

**• Наша історія**

# 55 РОКІВ ХЕРСОНСЬКОМУ ТРОЛЕЙБУСУ

Тролейбус на вулицях нашого міста – звичайне явище. Ним нікого не здивує і важко уявити, що цей вид транспорту з'явився у ньому не так давно. 12 червня виповнюється 55 років від дня першого виїзду на лінії херсонських тролейбусів. Документи державного архіву області розповідають про цю подію. У доповідній записці головного інженера тролейбусного управління від 18 червня 1960 року зазначалося, що 12 червня 1960 року о 5.40 ранку до контактної мережі було подано напругу і 6 тролейбусів з інтервалами 6-7 хвилин виїхали на лінію для пасажирських перевезень. Того ж дня було перевезено 11860 чоловік. Машина курсували до пів першої години ночі. Інженер відмічав і перші недоліки у роботі, а саме: відсутність зв'язку з диспетчерським пунктом і тяговою підстанцією, а також погано освітлені ділянки проспекту Ушакова.

Здається, що ж нового і дивного? Чому така увага приділялася тролейбусному руху? Звернемося до історії. Довгий час у місті основним видом транспорту був гужовий. Приватні візники поділялися на пасажирських або легкових та вантажних. Містом курсували брички і фаєтони. Краєзнавець Є.Горностаєв вказував основні їх зупинки: на розі вулиць Суворовської та Потьомкинської, Суворовської та Рішельєвської (нині – Жовтневої революції), Суворовської і Воронцовської (нині – Комунарів). Цей вид транспорту залишався основним до 1927 року. Урізноманітнити громадський транспорт наприкінці XIX на початку XX ст. намагалася Херсонська Міська Дума. Так, у лютому 1896 року розглядалося питання про облаштування у місті електричного трамваю. У червні 1908 року Міська Дума знову обговорювала заяву В.І.Боссаліна про надання йому концесії на облаштування електричного трамваю у Херсоні. Проте, питання про будівництво трамвайних ліній так і не було вирішене.

У серпні 1926 року Херсонським Окружвиконкомом було прийнято рішення про закупівлю 2 автобусів для руху містом, а з 16 вересня 1927 року відповідно до постанови Президії Херсонської міськради було введено автобусний рух з 6-ї години ранку до 10-ї години вечора, у святкові та вихідні дні – з 8-ї години ранку до 12-ї ночі.

Із звільненням міста від нацистських окупантів основним видом громадського транспорту залишався автобус. Місто росло, розвивалися промислові підприємства, будувалися нові мікрорайони. І автобуси вже не могли задовольнити попит на перевезення міського населення, тому рішення про

потреб тролейбусного руху передбачалося будівництво тролейбусного депо, ремонтних майстерень, тягової підстанції, контактної, кабельної та електричної мереж, реконструкцію існуючих та будівництво нових асфальтобетонних доріг, будівництво павільйонів та місць зупинки транспорту. Почати роботу над будівництвом першої черги тролейбусних ліній передбачалося у 1955 році, щоб здати її в експлуатацію у першому півріччі 1957 року.

Для цього у червні 1954 року відведено земельні ділянки для тягової підстанції №1 у межах вулиць Пестеля і Колгоспної (нині – 295 стрілецької дивізії). Земельні ділянки для тролей-

бусу у межах пров. Артилерійського та в'язниці.

Роботи тривали до 1960 року. У квітні відбулися випробування тролейбусних ліній. У травні того ж року затверджуються Правила користування тролейбусом у місті Херсоні та створюється управління тролейбусного транспорту, вводиться в експлуатацію тролейбусний маршрут №1 з 10 червня 1960 року від вулиці Хороводної (нині – М.Субботи) по вулиці Перекопській та проспекту Ушакова до Привокзальної площі. У лютому 1972 року 1-й маршрут тролейбусу було продовжено до 3-ї фабрики бавовняного комбінату.

З 1960 року тролейбус став основним видом пасажирського транспорту міста. 10 тролейбусних маршрутів, загальною довжиною контактної мережі 60,5 км зв'язали основні житлові масиви міста з промисловими підприємствами, культурно-побутовими центрами. Рухомий склад до початку 1970-х рр. налічував 120 одиниць і на 90% складався із комфортабельних тролейбусів. Була значно покращена система енергопостачання: 7 тягових підстанцій



приміщеннями, житлом (особливо гуртожитками), місцями у дошкільних та дитячих закладах. Спостерігалася висока плінність кадрів, особливо водіїв.

У 1987 році всього у місті функціонувало 13 тролейбусних маршрутів, які з'єднували між собою усі райони міста. З червня 1988 року на тролейбусних маршрутах №№1, 2, 8, 12 було дозволено використання тролейбусних потягів. У січні та травні 1990 року містом почали курсувати тролейбуси по новим маршрутам №13

у області дають досить повну картину розвитку тролейбусного транспорту у Херсоні. Одне з останніх рішень, яке надійшло на зберігання, стосується Комплексної програми розвитку житлово-комунального господарства області на період до 2005 року, затвердженої виконавчим комітетом Херсонської обласної ради у червні 1990 року. За цією Програмою передбачалося кардинально покращити роботу міського електротранспорту. Збудувати та ввести в експлуатацію депо на 200 машин, розширити маршрути із будівництвом транспортної розв'язки по вул. Залаєгерсег, збільшити парк тролейбусів та впровадити автоматичні системи управління рухом по м.Херсону. Результати «реалізації» Програми ми спостерігаємо сьогодні.

Вже виросло покоління херсонців, котрі не можуть пригадати й уявити такої кількості тролейбусів на різноманітних маршрутах, які з'єднували між собою усі райони міста. Цей вид міського транспорту довгий час складав вагомий конкуренцію автобусному та маршрутному, тому не втрачаємо надії, що він не зникне з наших вулиць і Херсон залишиться й надалі містом, де можна проїхатись тролейбусом.

Ірина ЛОПУШИНЬКА, співробітник державного архіву області

## На землі херсонській



1960 рік

введення у Херсоні тролейбусного руху вирішувало одночасно багато проблем.

Для того, аби у Херсоні почали курсувати тролейбусні лінії, була проведена значна робота. 27 лютого 1954 року Херсонська міська рада депутатів трудящих прийняла рішення про те, щоб забезпечити потребу населення та промислових підприємств міста внутрішньо-міським електротранспортом почати будівництво перших тролейбусних ліній від залізничного вокзалу проспектом Ушакова, вулицями Леніна та Комунарів, до річкового порту та від проспекту Ушакова по вулиці Перекопській до бавовняного комбінату. Необхідну електроенергію мала надавати херсонська паротурбінна електростанція. Для забезпечення

бусного парку - профілакторій, майстерні, адмінбудівля та тягова підстанція №2 – у кварталі вулиць Ладичука, Козацької (нині – Кулика), Широкої (нині – генерала Видригана) та Шевченка. Також передбачалося будівництво житлових будинків для робітників тролейбусного управління та визначалися місця розташування павільйонів для пасажирів у місцях кінцевих зупинок тролейбусів – на Привокзальній площі та на площі морського та річкового вокзалів (нині – Одеська площа), а також на площі біля головного входу до бавовняного комбінату (нині – площа ім. П.Х.Дубинди). У січні 1955 року тролейбусний парк переноситься на вулицю Пере-



мали загальну потужність понад 10 тисяч квт. У той же час використовувався не весь рухомий парк через недостатню організацію ремонтних робіт; незадовільною була забезпеченість працівників санітарно-побутовими