

ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ТРАМВАЙНОЙ ЛИНИИ КУЙБЫШЕВ–БЕЗЫМЯНКА НАКАНУНЕ И В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

© 2024

Горшенин А.В.

Медицинский университет «Реавиз» (г. Самара, Российская Федерация)

Аннотация. В канун восьмидесятилетней годовщины Победы советского народа в Великой Отечественной войне важно обратить внимание на наименее изученные и, на первый взгляд, не самые глобальные аспекты в истории тыла, который самоотверженно работал на нужды фронта. В представленной статье анализируется подобная тема – история создания трамвайной ветки, соединявшей промышленный район г. Куйбышева, Безымянку, с основной частью города. В годы войны сюда эвакуировались несколько десятков промышленных предприятий, сделав г. Куйбышев крупным самолетостроительным центром. Но Безымянка была удалена от города, где проживали многие рабочие. Нами рассматривается предыстория появления этой трамвайной линии, а также этапы ее проектирования, строительства и ввода в эксплуатацию. Благодаря появлению регулярной трамвайной линии десятки тысяч рабочих смогли добираться до оборонных предприятий, в продукции которых остро нуждался фронт. Источниками для статьи послужили неопубликованные документы из фондов федеральных (Государственный архив Российской Федерации, Российский государственный архив экономики и Российский государственный архив в г. Самаре) и региональных (Центральный государственный архив Самарской области и Самарский областной государственный архив социально-политической истории) архивов.

Ключевые слова: Безымянка; трамвай; городской транспорт; городской электротранспорт; история городского транспорта; индустриальный район Безымянка; Самара; Куйбышев; Великая Отечественная война; история повседневности.

THE HISTORY OF THE CONSTRUCTION OF THE KUIBYSHEV–BEZMYANKA TRAM LINE ON THE EVE AND DURING THE GREAT PATRIOTIC WAR

© 2024

Gorshenin A.V.

Medical University «Reaviz» (Samara, Russian Federation)

Abstract. On the eve of the eightieth anniversary of the Victory of the Soviet people in the Great Patriotic War, it is important to pay attention to the least studied, and, at first glance, not the most global aspects in the history of the home front, which selflessly worked for the needs of the front. The presented article analyzes a similar topic – the history of the creation of a tram line connecting the industrial district of Kuibyshev, Bezmyanka, with the main part of the city. During the war, several dozen industrial enterprises were evacuated here, making Kuibyshev a major aircraft manufacturing center. But Bezmyanka was located at a considerable distance from the city, where a significant part of the workers lived. We are considering the background of the appearance of this tram line, as well as its design, construction and commissioning. Thanks to the advent of a regular tram line, tens of thousands of workers were able to reach defense enterprises with much greater success, whose products were in dire need of the front. The sources for the article are unpublished documents from the collections of federal (the State Archive of the Russian Federation, the Russian State Archive of Economics and the Russian State Archive in Samara) and regional (the Central State Archive of the Samara Region and the Samara Regional State Archive of Socio-Political History) archives.

Keywords: Bezmyanka; tram; urban transport; urban electric transport; history of urban transport; industrial district of Bezmyanka; Samara; Kuibyshev; the Great Patriotic War; the history of everyday life.

Безымянка – обширная городская территория, ставшая индустриальной частью Самары. Это не административная, а скорее историческая единица города-миллионника, в границах которой сегодня располагаются три внутригородских района: Кировский, Промышленный и Советский. С Безымянкой связана история военно-промышленного развития Самары–Куйбышева в годы Великой Отечественной войны.

Тема истории рабочего района Безымянки затрагивалась в советской историографии в работах историко-архитектурного характера [1], историко-краеведческих изданиях общей тематики [2], а также в публикациях, посвященных периоду 1941–1945 гг. [3].

В постсоветские годы исследовательский интерес к истории феномена социалистического города воз-

растает [4]. Появляется группа статей, тематикой которых является история Безымянки. В публикациях В.А. Самогорова реконструируется формирование ее архитектурного облика в период 1930-х [5] и 1940–1950-х гг. [6]. В статье А.И. Репинецкого рассматривается роль Безымянки как центра авиапромышленности в период войны [7], а В.Н. Курятников освещает дипломатическое значение Куйбышева и приводит сведения об истории рабочей окраины [8]. Специфика данного района вызывает исследовательский интерес и у философов [9].

