

УДК 93/94 : 73.01.09

## РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В УЛЬЯНОВСКЕ В ГОДЫ IX-X ПЯТИЛЕТОК

© 2019 Р.А. Мухамедов, М.И. Хисамов, А.В. Филатов

Ульяновский государственный педагогический университет им. И.Н. Ульянова

Статья поступила в редакцию 27.02.2019

В статье предпринята попытка проанализировать ключевые особенности пассажирской транспортной инфраструктуры города Ульяновска в 1970-1980 гг. Авторы показывают, что пассажирский транспорт является важным связующим звеном системы городского хозяйства, без которого существование города как единого целого не представлялось бы возможным, а пик его развития приходится именно на годы девятой и десятой пятилеток, когда в городе осуществлялось интенсивное строительство. Проблема анализируется на базе архивных источников, почерпнутых из фондов ГАУО и ГАНИУО и впервые введенных в научный оборот. В работы освещены тенденции развития пассажирского транспорта, а также его проблемы и достижения.

*Ключевые слова:* Ульяновск, грузтакси, пассажирский транспорт, Ульяновскавтотранс, автобус, троллейбус, трамвай, такси, транспортный маршрут.

На настоящей момент времени одной из неосвещенных и требующих детального внимания является проблема пассажирского транспорта. Актуальность данной проблемы обуславливается прежде всего тем, что пассажирский транспорт является важным связующим звеном системы городского хозяйства, без которого существование города как единого целого не представлялось бы возможным.

В Ульяновской области в связи с подготовкой к столетию со дня рождения В.И. Ленина в период восьмой пятилетки осуществлялось строительство новых объектов культурного и промышленного значения<sup>1</sup>. Появление спальных районов и промышленных и культурных центров потребовало от местных властей предпринять меры по повышению эффективности транспортного сообщения<sup>2</sup>. В 1966 году объем пассажирских и грузовых перевозок

возрос на 17, 4%, а уже в 1969 – на 74, 3% по сравнению с показателями 1965 года – 112 млн рейсов<sup>3</sup>. Водители автобусов не только успешно справлялись с плановыми показателями, но и зачастую перевыполняли их. Например, в январе, феврале и апреле 1969 года автотранспортниками был перевыполнен на 17,8 процента план по пассажирским перевозкам<sup>4</sup>. Во многом это стало возможным вследствие увеличения количества транспортных средств. Если в 1965 году в автопарках находилось 700 автобусов, то уже в 1970 году – 1200. На городских маршрутах работали 915 транспортных средств, а на междугородных – 315<sup>5</sup>. В 1971 году транспортное управление получило 261 транспортное средство, среди них 19 автобусов «Икарус-250» и «Турист» и 97 автобусов специального назначения. В целом за период 1970-1980 гг. количество пассажирских автобусов в городе Ульяновске увеличилось в 1,5 раза и составило в 1980 году 1800 транспортных средств<sup>6</sup>. Всего в городе действовало 12 маршрутов, общая протяженность которых составляла 1920 км<sup>7</sup>. Стоит отметить, что столь значительный рост количества транспортных

*Мухамедов Рашид Алимович, доктор исторических наук, профессор кафедры истории.*

*E-mail: rasi56@mail.ru*

*Филатов Артем Владимирович, аспирант кафедры истории. E-mail: 2740604@mail.ru*

*Хисамов Марат Ильгизович, аспирант кафедры истории. E-mail: Mr. marat.ul@icloud.com*

средств связан прежде всего с увеличением численности населения.

Тем не менее, согласно архивным документам и материалам местной периодической прессы, Ульяновскавтотрансу полного удовлетворения потребности населения в пассажирских перевозках достигнуть не удалось. В частности, в Заволжском районе постоянно фиксировалось инспекцией нарушение интервалов движения автобусов по причине затора на Волжском мосту, а также низкого технического состояния подвижного состава. Ульяновскавтотранс периодически получал в свой адрес жалобы различного рода со стороны пассажиров. Например, только за 1979 год поступило 45 жалоб от пассажиров: на неправильные действия водителей – 19; на срывы рейсов – 5; на недобросовестное обслуживание участников Великой Отечественной войны – 2; неправильное взимание стоимости проезда – 5; на продажу оставленных вещей – 1; на грубость со стороны кондуктора – 13<sup>8</sup>.

