

первый общий съезд представителей русских железных дорог. На нем было принято решение о введении прямого пассажирского и товарного сообщения на всей территории России. За время управления П. П. Мельниковым Министерством путей сообщения сеть российских железных дорог увеличилась на 7062 км.

В связи с возрастом и болезнью 20 апреля 1869 года П. П. Мельников был освобожден от должности и назначен членом Государственного Совета.

Ф. А. Герстнер прибыл в Петербург в августе 1834 года по приглашению горного ведомства. Он уже был известным в Европе специалистом в области строительства рельсовых дорог, хорошо знал состояние железнодорожного дела в Англии. Для ознакомления с особенностями ландшафта России, климатическими особенностями страны Герстнер совершил поездку в направлении Москва – Казань – Урал протяженностью более 4000 км и продолжительностью более чем три месяца. Результатом поездки была его обстоятельная записка императору Николаю I, где отмечалась настоятельная необходимость строительства железных дорог в России. В ней предлагалось строить железные дороги от Петербурга до Москвы, от Москвы в направлении Казани или Нижнего Новгорода.

У идеи строительства первых железных дорог было немало противников и оппонентов, которые, в частности, полагали, что эксплуатация железнодорожных линий в зимний период невозможна из-за снежных заносов, а в летнее время – из-за слабости грунта и железнодорожной насыпи. Поэтому Герстнер первоначально предложил построить небольшую железную дорогу, опыт использования которой опроверг бы этих скептиков.

В январе 1835 года на личном приеме у императора Николая I Ф. А. Герстнер получил высочайшее дозволение на постройку Царскосельской железной дороги. Для ее постройки была учреждена акционерная кампания с уставным капиталом в 3 млн рублей. Учредителями кампании помимо Ф. А. Герстнера были назначены А. А. Бобринский, Б. Б. Крамер, И. К. Плитт. Герстнер был утвержден в качестве руководителя строительства линии.

В записке от 31 января 1836 года Ф. А. Герстнер изложил проект Царскосельской дороги, а в марте опубликовал специальную брошюру. В ней приводились строительные, технические характеристики будущей линии и необходимые экономические расчеты. Планировалось, что железная дорога будет перевозить не менее 300 тыс. человек в год, что обеспечит 500 тыс. рублей чистого дохода. За 1938 год Царскосельской дорогой было перевезено 598 тыс. пассажиров, а через год их число достигло 726 тыс. [2, с. 34].

Официальное открытие железной дороги Петербург – Царское село состоялось 30 октября (11 ноября) 1837 года. Расстояние в 23 км поезд, управляемый Герстнером, преодолел за 35 минут. На обратном пути Герстнер, желая показать все возможности железной дороги и паровоза, развил фантастическую по тем временам скорость, покрыв весь путь за 27 минут при средней скорости 51 км/ч [2, с. 328]. Так была открыта эпоха железнодорожного строительства в России.

#### Список литературы

- 1 **Виргинский, В. С.** Возникновение железных дорог в России до начала 40-х годов XIX века / В. С. Виргинский. – М. : Государственное транспортное издательство, 1949. – 272 с.
- 2 История железнодорожного транспорта России / под общ. ред. Е. Я. Красковского, М. М. Уздина : в 2 т. Т. 1.: 1836–1917 гг. – СПб., 1994. – 336 с.
- 3 История организации и управления железнодорожным транспортом России. Факты, события, люди. К 200-летию транспортного ведомства и образования на транспорте России / под ред. А. А. Тимошина. – М. : ГОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2009. – 466 с.

УДК 656.2

## ИЗ ИСТОРИИ ДВУХПАЛУБНИКОВ

*А. А. ВАСИЛЬЕВ*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

Прототип первого двухэтажного троллейбуса СССР был собран компанией English Electric Company в 1933 году. Он назывался АЕС 664Т и мог перевозить до 74 пассажиров, из которых

32 сидели на 1-м этаже и 42 на 2-м. Троллейбус оснащался двумя двигателями мощностью по 74 кВт, что обеспечивало достаточную мощность и неплохую скорость.

Первый 2-этажный троллейбус ЯТБ-3 был выпущен на линию в Москве 15 декабря 1939 года. Троллейбус покрасили в синий цвет и дали ему номер 1. Он курсировал по маршруту № 17 от станции метро «Комсомольская» до станции «Сокол».

Заводская газета «Автомобилист» за 15 апреля 1936 года: «Еще в 1935 г. по заданию Моссовета и <...> Н. С. Хрущева <...> в Англии были заказаны два опытных одноэтажных и один двухэтажный троллейбусы. Для оформления договора на предмет приобретения троллейбусов и документации был командирован <...> инженер Осепчугов В. В.».

Даблдекер доставили морем до Ленинграда, оттуда по шоссе до Калинина (Твери), а потом опять по воде – на барже до Химок.

5 сентября 1937 года, газета «Правда»: «...начал курсировать недавно привезенный из Лондона двухэтажный троллейбус. Он ходит по Ленинградскому шоссе от Белорусского вокзала до Коптево и обратно». 1 октября, «Вечерка»: «Двухэтажный троллейбус <...> с сегодняшнего дня прекратил работу. Троллейбус снят для изучения его эксплуатации» (тогда это слово писали через О. Прим. Ф. Л.) [1].

