

Автобусное сообщение Куйбышева в период Великой Отечественной войны

© А.В. Горшенин¹, П.А. Пешков²

¹Медицинский университет «Реавиз», Самара, 443001, Россия

²ООО «Агентство 129», Самара, 443013, Россия

На основе документов федеральных и региональных архивов, а также материалов периодической печати, проанализировано автобусное сообщение Куйбышева в годы Великой Отечественной войны. Воссоздана история появления предприятия, охарактеризовано предвоенное состояние автобусного хозяйства, реконструированы особенности формирования пассажирского сообщения в 1930-е годы, установлены причины неудовлетворительной его работы в годы войны. Отмечено, что основные пассажирские перевозки осуществлял трамвай, а в 1942 г. в Куйбышеве открылось движение троллейбуса. Показано, что основными причинами упадка автобусного сообщения были недостаток кадров, нехватка горючего и плохая обеспеченность ремонтной базой. Несмотря на ухудшение работы, автобусы обеспечивали перевозки населения по тем направлениям, где отсутствовали линии электротранспорта. Сделан вывод, что особенность пассажирского автобусного транспорта периода войны была в том, что наиболее стабильные маршруты связывали Куйбышев с его окраинами и отдаленными территориями.

Ключевые слова: автобусы, история автобусов, история городского транспорта, Куйбышевская область, Куйбышев, Великая Отечественная война

Начавшаяся Великая Отечественная война внесла кардинальные изменения во все сферы жизни советского общества. Одним из крупнейших эвакуационных центров страны становится Куйбышев. Сюда было перевезено несколько десятков крупных предприятий вместе с рабочими. Благодаря эвакуированным заводам и их работникам население Куйбышева только за первые несколько месяцев войны выросло почти в 1,5 раза — с 390 тыс. до 529 тыс. жителей, а к 1942 г. превысило 575 тыс. чел. [1, с. 74]. В связи с этим возрастает роль транспорта. Основным видом внутригородского транспорта в Куйбышеве являлся трамвай. Но автобус был транспортом, который мог обслуживать те части города, где трамвай отсутствовал.

По объективным причинам в военные годы автобусное движение в тыловых городах приходит в упадок, несмотря на это, изучение пассажирских перевозок данным видом транспорта является интересным для анализа.

В отечественной историографии 2010–2020-х годов наблюдается рост исследовательского интереса к проблематике истории городского пассажирского транспорта, в частности автобусного. Исследователи анализируют деятельность предприятий по производству подвижного состава пассажирского автотранспорта [2], исследуют историю отдельных моделей [3], а также работу автобусных хозяйств ряда городов и регионов за небольшие этапы (например, по пятилеткам) [4] или за весь период существования [5]. Интерес авторов вызывают биографии видных деятелей отрасли, например судьба начальника Главного ленинградского управления автотранспорта А.Ф. Иванова [6].

Краткий обзор отечественной историографии позволяет сделать вывод о слабой изученности данной темы, что демонстрирует новизну и актуальность настоящего исследования. Имеющиеся немногочисленные публикации преимущественно освещают использование автобусов для эвакуации населения [7].

Авторы настоящей статьи провели анализ автобусного движения в Куйбышевской области в период первой послевоенной пятилетки [8], изучили историю создания и модернизации моделей советских автобусов в 1930–1940-е годы [9], а также разработки отечественных прицепов и использование автобусных поездов в пассажирских перевозках [10]. В статье предпринята попытка реконструировать функционирование автобусного сообщения в Куйбышеве в годы Великой Отечественной войны. Основной источниковой базой послужили неопубликованные документы федеральных (Государственный архив Российской Федерации и Российский государственный архив социально-политической истории) и региональных (Центральный государственный архив Самарской области и Самарский областной государственный архив социально-политической истории) архивов.

Автобусное сообщение Самары отсчитывает свою историю с мая 1926 г., когда акционерным обществом «Автопромторг» была организована первая автобусная линия от пл. Революции до дачного массива в районе Барбашиной поляны на окраине города [11, л. 92 об.]. Работа автобусов в городе была нестабильной на протяжении нескольких лет. Лишь во второй половине 1930-х годов в крупных городах Куйбышевской области удалось наладить регулярное автобусное сообщение.

Организационная структура областного автотранспорта сложилась в регионе незадолго до войны. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 28 июня 1939 г. в союзных республиках были образованы наркоматы автотранспорта. При этом весь автотранспорт краев и областей теперь находился в ведомственной подчиненности наркоматов автотранспорта союзной республики [12, л. 5]. В соответствии с Указом в регионах были образованы управления автотранспорта, подчиненные наркомату [12, л. 17]. В связи с этим в 1939 г. на базе местных

транспортных предприятий «Автогужтрест» (областные перевозки и экспедиционная работа) и «Горкомтранс» (перевозка пассажиров и грузов) было создано Куйбышевское областное автотранспортное управление, в структуре которого функционировали три автоконторы — Куйбышевская, Сызранская и Ульяновская. К началу войны областное автоуправление будет иметь ту же структуру. Находиться управление будет в Куйбышеве на ул. Рабочей, д. 32 [13, л. 24].