Несмотря на определенный круг публикаций по истории Безымянки, не все аспекты ее становления и развития нашли отражение в работах исследователей. Так, тема развития городского транспорта лишь упо-

минается вскользь в ряде статей. Между тем организация транспортной доступности промышленного района и связи ее с основной частью г. Куйбышева являлась стратегически важным условием, поскольку это позволило тысячам рабочих добираться до предприятий, производящих продукцию для фронта. В этой связи нами предпринята попытка реконструировать историю строительства трамвайной линии Куйбышев–Безымянка.

В ряде публикаций отмечается, что развитие промышленного района Безымянки произошло в годы Великой Отечественной войны. На самом деле, верно это отчасти, поскольку освоение этой территории началось еще в предвоенное десятилетие. История района начинается с рубежа XIX–XX вв., когда тут появляется железнодорожный разъезд под названием Безымянка. Здесь стали селиться железнодорожники и организовался маленький поселок. Рядом с ним начали разрастаться дачные массивы. Еще в дореволюционный период тут был построен Самарский железнодорожно-ремонтный завод («Сажерез»), который в годы индустриализации преобразовался в Куйбышевский завод запчастей им. В.В. Куйбышева.

В генеральном плане г. Куйбышева, составленном в 1935–1937 гг., отмечалось, что значительный прирост населения наблюдался в районе ст. Пятилетка на Безымянке [10, с. 27]. Уже на первом этапе реализации данного генплана предполагалась в числе прочего застройка районов клинической больницы, а также территории вдоль Чёрновской магистрали (ныне это ул. Гагарина) [10, с. 28]. Здесь же в числе первоочередных задач обозначалась необходимость связать район Безымянки с основной частью города с помощью строительства трамвайной линии [10, с. 30]. При этом в районе пос. Зубчаниновка предполагалось дальнейшее развитие агрокультурного и дачного хозяйства, а для их связи с городом планировалось организовать трамвайные и автобусные маршруты [10, с. 34].

Пока будущие преобразования обсуждались в рамках генерального плана, уже живущие на Безымянке люди испытывали значительные неудобства из-за своей оторванности от города, так как в это время район являлся рабочим поселком, располагавшимся от города на расстоянии более 12 км. В этой связи в 1935 г. местные власти вместе с директорами находившихся здесь предприятий отправили письмо на имя наркома путей сообщения СССР Л.М. Кагановича, в котором они просили его организовать транспортную связь Безымянки с городом. Объясняли они свою просьбу тем, что часть работников жила в городе, а добираться до заводов им крайне неудобно. Те же сотрудники, которые жили недалеко от предприятий на Безымянке, были лишены возможности ездить в город по своим бытовым и культурным нуждам. Связь с городом обеспечивалась лишь тремя небольшими автобусами, ездившими с интервалом в полчаса. Это не могло удовлетворить потребностей заводчан [11, л. 63].

Согласно принятому плану третьей пятилетки предполагалось составить проект трамвайного пути по Черновскому шоссе от клинической больницы на Безымянку и осуществить его строительство [12, с. 45]. В перспективном плане трамвайного хозяйства г. Куйбышева на третью пятилетку, относительно Безымянки, значились следующие работы: планировалась по-

стройка двухколейной трамвайной линии сначала от клинической больницы до ст. Пятилетка, затем от конечной остановки предыдущей линии организовать ветку через железнодорожные пути, связывающую с площадкой существовавших и планируемых предприятий. Затем намечалось построить линию от клинической больницы до завода № 42 (им. Масленникова) [13, л. 19].

В годы третьей пятилетки Советский Союз начинает активно готовиться к надвигающейся войне, о чем говорят значительно выросшие цифры военного бюджета страны. В ходе подготовки проводится создание в глубине СССР заводов-дублеров, на случай вторжения неприятеля и занятия им западных регионов страны. В этой связи в августе 1940 г. выходит секретное постановление Комитета обороны при Совнаркоме СССР, в соответствии с которым в г. Куйбышеве, на Безымянке, начинается строительство двух самолетостроительных и одного моторостроительного заводов. Они должны были быть введены в строй в конце 1941 – начале 1942 гг. [14, л. 1].