Осенью 1972 года в Ульяновскую область из Саратовского региона были доставлены 9 троллейбусов. По решению местных властей троллейбусы первоначально были отправлены в Ульяновск, в Засвияжское депо, где были подвергнуты проверке на предмет наличия возможных повреждений. У трех троллейбусов был обнаружен дефект – утечка тока. Потребовался ремонт тяговых двигателей, который занял продолжительное время ввиду отсутствия необходимого оборудования. После произведенного ремонта троллейбусы были перевезены в Заволжское депо, где и были введены в эксплуатацию<sup>9</sup>.

Согласно мемуарам мастера депо А.Я. Вдовина: «Первое время нам приходилось работать в ужасающих условиях: не имелось в депо специальных комнат, оконные рамы не были застеклены. Руководил поиском кадров в депо Лапшин. Он сумел привлечь грамотных специалистов по ремонту троллейбусов: Ботарева, знавшего в совершенстве механику и электронику, Дворянинова – мастера слесарных работ, и Ананьева. По распоряжению Лапшина

мы несколько раз отправлялись на курсы повышения квалификации в Чебоксары. Курсы позволили нам, ремонтникам и водителям, освоить устройство троллейбуса, а также азы вождения»<sup>10</sup>.

Первое время не существовало контактной сети в самом депо. Из-за этого водители троллейбусов для повышения навыков вождения были вынуждены собираться в несколько групп, каждая из которых вручную пыталась доставить троллейбус до кольца. Доставив троллейбус до кольца, водители выбирали, кто и в каком порядке будет производить обкатку транспортного средства<sup>11</sup>. Как вспоминал Вдовин: «... для возвращения троллейбуса в депо мы зачастую прибегали к хитрости – использовали двухколесный асфальтовый каток. С помощью тросов мы прикрепляли троллейбус к данному транспорту, и тот его вез»<sup>12</sup>.

3 апреля 1973 г. произошла реорганизация управления городского электротранспорта, в ходе которой управление стало заниматься кроме трамваев и троллейбусным сообщением. Под контролем реорганизованного управления началась интенсивная подготовка к открытию троллейбусных пассажирских перевозок, которая завершилась 11 января 1974 года. Первый маршрут пассажирского троллейбуса проходил от Оренбургской улицы до ж/д станции Верхняя Терраса<sup>13</sup>.

Однако запуск нового транспорта в Ульяновске не был воспринят с энтузиазмом жителями, так как многие из них не доверяли новой технике. В частности, согласно мемуарам Г.П. Козлова, работавшего инструктором по вождению троллейбусов, запуск нового транспорта проходил так: «Партия дала нам разрешение на начало движения. Мы оповестили всех водителей троллейбусов, обговорили маршрут, расписание движения, а затем двинулись в путь. Троллейбусы останавливались на автобусных остановках. Были очень сильные холода, температура нередко опускалась до – 25 градусов. Граждане стояли на остановках, ожидая транспорт. Однако, когда перед ними останавливался троллейбус, то в него никто не

входил. Многие водители жаловались, что они всячески старались уговорить их сесть, но те под любым предлогом отказывались. Зачастую доходило даже до абсурда – водители предлагали бесплатно довезти ульяновцев, но те отказывались»<sup>14</sup>. Стоит отметить, что во многом нежелание ульяновцев первое время пользоваться троллейбусами было вызвано неудобством маршрута. Когда в 1976 году был открыт второй маршрут, конечной остановкой которого стал машиностроительный завод им. Володарского, в отчетах горкома был зафиксирован бурный рост пассажиров. Согласно отчёту, лишь за 1976 и 1977 годы троллейбусный транспорт перевез более шести миллионов граждан<sup>15</sup>.

В 1977 году был разработан долгосрочный план по развитию электротранспорта в Ульяновске на десятую и одиннадцатую пятилетки. Согласно плану, должны быть открыты троллейбусные маршруты от Заволжья до Засвияжья и аэропорта. Кроме этого, должно быть построено троллейбусное депо рядом с образовательным учреждением ДОСААФ, расположенным рядом со Свягой. Однако уже в 1980 году местные органы власти признали, что план фактически невыполним в указанные сроки, из-за чего было решено от него отказаться<sup>16</sup>.

