного оснащення для полегшення ремонту і технічного обслуговування кожного типу тролейбусів. Створенням такого обладнання активно займалася конструкторсько-технологічна група, яка була створена в 1977 році. Її очолював досвідчений інженер-конструктор Ю.А. Белов (він особисто подав близько 100 раціоналізаторських пропозицій, які впроваджені у виробництво). Тут створено десятки різних пристроїв і стендів (багато з них є універсальними, тобто придатними для обслуговування різних типів тролейбусів).

Із перших днів експлуатації 3-го депо тут працював допитливий молодий інженер Яків Ярчук. Він узявся за вдосконалення засобів механічного миття тролейбусів і розробив та впровадив пристрій для миття торця машини, два пристрої для миття коліс та пристрій для миття даху тролейбуса. Цікавим також видався його пристрій для вимірювання сходження коліс тролейбусів. На сім розробок він одержав авторські свідоцтва на винаходи.

Тривалий час депо слугувало за дослідну лабораторію Науково-дослідного і конструкторсько-технологічного інституту міського господарства Мінжитлокомунгоспу з відпрацювання стендів діагностики тролейбусів, які після того запускались у серійне виробництво і були впроваджені в багатьох містах країни.

За 75 років функціонування в Києві тролейбусного транспорту через колективи депо пройшли сотні працівників. Багато з них залишили по собі добрий слід. У колективах постійно проводиться активна робота новаторів виробництва, раціоналізаторів. Лише за останні 50 років у раціоналізаторській діяльності взяло участь понад 3 тисячі тролейбусників, які подали 5,5 тисяч пропозицій, із них понад 4 тисячі були впроваджені, що сприяло суттєвому підвищенню технологічного рівня ремонтних робіт та економії експлуатаційних витрат обсягом понад 5 мільйонів карбованців і близько 1 мільйона гривень. У міських конкурсах технічної творчості кращими раціоналізаторами визнавалися наші працівники Микола Коноваленко, Яків Ярчук, Юрій Белов, Микола Волос, Станіслав Моргун, Микола Харусь, Микола Чадюк та ряд інших.

Серед тролейбусників зросло 6 заслужених працівників транспорту України – це водії Василь Сидорук, Володимир Єфименко, Василь Кваша, Марина Антохіна, начальник маршруту Олександр Малишенко, начальник цеху Василь Ліплянський, 2 заслужених працівники сфери послуг України – водій Микола Семенець і головний інженер Куренівського депо Василь Балацький та заслужений раціоналізатор України – бригадир слюсарів Микола Коноваленко (особисто і разом з членами бригади

вніс 114 рацпропозицій, спрямованих на механізацію ручної праці, з економічним ефектом 54,7 тисяч карбованців).

На сучасному етапі тролейбусний транспорт, як екологічно чистий, набуває особливого значення. За останні 10 років у місті побудовано 114,7 км нових тролейбусних ліній, оновлено 1-е тролейбусне депо на 200 машино-місць; з 2003 року «Київпастранс» розпочав планове оновлення рухомого складу тролейбусного парку сучасними машинами великої і надвеликої місткості – за цей час придбано 344 нових тролейбуси вітчизняних і зарубіжних виробників моделей МАЗ-103Т, ЛАЗ Е-183 D1, ЛАЗ Е-301D1, Е-231 «Богдан», на тролейбусних маршрутах завершується впровадження автоматизованої системи диспетчерського управління рухом, ведеться підготовка до впровадження автоматизованої системи обліку перевезених пасажирів та оплати за проїзд. Не менш вагомими заходами з розвитку і вдосконалення роботи тролейбусного транспорту передбачені і на близьку перспективу.

Характерні техніко-економічні показники роботи тролейбусного транспорту за весь період його функціонування подаються в таблиці:

Перспективи розвитку тролейбусного транспорту в Києві визначені Генеральним планом розвитку міста до 2020 року. Згідно з цим документом він розвиватиметься інтенсивно. Передбачається побудувати понад 300 км тролейбусних ліній, зокрема:

- по вул. Крейсера «Аврора» від Амурської площі до Кільцевої дороги;
- по Кільцевій дорозі від просп. 50-річчя Жовтня до Одеської площі;

Роки	Протяжність тролейбусної мережі на кінець року, км	Кількість маршрутів, шт.	Кількість тролейбусів, один.	Річний обсяг перевезень, млн.пас.	Примітки
1935	3,5	1	7	0,05	
1940	15,4	3	47	14,8	
1945	15,0	1	10	4,2	Під час Великої Вітчизняної війни господарство було зруйновано
1950	51,2	6	129	80,5	
1955	74,6	11	198	133,9	
1960	106,0	18	290	177,6	
1965	140,5	17	467	226,9	
1970	205,1	20	737	285,3	
1975	207,6	23	774	339,3	
1980	238,2	25	1014	389,7	
1985	287,3	28	1056	390,6	
1990	317,9	31	1125	516,6	
1995	328,8	32	713	104,0	Змінилась система обліку пасажирів
2000	341,9	36	583	323,4	
2005	463,0	41	514	284,5	
2009	493,1	37	550	190,7	з настанням світової фінансової кризи тимчасово було закрито 8 маршрутів (максимально їх вже було 45).

- по вул.Сім'ї Сосніних, автодорозі на Вишневе від просп. Академіка Корольова до залізничної станції «Жуляни»;
- по Мінському шосе, автодорозі Київ-Овруч до житлового масиву Вишгород;
- по вулицях житлового масиву Гатне;
- по магістральних вулицях Вишгородського району;
- по Харківському шосе, вул.Привокзальній від Ленінградської площі до залізничного вокзалу “Дарниця”;
- по вул.Раїси Окіпної, Русанівській та Дніпровській набережних;
- по продовженню Дніпровської набережної на житловий масив Осокорки-південні та ряд інших ліній.

Для забезпечення цих ліній рухомим складом передбачається придбати понад 1000 одиниць тролейбусів різної місткості; відповідно розшириться і ремонтна база для його технічного обслуговування.

Київський тролейбус живе і розвивається.