Будущие заводы, впрочем, как и существовавшие здесь предприятия, а также жилые массивы, нуждались в соответствующей инфраструктуре – электроэнергии, водопроводе, канализации и транспорте. Активизировались работы по завершению Безымянской ТЭЦ, строительство которой началось еще в 1938 г. [5, с. 90].

Вместе с началом строительства ТЭЦ встал вопрос о потребности связать окраинную Безымянку с основным городом путем строительства автомобильной дороги и организации трамвайного сообщения. Проект готовила Государственная проектно-изыскательская контора по проектированию дорожно-транспортного строительства «Дортранспроект» [15, л. 63]. В 1939 г. проводились подготовительные работы к строительству трамвайной линии и автомобильной дороги, включавшие в себя осуществление изысканий, составление проекта и сметы к нему, а также организацию временных строений и заготовку части строительных материалов. Все это было оплачено куйбышевским заводом им. Масленникова [16, л. 8].

В ноябре 1940 г. Исполком Куйбышевского горсовета организовал при горкомхозе Управление строительства трамвайного пути и автодороги Куйбышев–Безымянка, возложив на него обязанности заказчика. Начальником данного управления был назначен заместитель заведующего горкомхоза П.И. Буйнов. Его задачей стало заключение от имени управления договора с конторой «Дортранспроект» и другими организациями на все проектные и изыскательские работы. На выполнение самих строительных работ надлежало заключить договор с трестом «Коммундортранстрой» Наркомата коммунального хозяйства РСФСР [17, л. 96].

Проектное задание по трамваю включало в себя постройку следующих объектов: трамвайной линии по Чёрновской магистрали от завода № 42 (им. Масленникова) до железнодорожной станции Безымянка протяженностью 18,5 км; две тяговые подстанции (по 1800 кВт каждая) и первую очередь трамвайного парка на 100 вагонов. Также предполагалось приобрести подвижной состав в числе 9 поездов (моторный и прицепной вагоны). Что касается сроков, то проектно-сметные работы следовало завершить к 1 января

1940 г., а в течение 1940 г. надлежало построить одноколейный путь с разъездами и тяговую подстанцию, а также закупить часть подвижного состава. Построить второй колеи и парка предполагалось осуществить в 1941 г. [18, л. 38].

«Дортранспроект» составил проект строительства депо, которое должно было возводиться в три очереди и в итоге вместить 250 вагонов. Первая очередь – на 120 вагонов, вторая – на 100 и третья – на 30 единиц подвижного состава [19, с. 1].

Само строительство трамвайной ветки и автодороги началось в 1940 г. А так как в организации транспортной связи между городом и Безымянкой был заинтересован ряд предприятий, то финансирование этих работ в 1940 г. осуществлялось несколькими союзными наркоматами, в ведении которых они находились: боеприпасов, мясной и молочной промышленности, нефтяной промышленности, общего машиностроения и авиационной промышленности [20, л. 1].

Строительство затягивалось, и для его ускорения, ввиду близкой войны и необходимости быстрее связать город с площадкой строящихся заводов, а также для обеспечения транспортных нужд уже существовавших там предприятий работы были переданы в ведение созданного согласно постановлению советского правительства от 1 февраля 1941 г. Куйбышевского филиала Специального проектного бюро 1-го Государственного проектного института Наркомата авиапромышленности СССР. Основной функцией данного филиала значилось обеспечение полной увязки хода строительно-монтажных работ с проектированием. Главным инженером разрабатываемого проекта стал Б.П. Маковский [21, л. 1].

Уже в апреле 1941 г. к строительству трамвайной линии было привлечено Управление Особого строительства Наркомата внутренних дел СССР (УОС НКВД). Тогда же был подписан договор, действовавший до конца декабря 1941 г., в котором обозначалось, что данное управление должно было завершить строительство трамвайной ветки и автомобильной дороги, а также осуществлять технадзор и решать все организационные вопросы, связанные с необходимостью освобождения участка строительства линии.