Начальником областного автоуправления к началу войны был Н.Д. Петров, а Куйбышевскую автоконтору возглавлял Зеликман, гаражом заведовал Егоров [14, л. 19].

Накануне войны ситуация с автобусным сообщением в Куйбышеве требовала улучшений, так как на линии работало лишь около 50 % имевшегося парка. Весь город обслуживало 14 автобусов «ЗИС» и 8 — «ГАЗ». Маршрутов было всего пять: «Пл. Революции — поляна им. Фрунзе» (на маршруте работало 2-3 автобуса), «Пл. Революции — Безымянка» (4 автобуса), «Карбюраторный завод — поляна им. Фрунзе» (1 автобус, редко — 2), «Строилово — пл. Революции» (1 автобус) и «Ж/д вокзал — пристань» (2 автобуса) [15, л. 144].

Кроме нехватки машин, в автобусном сообщении предвоенного периода отмечались недостаток указателей мест остановок, отсутствие телефона у диспетчеров на конечных пунктах на пл. Революции и пристани, не соблюдавшийся график движения и т. д. [16, л. 151].

Тем не менее, внимание местных властей к областному автоуправлению привело к значительному улучшению работы предприятия по грузовым и пассажирским перевозкам. Так, за 1940 г. имелось несколько стахановцев среди водителей автобусов. Например, шофер автобуса Штробель выполнил годовое задание на 133,5 %, сэкономил 314 л горючего, а на ремонте — 3366 руб. Его автобус был отправлен на капитальный ремонт только после того, как пробег составил 185,8 тыс. км. Водители-напарники Кулюдин и Чунаев, работавшие на автобусе марки «ЗИС-16», систематически перевыполняли нормы. Шофер Кулюдин сэкономил за 1940 г. 1052 л бензина, а его напарник Чунаев — 1064 л [17, с. 2].

Налаживалась работа с регулярным автобусным сообщением из областного центра в отдаленные районы города. Так, в апреле 1941 г. была открыта линия «Куйбышев — Красная Глинка», по которой должно было курсировать 4 больших многоместных автобуса марки «ЗИС-16». Тогда же была открыта экспресс-линия «Куйбышев — Безымянка», которая обеспечивала связь основной части города с рабочим поселком, находившимся в отдалении. Автобусы курсировали от пл. Революции до конечного пункта на Безымянке без остановок [18, с. 4].

В конце мая 1941 г. планировалось открыть два автобусных маршрута: «Пл. Революции — загородный парк культуры и отдыха»

и «Хлебная пл. — завод им. Масленникова». Летом предполагалось в целом усилить автобусное сообщение по причине того, что большинство маршрутов охватывало в том числе значительные дачные массивы горожан [19, с. 4].

Накануне войны автобусное сообщение в городах Куйбышевской области стабилизировалось — окончательно сложилась структура управления, увеличен подвижной состав и даже введены правила пользования автобусом.

В первом квартале 1941 г. в Куйбышевском областном автотранспортном управлении насчитывалось 55 автобусов, из которых 41 машина обслуживала Куйбышев, 6 — Сызрань и 8 — Ульяновск [20, л. 116]. К 1 июля 1941 г. автопарк Куйбышевского областного автоуправления был представлен 129 машинами: 57 грузовых автомобилей, 54 автобуса, 3 грузовых такси, 9 легковых такси и 6 машин самообслуживания [21, л. 41].

В мае 1941 г. распоряжением Куйбышевского горисполкома были утверждены правила перевозки пассажиров в городских автобусах. Согласно им, посадка осуществлялась в порядке живой очереди через заднюю дверь. А в автобусах на базе грузовика «ГАЗ-АА» посадка осуществлялась после высадки. Правом посадки вне очереди пользовались Герои Советского Союза, орденосцы, депутаты Верховного Совета СССР, пассажиры с грудными детьми, дошкольники, инвалиды с явными признаками инвалидности и престарелые люди.

Пассажир, войдя в автобус, был обязан взять у кондуктора билет без напоминания и хранить его до конца поездки и выхода из салона. За безбилетный проезд следовал штраф 3 руб., который взимали контролеры или милиция. На конечных пунктах автобус должен был полностью высадить пассажиров. Четыре сидячих места с передней левой стороны предназначались для пассажиров с грудными детьми, дошкольниками, беременных женщин, инвалидов и престарелых лиц [22, л. 96].

После начала Великой Отечественной войны ситуация с автобусным сообщением ухудшилась не сразу. В первое время сохранялось предвоенное число автомобилей. Основная часть имевшегося автобусного парка областного автоуправления обслуживала Куйбышев, там курсировало 40 машин, 5 автобусов работали по Сызрани и 8 — по Ульяновску [23, л. 5]. Среди недостатков работы автобусного сообщения первых месяцев войны можно назвать отсутствие контроля над ним, что давало возможность нечестным водителям проводить деньги мимо кассы. Так, 30 июля 1941 г. из Куйбышева отправлялся автобус в село Красный Яр и при наличии работавшей кассы шофер взял двух пассажиров без билетов [24, л. 29 об.].