В Ульяновске наравне с автобусами и электротранспортом в рассматриваемый период большую долю в городских пассажирских перевозках прочно заняло такси. Количество таксомоторов в городе постоянно увеличивалось. Если в 1970 году в городе в общей сложности в эксплуатации было 2000 таксомоторов, то уже к 1980 году данный показатель возрос в 3 раза<sup>17</sup>. Услугами городских таксомоторов ульяновцы пользовались преимущественно в вечерние или ночные часы, когда автобусы и электротранспорт прекращали свою работу на маршрутах. Также такси пользовались граждане, которым было необходимо в кратчайший срок добраться в удаленные части города, куда не был проложен автобусный и электротранспортный маршрут. Несомненным преимуществом такси перед автобусами была их

высокая скорость, а также комфортабельность. Однако цена за проезд в таксомоторе была в два или три раза выше нежели в иных транспортных средствах. При этом большая часть населения Ульяновска могла себе позволить воспользоваться услугами данного вида транспорта. Если в 1960-х годах к услугам такси могли обращаться лишь преимущественно состоятельные ульяновцы, то уже в 1970-х оно постепенно становится одним из самых доступных видов транспорта<sup>18</sup>.

В течение 1970-1980-х годов в Ульяновске значительно возрастает количество такси, а также формируются парки по ремонту транспортных средств и гаражи, где оказываются водителям такси технические услуги. Строятся и специальные охраняемые парковки, где водитель таксомотора мог бы оставить свое транспортное средство, не опасаясь возможного хищения злоумышленниками.

Среди большинства водителей таксомоторов преобладало убеждение, согласно которому к выполнению плановых показателей стремиться совершенно невыгодно. Поэтому большинство шоферов таксомоторов старалось извлечь личную выгоду, зачастую в отчете скрывая сам факт перевозки, а полученные от клиента денежные средства присваивая себе. Данные водители в погоне за прибылью были совершенно безразличны к пожеланиям клиента и при выборе маршрута старались всячески его сократить<sup>19</sup>.

Однако встречались среди водителей такси также и высококлассные, ответственные специалисты. Высоких показателей по перевозкам пассажиров на такси добилась комсомольско-молодежная бригада имени 60-летия ВЛКСМ под руководством В.В. Артамонова, водителя с 20-летним стажем. В 1980 году его бригада заняла первое место по пассажирскому автопредприятию среди комсомольско-молодежных бригад и получила красный вымпел Засвияжского райкома ВЛКСМ. Артамонов занимался не только перевозками пассажиров, но и наставлял молодых водителей<sup>20</sup>. Под его руководством

отличными специалистами стали Р. Исхаков, Е. Ховрин, П. Нагачин, Д. Лысюк, И. Мубаракшин и другие. Бригада постоянно организовывала совет, на котором коллективом водителей такси решались вопросы, связанные с организацией безопасности движения и культурой обслуживания потенциальных клиентов<sup>21</sup>. На собраниях бригады Артамонов старался вывести у коллег причину, вызвавшую у клиента недовольство, а затем создать эффективный план по устранению данного недостатка. Нередко решением совета из бригады исключались злостные нарушители, отказывавшиеся встать на путь исправления<sup>22</sup>. Бригада Артамонова старалась постоянно улучшать показатели. Для этого они не ждали, когда пассажир сам найдет такси, а старались сами искать пассажиров. Шоферы бригады не стремились выбрать наиболее удобный для них маршрут, а прислушивались к просьбам клиента. Довольные клиенты зачастую оставляли положительные отзывы, что служило подтверждением мастерства членов бригады. В частности, в 1979 году бригада Артамонова перевыполнила плановые показатели на 40%, этому способствовали, по нашему мнению, спорт и здоровый образ жизни<sup>23</sup>.