В свою очередь УОС НКВД заключило договор с Управлением технического надзора по строительству трамвая Куйбышевского горкоммунотдела, которое должно было осуществлять технический контроль за ходом и качеством выполнения работ, а также производить необходимые испытания конструкций и сооружений как в процессе строительства, так и при их приемке [17, л. 138].

В силу необходимости скорейшего завершения строительства, надлежало уменьшить объем работ и удешевить их, для чего конторой «Дортранспроект» был переработан проект. В результате оказался оптимизированным проект трамвайного депо и сокращены работы по сооружению пути, соединявшего напрямую Безымянскую линию с транспортной сетью старой части города [22, л. 35].

При этом в некоторых аспектах в проекте оказались недоработки. Так, в ходе строительства потребовалось предусмотреть холодный выгреб для фекально-хозяйственных вод у территории строящегося трамвайного парка и согласовать эту работу с Госавтоинспекцией [15, л. 17].

К началу лета 1941 г. работы по сооружению трамвайной ветки на Безымянку шли полным ходом. В это время здесь было задействовано 835 работников, извлечено 57 тыс. м³ земли и уложены шпалы. Рельсами и шпалами строительство было обеспечено, но при этом ощущалась нехватка древесины в объеме 150 тыс. м³ [23, л. 49].

Несмотря на жесткий контроль и уменьшение проектного объема работ, строительство трамвайной ветки затягивалось. Фактором, усложнившим работы, стало начало Великой Отечественной войны и все вытекающие отсюда последствия.

Во избежание дальнейшей задержки работ, в августе 1941 г. руководство строительством разрешило при отсутствии антисептированных шпал, производить укладку шпал, которые не обрабатывались антисептиком [17, л. 2].

Уже к концу августа 1941 г. обнаружился ряд причин, приводивших к отставанию от графика осуществления работ. Во-первых, несмотря на указание главного инженера УОС о неполной балластировке (а именно временные шпальные ящики не засыпать), засыпка была произведена полностью и балластировался даже второй путь, что вызывало угрозу нехватки песка для балластировки левого пути к сроку. Во-вторых, доставка рельсов и шпал производилась автотранспортом и лошадьми, а не паровозом, как было решено на совещании. В-третьих, крайне медленно шло проектирование контактной сети участка трамвайного пути к заводской площадке [24, л. 76].

В последние месяцы строительства Куйбышевский обком ВКП(б) довольно строго курировал ведущиеся работы. Периодически при секретаре обкома ВКП(б) проводились совещания, посвященные строительству трамвайной линии. Одно из крупных состоялось 2 октября 1941 г., на котором рассматривались причины задержки строительства и был принят ряд директивных указаний на этот счет [25, л. 1].

Строительство линии, соединявшей Куйбышев и Безымянку, завершилось в начале ноября 1941 г., а 8 ноября стало осуществляться регулярное движение. Третий маршрут соединял два конечных пункта: Линдовский рынок и Безымянку (рис. 1). Конечная остановка именовалась «4-й район УОС НКВД» и находилась в районе современной площади Кирова. Протяженность новой линии составляла 18,9 км [26, л. 128].

Линия являлась двухколейной, кроме разворотного кольца в поселке Кузнецова: тут трамваи шли по кругу, следуя по улицам Московской, Мичурина, Клинической и Пролетарской. Пассажиры, хотевшие попасть в старую часть города, должны были пересест в трамвай маршрута № 1 у Линдовского рынка, который следовал отсюда до Хлебной площади. На Безымянке новая линия заканчивалась у 4-го района УОС НКВД СССР. На протяжении всей линии было 6 остановок: «Клиническая больница», «Отделение милиции № 9», «Сад-совхоз», «Машстрой», «Стахановский поселок» и петля у 4-го района УОС НКВД [12, с. 49].

К моменту начала работы трамвайной линии обустроили открытые площадки с деревянным настилом для пассажиров только на трех остановках. Хотя по проекту на посадочных площадках должны были быть павильоны для пассажиров, но их построить не успели [27, л. 8 об.].