По причине того что Куйбышев стал крупным эвакуационным центром, куда с началом войны стало прибывать большое число предприятий и население, отдельные внутригородские магистрали

неподалеку от железнодорожного вокзала оказались переполненными. В связи с этим в целях обеспечения безопасности движения в городе и разгрузки центральных улиц исполкомом Куйбышевского горсовета 16 июля 1941 г. издано распоряжение, согласно которому автогрузовому и гужевому транспорту было запрещено движение по ул. Л. Толстого — от ул. Куйбышева до железнодорожного вокзала. В свою очередь, автобусам запрещалось ездить по ул. Красноармейской — от ул. Куйбышева до ул. Арцыбушевской. Движение грузовых автомашин полностью переводилось на ул. Красноармейскую, а за автобусами закреплялась ул. Л. Толстого [22, л. 130]. Эти две улицы располагались параллельно друг другу, т. е. благодаря данному распоряжению произошла рокировка между дорогами и четкое распределение конкретной улицы под пассажирские или грузовые перевозки.

На сентябрь 1941 г. из имеющихся автобусов в числе 21 единицы «ЗИС-16» на линию выпускалось 3-4 автобуса, но они работали нерегулярно. Автобусы «ГАЗ-3», «ГАЗ-АА» и «ЗИС-8» простаивали без запчастей и топлива [20, л. 73].

Тогда же был составлен проект маршрутов Куйбышева (см. таблицу), который планировалось реализовать при пополнении автопарка и обеспечении нужд по топливу и горючесмазочным материалам [20, л. 34–36]. Данный проект подразумевалось реализовать при эвакуации техники и оборудования заводов «Авторемзавод» и «Аремкуз» для проведения ремонта автобусов.

Проект автобусных маршрутов по г. Куйбышеву (сентябрь 1941 г.)

Конечные пункты маршрута	Протяженность маршрута, км	Стоимость проезда
Хлебная площадь — Безымянка	22	1 руб. 40 коп.
Хлебная площадь — Красная Глинка	20	2 руб. 20 коп.
Хлебная площадь — поляна им. Фрунзе	16	1 руб. 10 коп.
Хлебная площадь — Завод имени Масленникова	8	50 коп.
Ж/д вокзал — овраг Подпольщиков	7	45 коп.
Ж/д вокзал — Стромилово	16	1 руб.
Хлебная площадь — Клиническая больница	9	40 коп.
Хлебная площадь — пос. Шмидта	6	40 коп.
Ж/д вокзал — пристань	6	40 коп.
Овраг Подпольщиков — поляна им. Фрунзе	8	50 коп.

Согласно этому плану, предполагалось организовать регулярное автобусное движение в Куйбышеве по десяти маршрутам. При этом для нормального обеспечения работы данных маршрутов требовалось задействовать 129 автобусов, а в час пик — до 150 машин [20,

л. 33]. По причине отсутствия такого значительного количества автобусов в годы войны проект остался нереализованным.

На 1942 г. по Куйбышеву было запланировано распределение пассажиропотоков по следующим показателям: трамваем предполагалось перевезти 82,1 % пассажиров, троллейбусом — 4 %, прочими видами транспорта — 3,5 % и автобусом — 10,4 % [25, л. 2]. При этом для налаживания регулярной работы автобусов планировалось получить 200 автобусов марки «ЗИС-16» и организовать с их помощью работу десяти маршрутов, связывающих город со всеми поселками, находящимися в пригороде. Планируемая протяженность всех маршрутов должна была достигнуть 130 км. Для нормальной работы требовалась постройка гаража на 200 автомашин с профилакторием для ежедневного ухода за автобусами и ремонтной зоной для производства техосмотра, а также для текущего среднего ремонта на базе готовых агрегатов. Планировалась постройка трех бензораздаточных колонок [26, л. 11].

Более затратным являлось создание 10 автобусных станций и строительство авторемонтного завода с пропускной способностью, позволявшей осуществлять капитальный ремонт всего автотранспорта в области: как машин в целом, так и отдельных агрегатов, а также завода по изготовлению и ремонту деталей, обеспечивавшего проведение до 2,5 тыс. капремонтов и выпуск 2,5 тыс. комплектов агрегатов в год [26, л. 11]. Реализовать это в период войны не удалось.

В 1941 г. значительно снизилось выполнение плановых показателей по перевозке пассажиров по сравнению с 1940 г. [23, л. 6]. Всего за 1941 г. автобусами по Куйбышевской области было перевезено 1 млн 990 тыс. пассажиров, хотя по плану предполагалось — 4 млн 908 тыс. [13, л. 18], и выполнено 18 687,3 пассажирокилометра перевозок вместо плановых 26 834,7 [27, л. 6].

Простои автобусов в 1941 г. были связаны с ожиданием ремонта, отсутствием горючего и резины [28, л. 6], а также с вынужденным переездом, потому что помещение на ул. Киевской, 2 было передано эвакуированному подшипниковому заводу [14, л. 22]. Автопарк Куйбышевской автоконторы был перемещен 29 октября 1941 г. из своего гаража в новое помещение (на ул. Мечникова, 3), которое оказалось непригодным для нужд автопарка [23, л. 7].

