



Р О Г А Т О Е Ч У Д О



Кареты, пролетки, повозки, экипажи... Сколько их появилось на улицах города к началу века! Где найти такое средство передвижения, которое освободило бы улицы от многочисленных экипажей? А может быть, использовать рельсовый транспорт?

Первые трамваи в России - это двигающиеся по рельсам вагоны. В качестве тяги - обыкновенные кони, которых впоследствии заменили паровым двигателем. А в 1880 году наконец-то увенчались успехом опыты талантливого инженера Ф.А. Пироцкого: вагон стал двигаться электрической силой, идущей по рельсам.

Электрический трамвай оказался удобным средством передвижения и к началу XX века был пущен в 13 городах России. Симбирск входил в число 47 городов, где предполагалось строительство трамвайных линий.

На заседании Городской Думы в ноябре 1911 года задача строительства электрического трамвая и "соединения пристаней на р. Волге с городом путем устройства

того или иного подъемника как для пассажиров, так и для грузов" стояла уже остро. Для разработки вопроса была избрана комиссия. В столичных и технических журналах появились объявления с приглашением лиц, "желающих принять на себя эту постройку". К марту 1912 г. от капиталистов в Думу поступило заявление о желании взять в Симбирске концессию на устройство трамвая. В мае 1912 г. для ознакомления с вопросом в Симбирск прибыл заведующий московским трамваем, инженер М.К. Поливанов. На основании личного знакомства с городом и представленных ему сведений Поливановым было сделано заключение об устройстве электрического трамвая в Симбирске. Тогда же был принят первый маршрут движения трамвая из трех линий: Вокзальной, Подгорной и Спасской. Скорость движения вагонов предполагалась от 10 до 15 верст в час. Предложенный маршрут ложился на сформированную сетку улиц и почти не требовал планировки. Предполагалось купить 20

Еще город не поменял свой облик, белокаменные храмы еще оберегали покой провинциального Ульяновска, стены Спасского женского монастыря хранили тайны, принадлежащие вечности, а на старых улочках уже появилось "рогатое чудо", которое ждало своего часа почти полвека.

моторных вагонов. При выборе типа остановились на вагонах средней емкости, с числом сидячих мест 16 и стоячих: на задней площадке - 8 и передней - 6, не считая кондуктора и водителя. Внутри вагоны должны быть отделаны дубом или красным деревом и иметь электрическое освещение.

Вопрос снабжения линии электрической энергией решался в расчете на строящуюся в то время электростанцию. Для оплаты проезда предполагалось установить тарифы в 5, 8, 10 и 15 коп. (в 1914 году сдобная булка стоила 5 коп., 1 кг сахара - 30 коп., 1 кг макарон - 6 коп.). Общегодовой доход предприятия предполагался в 163 тыс. руб., расход - 98 тыс. руб., т.е. эксплуатационная прибыль должна была составлять 65 тыс. руб. Московским инженерам Сушкину, Авенариусу было поручено разработать эскизный проект устройства электрического трамвая при участии Поливанова. К августу 1913 г. проект был исполнен.

В июле 1914 года городская Дума одобрила план. Строительство было решено вести на усло-



виях займа, погашение которого рассчитывалось на 49 лет.

Но уже через месяц началась первая мировая война. К вопросу строительства трамвая в Симбирске вернулись в 1918 г., а именно 19 октября, когда на коллегии инженеров при отделе госсооружений СГСНХ был изложен проект электрического трамвая, составленный в 1914 г. Коллегия подтвердила, что “трамвай для Симбирска нужен”. При обсуждении маршрута трамвая коллегия пришла к выводу, что грузы с пристани целесообразней поднимать на автомобилях, а не грузовым трамваем. Утвердив в целом маршрут, она предложила добавить новое направление по Московской улице (ул. Ленина) к реке Свияге, “иначе западный сектор города будет лишен трамвайного сообщения с центром города”. Высказывалась также необходимость проложения пути в Киндяковку, где ожидалась постройка вокзала новых железнодорожных линий.

Совершенно по-новому предлагалось решить вопрос электрического обеспечения. У этой идеи было много авторов, в том числе Б.И. Буховцев, комиссар ВСНХ. Еще в 1904-1906 гг. он заведовал в Симбирске городским водопроводом и составил первоначальный проект электрического освещения города. В то время были предложения об устройстве водообводного канала из Свияги в Волгу для устройства мощной гидростанции, которая могла бы питать энергией город и трамвай. Но этот дерзкий замысел не был осуществлен из-за сопротивления владельцев мельниц на реке Свияге. Теперь Буховцев предлагал осуществить проект и напоминать, что Украина выпала из сферы экономического влияния России, оставив у себя запасы угля и крупные металлургические заводы, и “для избежания подобных случайностей новые заводы надо строить на

Волге”, а “одним из таких удобных мест является Симбирск”.

В Москве проект и смета прошли через Малый и Большой технические советы. Идея постройки трамвая с точки зрения развития города была единодушно признана современной, но пока невозможной, в силу переживаемого кризиса промышленности. Техническим Советом была ассигнована сумма в 100 тыс. рублей (из 21 просимых изначально) для проведения предварительных исследований, в том числе явления оползня. Перерыв в обсуждении вопроса строительства трамвая растянулся на 30 лет. Правительственное решение о строительстве трамвайных линий в Ульяновске вышло только в 1948 году.

В годы Великой Отечественной войны в город было эвакуировано 12 промышленных предприятий, основная часть которых осталась в городе. Население Ульяновска увеличилось более чем в два раза, и вопрос обеспечения его транспортом стоял чрезвычайно остро. Пущенная в канун 1947 г. первая турбина ТЭЦ автозавода наконец решала проблему электроэнергии, увеличив производство промышленного тока в три раза.

На коммунистическом субботнике 12 ноября 1949 года в районе вокзала Ульяновск-1 железнодорожники уложили первые 600 м рельсов трамвайных линий. К осени 1953 г. рельсы 1-го маршрута были уложены полностью. В сентябре в Горький отправилась на обучение первая группа вагоновожатых.

5 января 1954 г. от Северного трампарка в сторону вокзала Ульяновск-1 был пущен трамвайный маршрут № 1, вела его Римма Степановна Разумовская. Организацией пуска руководил опытный инженер-трамвайщик из Волгограда Авилкин Александр Яковлевич – первый директор нашего транспортного управления.

Протяженность трамвайных линий составила 14 км. В первый год эксплуатации было перевезено 9 млн пассажиров.

В 1955 году был построен 1-й трамвайный мост через р. Свиягу, движение было пущено по ул. Миная до автозавода, т.е. был открыт маршрут № 2.

Сегодня протяженность трамвайного пути составляет 175 км. Наш дорогой труженик-трамвай движется уже по 16 маршрутам, пересекая правобережную часть города во всех направлениях.

Валерия Лосева