Для строившейся ветки трамвая в город поступило 32 вагона, из которых 12 моторных и 20 прицепных. Прекрасным дополнением к ним стали 10 моторных вагонов, привезенных в Куйбышев из Воронежа эвакуированным оттуда авиационным заводом № 18 им. К.Е. Ворошилова [28, л. 134]. А это значило, что потребуются и кадры, которые будут обслуживать вагоны и в целом путь. Так как трамвайное хозяйство испытывало нехватку кадров из-за мобилизации части персонала, то в связи со строительством Безымянской линии остро встал вопрос о персонале для нее. Куйбышевским филиалом Московского института технического обучения массовых кадров Наркомата коммунального хозяйства РСФСР проводилось обучение персонала будущей линии. В октябре–ноябре 1941 г. было выпущено две группы вагоновожатых общей численностью 46 человек. В сентябре–октябре 1941 г. закончили обучение 60 кондукторов, обучавшихся в составе трех групп. Была еще одна группа технических работников (дежурные по

Единственным решением транспортной проблемы Безмянки было укрепление и расширение трамвайной сети. В этой связи 11 апреля 1942 г. советское правительство за подписью заместителя Совнаркома СССР Р.С. Землячки издает распоряжение, согласно которому Наркомат коммунального хозяйства РСФСР должен был в 1942 г. выполнить на договорных началах с Наркоматом внутренних дел СССР, за счет его лимитов и материальных ресурсов, на Безмянской площадке ряд мероприятий. Среди них балластировка построенных трамвайных путей и завершение строительства рельсов по ул. Луначарского, чтобы пассажиры не пересеживались в районе Линдовского рынка на другой маршрут, а могли напрямую ехать с Безмянки в старую часть города. Этим же распоряжением обозначалась необходимость завершить строительство трамвайного депо и тяговой под-

станции. И для решения вышеуказанной проблемы надлежало провести прокладку двухколейного трамвайного пути от петли у 4-го района УОС НКВД до заводов Наркомата авиапромышленности СССР [32, л. 17].

Лишь к июлю 1943 г. силами УОС НКВД закончено строительство этого участка пути, благодаря которому рабочим теперь можно было не преодолевать пешком весь этот участок. Здесь начал курсировать трамвай № 8, который отвозил рабочих от петли у 4-го района УОС до заводской площадки (см. рис. 1). Но находился этот маршрут не на балансе трамвайно-троллейбусного управления, а на балансе Наркомата авиапромышленности [12, с. 52]. Безьянское депо для обслуживания, ремонта и стоянки вагонов было пущено во временную эксплуатацию лишь в мае 1944 г. [19, с. 1].

Подводя некоторые итоги, отметим, что промышленное развитие Безьянки планировалось еще в предвоенные годы. Уже в генплане города и плане третьей пятилетки обозначалось создание трамвайной линии, соединявшей Куйбышев с Безьянкой. Проектированием этой ветки занималась контора «Дортранспроект», а в самом строительстве поочередно принимали участие заинтересованные заводы, наркоматы, в ведении которых они находились, и Управление особого строительства НКВД СССР. Несмотря на задержку пуска трамвая в эксплуатацию и сокращение объема работ по строительству депо и подъездной линии к заводам, ветка Куйбышев–Безьянка начала эксплуатироваться в ноябре 1941 г., обеспечив городским транспортом тысячи рабочих оборонных предприятий, ежедневно доставляя их туда на протяжении всего периода Великой Отечественной войны.

Список литературы:

1. Моргун А.Г. От крепости Самара до города Куйбышева: заметки об архитектуре. Куйбышев: Кн. изд-во, 1986. 224 с.
2. Куйбышевская область: историко-экономический очерк. Куйбышев: Кн. изд-во, 1977. 404 с.
3. Храмов Л.В. Трудящиеся Куйбышевской области в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг. Куйбышев: Кн. изд-во, 1985. 80 с.
4. Меерович М.Г. Соцгород – базовое понятие советской градостроительной теории первых пятилеток // Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета. 2009. № 4 (25). С. 51–56.
5. Самогоров В.А. Архитектурно-планировочное формирование промышленного района города Куйбышева – Безьянка в 1930–1950-е годы // Градостроительство

и архитектура. 2018. Т. 8, № 2 (31). С. 89–94. DOI: 10.17673/vestnik.2018.02.15.