Перед войной в городах области велось строительство специальных бензоколонок. С началом войны одну из недостроенных бензоколонок в Куйбышеве стал самовольно использовать в качестве бензохранилища подшипниковый завод [29, л. 4 об.]. Этим объясняются трудности с заправкой машин, с которыми сталкивалось автоуправление.

После начала войны из автотранспортного хозяйства Куйбышева периодически изымались автобусы, временно или навсегда.

мобилизовались автобусы, как правило, для местных нужд, а полностью изымались — для нужд армии. Так, из Куйбышева в Ульяновск был передан один автобус марки «ЗИС-16» в связи с тем, что потребность в городских перевозках в Ульяновске значительно выросла из-за прибытия населения, эвакуированного из прифронтовой полосы. В первые месяцы после нападения Германии из автоконторы Куйбышева мобилизовали 3 автобуса «ЗИС-8», которые были возвращены после того, как надобность в них у местных военных организаций пропала [30, л. 20].

В Красную армию в первые месяцы войны было передано 7 автобусов. Кроме них, на нужды фронта за второе полугодие 1941 г. из парка Куйбышевского областного автоуправления передали 48 грузовых машин, 5 грузовых такси и 8 автомобилей легкового такси, а в общей сложности 68 машин [13, л. 6].

В связи с ухудшившейся ситуацией на фронте и приближением вражеских войск к столице 10 ноября 1941 г. выходит постановление об эвакуации 400 автобусов из Москвы. При этом в документе отмечалось, что часть автобусов разрешалось использовать Наркомату авиапромышленности СССР для доставки рабочих на заводы Безымянки в Куйбышеве. Машины выделялись не областному автоуправлению, а напрямую каждому заводу в качестве ведомственного транспорта [31, л. 44].

С 1942 г. функционал областного автоуправления расширяется — в его состав передана Куйбышевская погрузочно-разгрузочная контора, основной деятельностью которой была разгрузка железнодорожных станций [23, л. 7]. Это привело к тому, что предприятие вынуждено было расходовать свой кадровый и материальный потенциал на данную деятельность.

В феврале 1942 г. перевозки рабочих на оборонные предприятия Куйбышева, находящиеся на промышленной площадке пос. Безымянка, осуществляли трамвай и пассажирские поезда. В утренний час пик трамваи перевозили по этому направлению 10–12 тыс. пассажиров, а поезда — 8–9 тыс. При этом требовалось транспортировать около 56 тыс. чел. [32, л. 30]. Часть работников передвигались на автобусах, которые имелись у отдельных предприятий, но так как число ведомственных автобусов было крайне небольшим, всю потребность в транспортировке они перекрыть не могли. Решать проблему предполагалось следующим образом: усилить трамвайное движение по этому направлению, построить троллейбусную линию «Куйбышев — Безымянка» и увеличить подвижной состав автобусов для этого же маршрута [33, л. 22].

Автобусы следовали из центра Куйбышева на окраинную Безымянку по Семейкинскому (в настоящее время — Московскому) шоссе

и шоссе Гидроузла (в настоящее время — просп. Кирова). Возможность сократить этот путь на 6–7 км, а значит сэкономить время оборота и объемы горючего, могла быть реализована только при окончании асфальтирования Черновского шоссе (в настоящее время — ул. Гагарина). К тому же его достройка позволила бы разгрузить крайне напряженные грузовые потоки Семейкинского шоссе. В связи с этим местные власти Куйбышевской области обращались за поддержкой в ГКО в вопросе окончания строительства автодороги «Куйбышев — Безымянка» в 1942 г. [33, л. 23].

В 1942 г. удаленный от основной части города пос. Безымянка и ряд прилегающих кварталов были включены в новый Кировский внутригородской район. Главными дорожными магистралями определялись Кировское, Заводское, Черновское, Зубчаниновское, Смышляевское шоссе и две улицы: Красноглинская и Береговая [34, л. 264]. Кировский район включал в себя 4 поселка: Центральный, Восточный, Южный и Западный [34, л. 265].

Положение внутригородских автобусных сообщений в 1942 г. было критическим. За апрель 1942 г. по Куйбышеву перевезено автобусами всего 9,2 тыс. чел. при плане в 107,1 тыс. Работа автобуса на линии составляла 9,8 ч вместо 14 ч по плану [35, л. 3]. По этой причине в мае 1942 г. ГКО обязывает Наркомат автотранспорта РСФСР поставить в Куйбышев не менее 60 автобусов для пассажирских перевозок рабочих авиазаводов. При этом ведомству разъяснялось, что автобусы можно было перебросить из столицы и иных городов РСФСР [36, л. 3]. Но поставки автобусов не произошло. В августе 1942 г. Кировский, Саратовский и Ивановский областные исполкомы советов, СНК Башкирской АССР, а также Мосгорисполком обратились в ГКО с просьбой освободить их от поставки автобусов Куйбышеву, так как имевшиеся в их распоряжении ходовые машины были задействованы для перевозки раненых, а в Саратове, Кирове и Уфе лишь они обеспечивали доставку рабочих на оборонные предприятия [36, л. 4].