В декабре журнал «За рулем» подробно рассказал про английский даблдекер: он проработал всего 25 дней, после чего был отправлен в Ярославль. Машину обслуживали сразу два кондуктора (один продавал билеты, второй регулировал пассажиропоток), она прошла 5725 км (то есть примерно по 230 км в день), и ЯГ перевезла 60861 пассажира. Уверяется, что простое не было даже из-за обрывов контактной сети, поскольку при необходимости троллейбус «переходил на батареи», т. е. уже тогда применяя автономный ход, который сейчас внедряют наши производители.

Тем временем АЕС в Ярославле разобрали и микрометрировали. Правда, до конца 1937 года не успели – судя по документам, завершили это в 1938-м, затратив почти 33 тысячи рублей вместо запланированных 22 тысяч с небольшим. Обратная сборка (ее закончили только в 1939-м) обошлась еще дороже: в смете указаны 35 тысяч рублей.

Чтобы ускорить работы, кузов скопировали методом дрефта, вычертив его обводы в натуральную величину на окрашенном белилами деревянном щите размером 5,5 на 3 метра. Кстати, в современных исторических публикациях утверждается, что высоту ЯТБ-3 уменьшили относительно АЕС, пожертвовав комфортом пассажиров. Мы сравнили данные – и что же? Ярославская машина действительно ниже на 20 см, но высота ее этажей отличается всего на несколько сантиметров!

Каркас кузова впервые для советских троллейбусов варили из стальных профилей (у других ЯТБ он был деревянным). А вот наружную облицовку сделали не из стальных листов, как у АЕС, а из алюминиевых – видимо, для облегчения (впрочем, машина все равно получилась тяжелее английской примерно на 700 кг).

«Для предотвращения шума и скрипа» места соприкосновения обшивки с каркасом проклеивались дерматином и войлоком. Алюминиевыми были и другие элементы: каркас лестницы, рамки открывающихся окон и панели, которыми были облицованы деревянные «каркасы дверин».

Кстати, известно, что две двери (спереди и сзади) вначале были только у одного экземпляра, но «при модернизации» их получили и другие машины. Еще экземпляры различались внутренней окраской (у трех машин – коричневая, у двух – зеленоватая, у остальных – голубая) и крышей: у восьми экземпляров она, как и у «англичанина», была однослойной (металлическая обшивка поверх дуг каркаса), а на последних двух установили еще и внутреннюю обшивку потолка – из фанеры, оклеенной дерматином.

Сиденья были «обиты ковровым материалом (в учебнике «Троллейбусы» указывается, что плюшевым. – Прим. Ф. Л) и отделаны хромовой кожей», поручни покрыты черным нитролаком, дуги каркасов сидений (а также бамперы и вентиляционные решетки) хромированы, оконные рамы покрашены под красное дерево, к спинкам сидений второго этажа привинчены опрокидывающиеся пепельницы. Красота! А чтобы пассажиры не мерзли, в салоне смонтировали «20 электропечей по 50 Вт». Из прочих любопытных деталей – подсвеченная табличка с надписью: «Мест нет» (как у английского прототипа), которую зажигал кондуктор, и примитивные контрольные приборы – лампочка, сигнализирующая о положении дверей, и электрорезонатор «кондуктор – водитель». Ну а в под-

готовке электрической части даже помогли англичане: 27 марта 1938 года «Правда» со ссылкой на The Manchester Guardian упомянула об английском инженерере, который три года проработал консультантом на заводе «Динамо» [1].



Первый двухэтажный троллейбус ЯТБ-3 в Москве:  
а – на площади Революции, 26 сентября 1938 г.; б – у Тверской заставы, 26 апреля 1938 г.

В последующие годы количество ЯТБ-3 в Москве росло. В 1940-м в городе было уже 10 двухэтажных троллейбусов, которые курсировали по 12 маршрутам. При этом практика эксплуатации показала, что такой транспорт плохо подходит для местных условий. В итоге двухэтажники решили больше не выпускать – поскольку (цитируем архивный документ) «для наших городов, особенно в зимнее время, когда снег и наледи ухудшают устойчивость машин с высоким центром тяжести, их достоинства становятся сомнительными». Новый троллейбусный цех к войне так и не закончили: в 1941 году были готовы только фундамент и часть стен, а уже после войны корпус достроили и отдали под сборку дизелей. Да и выпуск троллейбусов в Ярославле с началом Великой Отечественной завершился на отметке 922 экземпляра: стало не до них.

ЯТБ-3 был одним из самых популярных троллейбусов в Москве во время ВОВ. Он использовался для перевозки пассажиров, раненых и военных грузов. Транспорт был вместительным и удобным, что делало его идеальным транспортным средством для военных целей. Во время войны ЯТБ-3 использовались на разных направлениях. Они перевозили пассажиров с окраин Москвы в центр города, а также раненых и военные грузы с передовой в тыловые районы. Троллейбусы применялись для эвакуации населения из районов, которые находились под угрозой оккупации. ЯТБ-3 сыграли важную роль в обеспечении транспортной связи во время ВОВ. Они помогли перевезти миллионы людей и тонны грузов, что сыграло важную роль в победе над врагом [2].

#### Список литературы

- 1 Лапшин, Ф. История советских двухэтажных троллейбусов / Ф. Лапшин, М. Чемерис // Авторевю – 2020. – С. 31–36.
- 2 Сенько, В. И. История городского транспорта : [монография] / В. И. Сенько, А. А. Васильев. – Гомель : БелГУТ, 2015. – 246 с.