6. Самогоров В.А. Жилые кварталы авиазаводов в индустриальном районе Безьянка в г. Куйбышеве (1940–1950-е) // Градостроительство и архитектура. 2021. Т. 11, № 3 (44). С. 84–96. DOI: 10.17673/vestnik.2021.03.13.

7. Репинецкий А.И. Безьянка – ядро авиационного комплекса Среднего Поволжья в годы Великой Отечественной войны // Историческая этнология. 2021. Т. 6, № 1. С. 15–29. DOI: 10.22378/he.2021-6-1.15-29.

8. Курятников В.Н. На перекрестке мнений: Куйбышев в годы Великой Отечественной войны (1941–1943 гг.) // Вестник Самарского университета. История, педагогика, филология. 2024. Т. 30, № 3. С. 63–71. DOI: 10.18287/2542-0445-2024-30-3-63-71.

9. Иливицкая Л.Г. Центр и периферии города: хроно-топические конфликты // Ярославский педагогический вестник. 2019. № 2 (107). С. 153–157. DOI: 10.24411/1813-145x-2019-10364.

10. Большой Куйбышев: краткое изложение генерального проекта реконструкции г. Куйбышева: материал к пленуму Куйбышев. гор. совета Р.К. и К.Д. / сост. И. Гордеев, А. Каневский, С. Кац. Куйбышев, 1937. 34 с.

11. Центральный государственный архив Самарской области (ЦГАСО). Ф. Р-171. Оп. 50. Д. 394.

12. Тархов С.А. История Самарского городского электрического транспорта. Самара: Волга-Бизнес, 2005. 127 с.

13. ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 97.

14. ЦГАСО. Ф. Р-2064. Оп. 2. Д. 3.

15. ЦГАСО. Ф. Р-2064. Оп. 1. Д. 286.

16. ЦГАСО. Ф. Р-171. Оп. 54. Д. 51.

17. ЦГАСО. Ф. Р-171. Оп. 54. Д. 36.

18. ЦГАСО. Ф. Р-2195. Оп. 2. Д. 7.

19. Иоргов А.П. По велению военного времени // За регулярный рейс (Самара). 1994. 28 апреля (№ 7). С. 1.

20. ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 135.

21. ЦГАСО. Ф. Р-2064. Оп. 1. Д. 6.

22. Российский государственный архив в г. Самаре. Ф. Р-852. Оп. 2–6. Д. 2.

23. Самарский областной государственный архив социально-политической истории (СОГАСПИ). Ф. 656. Оп. 32. Д. 63.

24. ЦГАСО. Ф. Р-2064. Оп. 1. Д. 24.

25. СОГАСПИ. Ф. 656. Оп. 32. Д. 75.

26. Российский государственный архив экономики. Ф. 1. Оп. 2. Д. 453.

27. ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 143.

28. ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 159.

29. ЦГАСО. Ф. Р-950. Оп. 1. Д. 148.

30. Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. Р-5446. Оп. 43а. Д. 6337.

31. ГАРФ. Ф. Р-5446. Оп. 43. Д. 6329.

32. ЦГАСО. Ф. Р-56. Оп. 47. Д. 7.

Информация об авторе(-ах):	Information about the author(-s):
Горшенин Александр Владимирович , кандидат исторических наук, доцент кафедры гуманитарных дисциплин; Медицинский университет «Реавиз» (г. Самара, Российская Федерация). E-mail: aleksandr_gorshenin@rambler.ru.	Gorshenin Aleksandr Vladimirovich , candidate of historical sciences, associate professor of Humanities Department; Medical University «Reaviz» (Samara, Russian Federation). E-mail: aleksandr_gorshenin@rambler.ru.

Для цитирования:

Горшенин А.В. История строительства трамвайной линии Куйбышев–Безьянка накануне и в годы Великой Отечественной войны // Самарский научный вестник. 2024. Т. 13, № 4. С. 87–91. DOI: 10.55355/snv2024134208.