За первое полугодие 1942 г. работа по перевозке пассажиров автобусами выполнена на 63,3 %, при этом было 1042 машино-часа необоснованных простоев. Отмечалось, что водители не чувствовали самостоятельного контроля своей работы [35, л. 12].

В августе 1942 г. план по пассажирообороту выполнен лишь на 22,5 %, что обусловлено отсутствием горючего. Также в августе автобусы передавались предприятиям города, которые их использовали для пассажирских и хозяйственных нужд, автобусы имели большие простои, а их работа признана малорациональной [35, л. 25 об.].

К ноябрю 1942 г. работа машин по Куйбышеву имела случайный характер, в основном автобусы работали на заводах, где использовались не только для пассажирских перевозок, но и для хозяйственных нужд [23, л. 107].

В связи с тем что Куйбышевское областное автоуправление в 1942 г. не получало значительных средств и материалов на развитие автобусного сообщения, в этом году регулярно функционировало только два маршрута: из города — на Безымянку, протяженностью 18 км, и из города — на Красную Глинку, протяженностью 32 км. Также функционировало автобусное сообщение, связывающее Куйбышев со следующими населенными пунктами: с. Красный Яр, с. Елховка, г. Мелекес, с. Кошки, с. Большая Черниговка и г. Пугачев. Общее число перевезенных пассажиров автобусами Куйбышева по внутригородским и внутриобластным маршрутам за 1942 г. составило 921,5 тыс. чел. при плане в 2 млн 167 тыс. [37, л. 10 об.].

В первом полугодии 1942 г. автобусный парк Куйбышева пополнился на 1 автобус, переданный от строительного института [23, л. 10]. При этом в апреле 1942 г. 1 автобус «ЗИС-8» был передан для нужд Красной армии [23, л. 67 об.], а в дальнейшем еще два автобуса «ГАЗ-3» [37, л. 4 об.]. Основная причина большинства простоев — отсутствие запчастей, резины и горючего, передача 1–3 автобусов в меньшей степени влияла на план. На конец 1941 г. из 40 автобусов на ходу было только 6: 2 «ЗИС-8» и 4 «ЗИС-16» [38, л. 84].

В январе 1943 г. из состава Куйбышевской области была выделена Ульяновская. В связи с этим в автобусное хозяйство Ульяновска ушло 9 машин из ведения Куйбышевского автоуправления [39, л. 20].

К 1943 г. ситуация с работой автотранспорта городов Куйбышевской области стала улучшаться. Самые высокие показатели работы областного автоуправления за 1943 г. были по пассажирским перевозкам. Так, по грузоперевозкам план был выполнен на 140,8 %, а по автобусным — на 367,7 % [40, л. 7 об.]. Отчасти это можно объяснить снижением плановых заданий.

Значительным показателем улучшившейся производственной работы всего Куйбышевского областного автоуправления стало получение им за выполнение плана декабря 1943 г. третьей премии Наркомата автотранспорта РСФСР и ЦК Профсоюза рабочих автотранспорта [40, л. 8]. С конца 1943 г. и до завершения войны Куйбышевская автотранспортная контора стала регулярно участвовать в соревновании на лучшее автотранспортное предприятие республики, показывая хорошие результаты. Так, за указанный период контора была отмечена приказом Наркомата автотранспорта РСФСР в числе передовых, 7 раз она получала третью и 3 раза — вторую премию Наркомата и ЦК профсоюза [41, л. 8].

Автотранспортники области неоднократно включались в оказание помощи освобожденным регионам. В 1943 г. в рамках помощи Сталинградской области от Куйбышевского автоуправления был отправлен 1 автобус, 1 токарный станок и набор запчастей [42, л. 13].

Летом 1944 г. водителю В.П. Слепову поручалось сопровождать подарок от Куйбышевской области освобожденному Крыму — 3 автобуса «ЗИС-16» [43, л. 33].

За 1945 г. план пассажирских перевозок по всей Куйбышевской области был не просто выполнен, а даже перевыполнен. Так, плановые показатели по пассажирским перевозкам были реализованы на 171,5 %, а по объему перевозок пассажиров (перевозка 1 пассажира на расстояние в 1 километр), измеряющемуся в пассажиро-километрах, — на 151,7 % [44, л. 10].

В последний военный год удалось даже выйти на небольшое удешевление по себестоимости перевозок. При плане стоимости 1 пассажирокилометра в 10,78 коп., реальная стоимость составила 9,49 коп. [43, л. 10]. При этом следует констатировать, что за военные годы произошла деградация автобусных перевозок, как внутригородских, так и внутриобластных. Вместе с тем удалось сохранить их, хотя в урезанном виде. К концу войны, в 1945 г., автохозяйство Куйбышева состояло лишь из 10 автобусов, которые были на ходу: 6 машин «ЗИС-16», 1 — «ЗИС-8» и 3 — «ГАЗ-3» [44, л. 10].

В послевоенные годы будет проводиться большая работа местных органов власти и Куйбышевского автоуправления по восстановлению и расширению автобусного сообщения.