Если сопоставить количество доступных в Ульяновске таксомоторов с численностью жителей, то на каждые 100 человек приходилось от 0,03 до 0,07 такси. Отталкиваясь от данных показателей, можно утверждать,

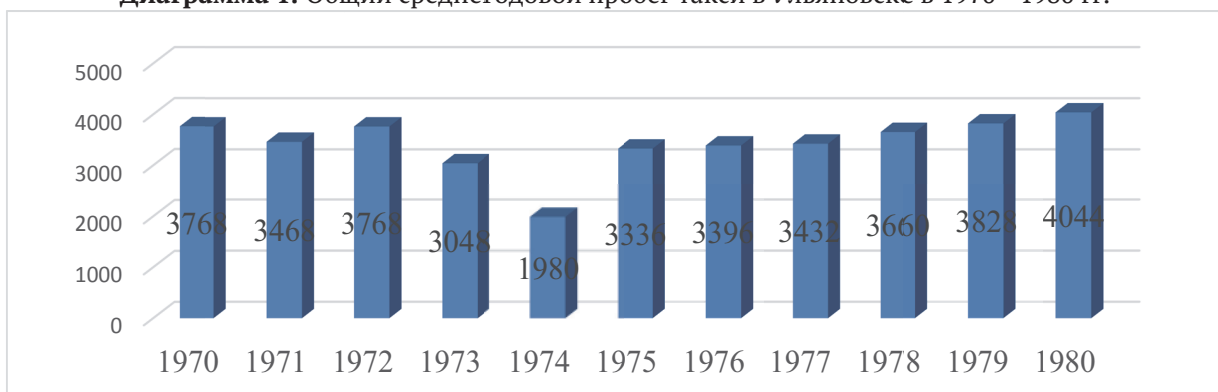
что такси никак не являлось альтернативным вариантом автобусам и электро-транспортным средствам. В 1980 году таксомоторы использовались ульяновцами преимущественно редко<sup>24</sup>.

Подтверждением этого факта может служить анализ функционирования городского такси. В частности, отразить наглядно эффективность использования таксомоторов в Ульяновске позволит исследование статистических данных об общем (см. диаграмма 1) и платном среднегодовом пробеге таксомоторов (см. диаграмма 2).

В среднем соотношение платного пробега к общему в Ульяновске составило 79%. Однако к данному показателю необходимо прибавить также и издержки на техобслуживание, ремонтные работы и бензин. Другим показателем эффективности использования такси может служить среднесуточный пробег (см. диаграмма 3).

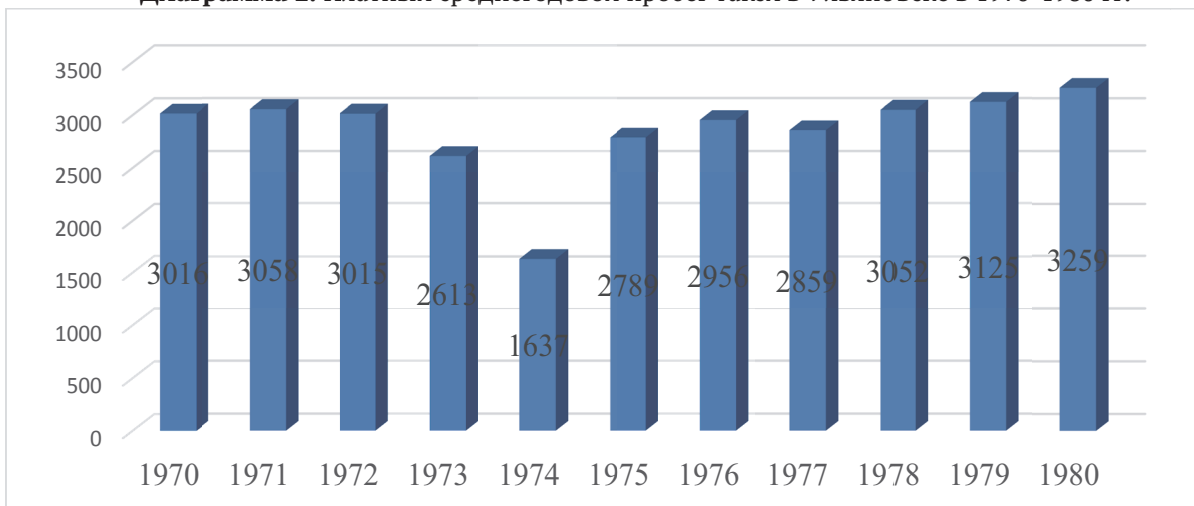
Если анализировать среднесуточный пробег такси в динамике за рассматриваемый период, то можно отметить, что фактически такси при условии учета средней скорости движения в Ульяновске в 45 км функционировало в среднем около 7 часов, а остальное время поджидало пассажиров. Зачастую в городе шоферы эксплуатировали такси низкого качества, что объяснялось отсутствием регулярной поставки необходимого количества новых легковых транспортных средств. Исходя из вышеизложенного, можно утверждать, что работа такси в