Таким образом, отметим, что Великая Отечественная война нанесла серьезный урон автобусному сообщению Куйбышева. Появившись в городе в 1926 г., автобус долгое время работал нерегулярно. Лишь в 1930-е годы налажено функционирование нескольких маршрутов, которые в основном были направлены на связь центральной части Куйбышева с пригородными поселками или отдаленными городскими районами. К 1939 г. автобусное сообщение в городе подчинено появившемуся Куйбышевскому областному автотранспортному управлению. Ситуация с автобусными перевозками у нового ведомства в 1939–1940 гг. была неудовлетворительной. Однако следует учесть, что областное автоуправление только выстраивало свою работу, поэтому неоднократно получало нарекания со стороны пассажиров и горсовета. Лишь в 1940–1941 гг. работа автобусного парка стабилизировалась, но окончательному завершению этого процесса помешала начавшаяся война. В связи с нехваткой кадров, недостатком горючего и плохой обеспеченностью ремонтной базы за период Великой Отечественной войны автобусное сообщение в городе приходит в упадок. Число следовавших по линиям автобусов измерялось единицами, работали они нерегулярно. Несколько лучше функционировали ведомственные автобусы, которые обслуживали рабочих разных заводов города. В годы войны неоднократно предпринимались попытки местных властей получить оборудование, автобусы и денежную помощь на налаживание работы автотранспорта,

но в большинстве случаев они оказались безрезультатными. Тем не менее, несмотря на тяжелые условия и отсутствие ресурсов, автобусы все же осуществляли свою работу, сыграв важную роль в перевозке населения в отдаленные районы, которые не обслуживались трамвайным сообщением.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] Парамонов В.Н. Город Куйбышев в 1941–1945 гг.: реалии быта военного времени. *Самарский край в контексте российской и славянской истории и культуры*. Самара, Универс-групп, 2004, с. 74–86.
- [2] Васильев И.С. Павловский автобусный завод в годы перестройки и постсоветский период (1985–2000 гг.). *Актуальные проблемы гуманитарных и естественных наук*, 2015, № 12-1, с. 77–82.
- [3] Бирюков М.И. ЛиАЗ: из прошлого — в будущее. *Грузовик*, 2013, № 2, с. 46–48.
- [4] Хисамов М.И. Автотранспортное сообщение в 1946–1950 гг.: проблемы и состояние (на материалах г. Ульяновска). *Вестник НИИ гуманитарных наук при Правительстве Республики Мордовия*, 2020, № 1, с. 87–95.
- [5] Чапчаев В.В. 90 лет с любимым городом: К юбилею регулярного автобусного движения в Санкт-Петербурге. Санкт-Петербург, Любавич, 2016, 324 с.
- [6] Чапчаев В.В. *Имя в истории транспорта: Александр Федорович Иванов*. Санкт-Петербург, 2021, 60 с.
- [7] Чекалев-Демидовский П.С. Автобусные колонны на ледовой трассе: эвакуация населения Ленинграда зимой 1941–1942 годов. *Вестник Рязанского государственного университета имени С.А. Есенина*, 2019, № 4, с. 61–71.
- [8] Горшенин А.В. Автобусное сообщение в городах Куйбышевской области в послевоенный период (1946–1950 гг.). *Известия Самарского научного центра Российской академии наук*, 2014, № 3, с. 520–524.
- [9] Горшенин А.В. Автобусы для городов СССР: технические поиски и решения 1930–1940-х гг. *Научно-технические документы в современном информационном пространстве*. Самара, Научно-технический центр, 2016, с. 142–151.
- [10] Пешков П.А. Автобус с племянником. *Грузовик пресс*, 2021, № 6, с. 52–57.
- [11] Самарский областной государственный архив социально-политической истории (СОГАСПИ). Ф. 1, оп. 1, д. 2028.
- [12] Государственный архив Российской Федерации (ГАРФ). Ф. А-259, оп. 37, д. 176.
- [13] Центральный государственный архив Самарской области (ЦГАСО). Ф. Р-3859, оп. 2, д. 767.
- [14] ЦГАСО. Ф. Р-4120, оп. 1, д. 7.
- [15] ЦГАСО. Ф. Р-56, оп. 2, д. 21.
- [16] ЦГАСО. Ф. Р-56, оп. 2, д. 12.
- [17] Петров Н. Городу Куйбышеву — образцовый автотранспорт. *Волжская коммуна*, 1941, 3 апр., № 78.
- [18] Расширение автобусного движения. *Волжская коммуна*, 1941, 4 апр., № 79.
- [19] Летние автобусные маршруты. *Волжская коммуна*, 1941, 23 мая, № 119.
- [20] ЦГАСО. Ф. Р-3859, оп. 2, д. 584.
- [21] ЦГАСО. Ф. Р-3859, оп. 2, д. 763.
- [22] ЦГАСО. Ф. Р-56, оп. 2, д. 26.

- [23] ЦГАСО. Ф. Р-3859, оп. 2, д. 766.
- [24] СОГАСПИ. Ф. 1745, оп. 1, д. 1.
- [25] ЦГАСО. Ф. Р-2195, оп. 2, д. 40.
- [26] ЦГАСО. Ф. Р-56, оп. 2, д. 66.
- [27] ЦГАСО. Ф. Р-4120, оп. 1, д. 3.
- [28] ЦГАСО. Ф. Р-4120, оп. 1, д. 1.
- [29] ЦГАСО. Ф. Р-4120, оп. 1, д. 8.
- [30] ГАРФ. Ф. А-398, оп. 1, д. 210.
- [31] *Российский государственный архив социально-политической истории*. Ф. 644, оп. 1, д. 14.
- [32] ГАРФ. Ф. Р-5446, оп. 44а, д. 6892.
- [33] ГАРФ. Ф. Р-5446, оп. 43а, д. 6337.
- [34] ЦГАСО. Ф. Р-56, оп. 2, д. 64.
- [35] СОГАСПИ. Ф. 656, оп. 33, д. 242.
- [36] ГАРФ. Ф. Р-5446, оп. 43а, д. 6374.
- [37] ЦГАСО. Ф. Р-4120, оп. 1, д. 5.
- [38] СОГАСПИ. Ф. 714, оп. 1, д. 774.
- [39] ГАРФ. Ф. А-262, оп. 1, д. 975.
- [40] СОГАСПИ. Ф. 1745, оп. 1, д. 9.
- [41] СОГАСПИ. Ф. 1745, оп. 1, д. 13.
- [42] СОГАСПИ. Ф. 1745, оп. 1, д. 3.
- [43] ЦГАСО. Ф. Р-56, оп. 4, д. 14 а.
- [44] ЦГАСО. Ф. Р-4120, оп. 1, д. 14.

Статья поступила в редакцию 26.01.2026

Ссылку на эту статью просим оформлять следующим образом:

Горшенин А.В., Пешков П.А. Автобусное сообщение Куйбышева в период Великой Отечественной войны. *Гуманитарный вестник*, 2026, вып. 1.
EDN CQXJLL

Горшенин Александр Владимирович — канд. ист. наук, доцент кафедры гуманитарных дисциплин Медицинского университета «Реавиз».
e-mail: aleksandr_gorshenin@rambler.ru

Пешков Павел Андреевич — главный конструктор ООО «Агентство 129».
e-mail: prilukskiy@rambler.ru

Bus Transportation in Kuibyshev during the Great Patriotic War

© A.V. Gorshenin¹, P.A. Peshkov²

¹ Reaviz Medical University, Samara, 443001, Russia

² Agency 129 LLC, Samara, 443013, Russia

Based on documents from federal and regional archives, as well as materials from periodical press, bus transportation in Kuibyshev during the Great Patriotic War has been analyzed. The history of the enterprise's emergence was reconstructed, the pre-war state of the bus system was characterized, the features of the formation of passenger transportation in the 1930s were examined, and the reasons for its unsatisfactory performance during the war were identified. The main passenger transportation was noted to be carried out by tram services, and that trolleybus traffic was introduced in Kuibyshev in 1942. It is shown that the primary causes of the decline in bus transportation were a shortage of personnel, a lack of fuel, and insufficient repair infrastructure. Despite the deterioration in performance, buses continued to provide transportation in areas where electric transport lines were absent. It is concluded that a distinctive feature of wartime passenger bus transport was that the most stable routes connected Kuibyshev with its outskirts and remote areas.

Keywords: buses, history of buses, history of urban transport, Kuibyshev Region, Kuibyshev, Great Patriotic War

REFERENCES

- [1] Paramonov V.N. Gorod Kuibyshev v 1941–1945 gg.: realii byta voennogo vremeni [The city of Kuibyshev in 1941–1945: everyday realities of wartime]. In: *Samarskiy kray v kontekste rossiyskoy i slavyanskoy istorii i kultury* [The Samara region in the context of Russian and Slavic history and culture]. Samara, Univers-grupp Publ., 2004, pp. 74–86.
- [2] Vasiliev I.S. Pavlovskiy avtobusnyy zavod v gody perestroyki i postsovetitskiy period (1985–2000 gg.) [Pavlovsky bus plant during Perestroika and the post-Soviet period (1985–2000)]. *Aktualnye problemy gumanitarnykh i estestvennykh nauk*, 2015, no. 12-1, pp. 77–82.
- [3] Biryukov M.I. LiAZ: iz proshlogo — v budushchee [LiAZ: From the past to the future]. *Gruzovik Press*, 2013, no. 2, pp. 46–48.
- [4] Khisamov M.I. Avtotransportnoe soobschenie v 1946–1950 gg.: problemy i sostoyanie (na materialakh g. Ulyanovska) [Motor transport communication in 1946–1950: problems and condition (based on materials from Ulyanovsk)]. *Vestnik NII gumanitarnykh nauk pri Pravitelstve Respubliki Mordoviya — Bulletin of the Research Institute of Humanities by the Government of the Republic of Mordovia*, 2020, no. 1, pp. 87–95.
- [5] Chapchaev V.V. 90 let s lyubimym gorodom: k yubileyu regul'yarnogo avtobusnogo dvizheniya v Sankt-Peterburge [90 years with the beloved city: on the anniversary of regular bus service in Saint Petersburg]. Saint Petersburg, Lyubavich Publ., 2016, 324 p.
- [6] Chapchaev V.V. *Imya v istorii transporta: Aleksandr Fedorovich Ivanov* [A name in the history of transport: Alexander Fedorovich Ivanov]. Saint Petersburg, s.n., 2021, 60 p.