**Диаграмма 1.** Общий среднегодовой пробег такси в Ульяновске в 1970 - 1980 гг.



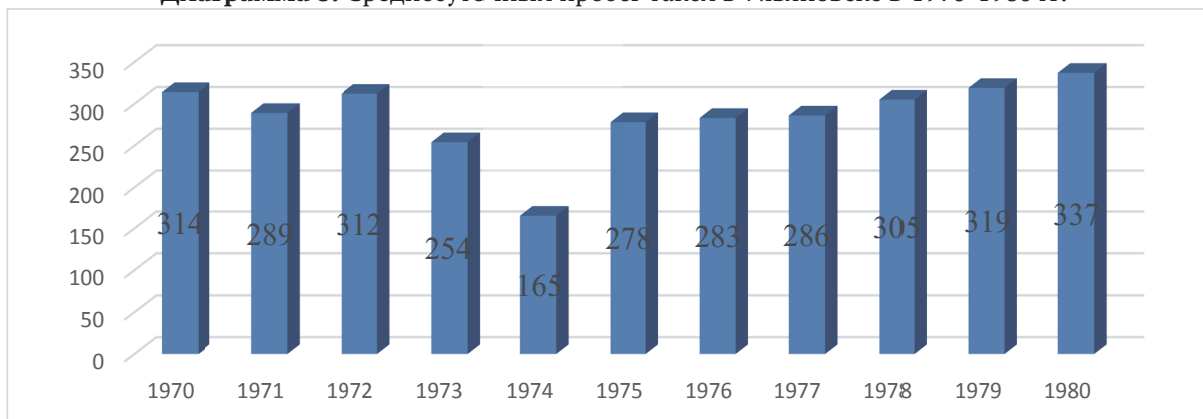
\*Составлено по материалам: ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 8. Д. 7. Л. 4; ГАНИ УО. Ф. 8. Оп. 74. Д. 141. Л. 11; Ульяновская область за годы пятилеток. Статистический ежегодник. Ульяновск, 1979. С. 268.

**Диаграмма 2.** Платный среднегодовой пробег такси в Ульяновске в 1970-1980 гг.



\*Составлено по материалам: ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 22. Д. 32. Л. 11; ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 7. Д. 725. Л. 15; Ульяновская область за годы пятилеток. Статистический ежегодник. Ульяновск, 1979. С. 268.

**Диаграмма 3.** Среднесуточный пробег такси в Ульяновске в 1970-1980 гг.



\*Составлено по материалам: ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 8. Д. 7. Л. 4; ГАНИ УО. Ф. 8. Оп. 74. Д. 141. Л. 11; Ульяновская область за годы пятилеток. Статистический ежегодник. Ульяновск, 1979. С. 268.

городе отличалась невысокой экономической эффективностью.

Таким образом, проведенный анализ развития пассажирского транспорта в Ульяновске в период девятой и десятой пятилеток свидетельствует о том, что в городе были сформированы разноплановые системы пассажирского транспорта: автобусы и электротранспорт. Электротранспорт по сравнению с автобусами был более экономически выгодным и экологически чистым видом транспорта.

#### ПРИМЕЧАНИЯ

<sup>1</sup> Мухамедов Р.А., Калимуллин Р.Р. Научно-технический прогресс в советском государстве в 1950-1980 гг.: организация и реализация (на

материалах Среднего Поволжья). Монография. Ульяновск: ФГБОУ ВО «УлГПУ им. И.Н. Ульянова», 2018. 94 с.

<sup>2</sup> Мухамедов Р.А., Архипов Д.В. Процесс административно-территориального устройства Ульяновского округа Средневожской области // Известия Самарского научного центра РАН. Самара, 2017. Т. 19. №3. С. 90-94.

<sup>3</sup> Государственный архив Ульяновской области (далее – ГАУО). Ф. Р-2106. Оп. 7. Д. 709. Л. 18.

<sup>4</sup> Государственный архив новейшей истории Ульяновской области (далее – ГАНИ УО). Ф.13. Оп. 68. Д. 24. Л. 6.

<sup>5</sup> Ульяновская область за годы пятилеток. Статистический ежегодник. Ульяновск, 1979. С. 268.