- [7] Chekalev-Demidovskiy P.S. Avtobusnye kolonny na ledovoy trasse: evakuatsiya naseleniya Leningrada zimoy 1941–1942 godov [Bus columns on the ice route: evacuation of Leningrad population in the winter of 1941–1942]. *Vestnik Ryazanskogo gosudarstvennogo universiteta imeni S.A. Yesenina — The Bulletin of RSU named for S.A. Yesenin*, 2019, no. 4, pp. 61–71.
- [8] Gorshenin A.V. Avtobusnoe soobschenie v gorodakh Kuibyshevskoy oblasti v poslevoenny period (1946–1950 gg.) [Bus transport communication in the cities of Kuibyshev region in the postwar period (1946–1950)]. *Izvestiâ Samarskogo naučnogo centra Rossijskoj akademii nauk*, 2014, no. 3, pp. 520–524.
- [9] Gorshenin A.V. Avtobusy dlya gorodov SSSR: tekhnicheskie poiski i resheniya 1930–1940-kh gg. [Buses for cities of the USSR: technical searches and solutions in the 1930–1940s]. *Nauchnye i tekhnicheskie dokumenty v sovremennom informatsionnom prostranstve* [Scientific and technical documents in the modern information space]. Samara, Nauchno-tekhnicheskiiy tsentr, 2016, pp. 142–151.
- [10] Peshkov P.A. Avtobus s plemyanikom [Bus with Nephew]. *Gruzovik Press*, 2021, no. 6, pp. 52–57.
- [11] *Samarskiy oblastnoy gosudarstvennyy arkhiv sotsialno-politicheskoy istorii (SOGASPI)* [Samara Regional State Archive of Socio-Political History]. F. 1, op. 1, d. 2028.
- [12] *Gosudarstvennyy arkhiv Rossiyskoy Federatsii (GARF)* [State Archive of the Russian Federation]. F. A-259, op. 37, d. 176.
- [13] *Tsentralnyy gosudarstvennyy arkhiv Samarskoy oblasti (CGASO)* [Central State Archive of Samara Region]. F. R-3859, op. 2, d. 767.
- [14] *CGASO*. F. R-4120, op. 1, d. 7.
- [15] *CGASO*. F. R-56, op. 2, d. 21.
- [16] *CGASO*. F. R-56, op. 2, d. 12.
- [17] Petrov N. Gorodu Kuybyshevu — obraztsovy avtotransport [Exemplary public transport for the city of Kuybyshev]. *Volzhskaya kommuna*, April 3, 1941, no. 78.
- [18] Rasshirenie avtobusnogo dvizheniya [Expansion of bus services]. *Volzhskaya kommuna*, April 4, 1941, no. 79.
- [19] Letnie avtobusnye marshruty [Summer bus routes]. *Volzhskaya kommuna*, May 23, 1941, no. 119.
- [20] *CGASO*. F. R-3859, op. 2, d. 584.
- [21] *CGASO*. F. R-3859, op. 2, d. 763.
- [22] *CGASO*. F. R-56, op. 2, d. 26.
- [23] *CGASO*. F. R-3859, op. 2, d. 766.
- [24] *SOGASPI*. F. 1745, op. 1, d. 1.
- [25] *CGASO*. F. R-2195, op. 2, d. 40.
- [26] *CGASO*. F. R-56, op. 2, d. 66.
- [27] *CGASO*. F. R-4120, op. 1, d. 3.
- [28] *CGASO*. F. R-4120, op. 1, d. 1.
- [29] *CGASO*. F. R-4120, op. 1, d. 8.
- [30] *GARF*. F. A-398, op. 1, d. 210.
- [31] *Rossiyskiy gosudarstvennyy arkhiv sotsialno-politicheskoy istorii* [Russian State Archive of Socio-Political History]. F. 644, op. 1, d. 14.
- [32] *GARF*. F. R-5446, op. 44a, d. 6892.
- [33] *GARF*. F. R-5446, op. 43a, d. 6337.
- [34] *CGASO*. F. R-56, op. 2, d. 64.
- [35] *SOGASPI*. F. 656, op. 33, d. 242.
- [36] *GARF*. F. R-5446, op. 43a, d. 6374.

- [37] *CGASO*. F. R-4120, op. 1, d. 5.
- [38] *SOGASPI*. F. 714, op. 1, d. 774.
- [39] *GARF*. F. A-262, op. 1, d. 975.
- [40] *SOGASPI*. F. 1745, op. 1, d. 9.
- [41] *SOGASPI*. F. 1745, op. 1, d. 13.
- [42] *SOGASPI*. F. 1745, op. 1, d. 3.
- [43] *CGASO*. F. R-56, op. 4, d. 14a.
- [44] *CGASO*. F. R-4120, op. 1, d. 14.

Gorshenin A.V., Cand. Sc. (in History), Associate Professor of Humanities Department;
Medical University «Reaviz». e-mail: aleksandr_gorshenin@rambler.ru

Peshkov P.A., Chief Designer of Agency 129 LLC. e-mail: prilukskiy@rambler.ru