<sup>6</sup> Ульяновская область к 70 годовщине Великой Победы: статистический сборник. Ульяновск, 2015. С. 53.

<sup>7</sup> ГАНИ УО. Ф.8. Оп. 74. Д. 141. Л. 4.

<sup>8</sup> ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 22. Д. 32. Л. 11.



- <sup>9</sup> Мухамедов Р.А., Карцев С.В. Промышленность Ульяновской губернии и ее влияние на региональные административные реформы // Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. Саратов, 2014. № 3 (52). С. 104-107.
- <sup>10</sup> ГАИ УО. Ф. 8. Оп. 17. Д. 14. Л. 9.
- <sup>11</sup> ГАУО. Ф. Р-2106. Д. 731. Л. 5.
- <sup>12</sup> Пашкин А.Г., Забалухина Н.В. Симбирский - Ульяновский край в новейшей истории России. 1917-1991. Люди, события, факты. Ульяновск: Корпорация технологий продвижения, 2012. С. 131.
- <sup>13</sup> ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 7. Д. 735. Л. 8.
- <sup>14</sup> ГАИ УО. Ф. 13. Оп. 17. Д. 14. Л. 11.
- <sup>15</sup> Мухамедов Р.А., Вильчик А.А. Ульяновская область в 1950-70-е гг.: начало реализации социального обеспечения // Вестник НИИ гуманитарных наук при Правительстве Республики Мордовия. Саранск, 2018. № 2 (46). С. 41-44.
- <sup>16</sup> ГАИ УО. Ф. 13. Оп. 30. Д. 33. Л. 13.
- <sup>17</sup> ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 7. Д. 714. Л. 16.
- <sup>18</sup> Мухамедов Р.А., Голубев Е.А. Проблемы развития промышленности Ульяновской области в послевоенные годы (1946-1960-е гг.) // Известия Самарского научного центра РАН. Самара, 2018. Т. 20. № 3. С. 141-145.
- <sup>19</sup> ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 8. Д. 7. Л. 4.
- <sup>20</sup> Колесов А. Рейс, который не кончается // Ульяновская правда. 1980. 26 октября.
- <sup>21</sup> ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 8. Д. 9. Л. 11.
- <sup>22</sup> Мухамедов Р.А., Пашкин А.Г. Криминализация социальных групп периода Великой Отечественной войны (на документах и материалах Ульяновской области) // Известия Самарского научного центра РАН. Самара. 2011. Т. 13. № 3(2). С. 449-453.
- <sup>23</sup> Мухамедов Р.А., Анохина А.Б. Культивирование физкультурно-массовой и спортивной работы на промышленных предприятиях Ульяновской области в 1941-1991 гг. // Известия Самарского научного центра РАН. Самара. 2018. Т. 20. № 3. С. 135-140.
- <sup>24</sup> ГАИ УО. Ф. 8. Оп. 74. Д. 141. Л. 11.

## DEVELOPMENT OF PASSENGER TRANSPORT IN ULYANOVSK IN 1971-1980

© 2019 R.A. Mukhamedov, M.I. Khisamov, A.V. Filatov

Ulyanovsk State University named after I.N. Ulyanov

The article contains an analysis of the key features of development of the passenger transport infrastructure in Ulyanovsk city in the 1970s. The authors argue that passenger transport is an important link of the urban economy system, which made possible the existence of a city as a single whole, and the peak of its development in Ulyanovsk falls on the years of the ninth and tenth five-year plans (1971-1980), when intensive construction was carried out in the city. The problem is analyzed on the basis of archival sources drawn from the funds of State Archive of Ulyanovsk region and State Archive of Modern History of Ulyanovsk region, most of which have not previously been studied. The authors highlighted the main trends in the development of passenger transport, as well as its problems and achievements.

*Keywords:* Ulyanovsk, Ulyanovsk automobile transport entertainment, cargo taxi, passenger transport, bus, trolleybus, tram, taxi, transport route.

*Rashit Mukhamedov, Doctor of History, Professor, Department of History. E-mail: rasi56@mail.ru*

*Artem Filatov, Post-Graduate Student, Department of History. E-mail: 2740604@mail.ru*

*Marat Khisamov, Post-Graduate Student, Department of History. E-mail: Mr. marat.ul@icloud.com*