

Трамвай на фоне стен Покровского монастыря и строящейся гостиницы «Венец»



Фото Сергея Сытина

Счастье на колёсах

Как только в Ульяновске была построена высоковольтная линия электропередачи напряжением 22 кВ и сдана в 1946 году первая очередь новой ТЭЦ, город приступил к решению накопившихся проблем производственного и бытового характера. Обеспечили электроэнергией дома и улицы и приступили к прокладке трамвайных путей.

Разговоры о строительстве трамвайной линии велись очень давно. Впервые о нём заговорили ещё до революции, перед началом первой мировой войны, но в связи с энергетическими трудностями, которые преследовали Ульяновск несколько десятков лет, вопрос этот откладывался до лучших времён.

Реальным толчком к сооружению трамвайной линии стало постановление Совета Народных Комиссаров от 1944 года, согласно которому в январе 1945 года был разработан новый генеральный план Ульяновска, который исходил из ряда новых обстоятельств, возникших в годы Отечественной войны. Главное из них — изменение статуса города: теперь он стал областным центром — пришла пора всерьёз задуматься о городском транспорте. Так что вполне резонно в плане был обозначен вопрос о необходимости сооружения первой линии трамвая.

К этому времени задача перевозки городских пассажиров обозначилась куда серьёзнее, нежели в 1914 году. Население города только за годы войны увеличилось почти в два раза. Эвакуированные предприятия в большинстве своём оставались в Ульяновске, поэтому на первый план

выдвигался вопрос доставки рабочих на предприятия.

Пуск первой очереди ТЭЦ решил проблему электроэнергии, увеличив производство промышленного тока с 61 миллиона Вт в 1940 году до 177 миллионов к 1950 году. Так что с этого момента все многолетние рассуждения о строительстве трамвайной и фуникулёра приобрели реальную основу.

Вслед за постановлением правительства о строительстве первой очереди трамвая в Ульяновске 24 мая 1948 года на заседании исполкома Ульяновского городского совета депутатов трудящихся принято решение № 9 «Об установлении трассы трамвая первой очереди строительства и определении мест трамвайного парка и тяговой подстанции». При городском коммунальном отделе была организована дирекция вновь строящегося трамвая во главе с Александром Яковлевичем Авилкиным. А 12 ноября 1949 года в районе железнодорожного вокзала Ульяновск-1 на коммунистическом субботнике железнодорожников был забит костыль и уложены первые 600 метров рельсов трамвайных линий. Однако работа на объектах развернулась лишь в 1951 году.

Горожане с интересом наблюдали за переменами, происходившими с давно знакомыми улицами. Так как трамвайное строительство было объявлено народной стройкой, по выходным к коллективам двух трестов-подрядчиков подключались работники всех предприятий города. Люди работали, не считаясь со временем, зачастую только с лопатой в руках. Требовалось не только проложить рельсы, но и построить тяговые подстанции, диспетчерские, депо. Городской электротранспорт должен был стать частью инфраструктуры большого города, индустриального центра Среднего Поволжья.

В 1951 году трамвайные пути были проложены до бензозаправочной станции по улице Кирова, начались работы по рихтовке пути и засыпке междушпального основания, а в здании тяговой подстанции — монтаж оборудования.

В 1952 году велась укладка пути по улицам Ленина, Советская и Радищева. В северной части города началось строительство трамвайного депо, вагоноремонтных мастерских, котельной и склада.

Эти работы продолжались и в 1953 году. Тогда же в районе станции Ульяновск-1 проложили петлю трамвайного пути. В город пришли две первые пары трамвайных пассажирских вагонов из Усть-Катава.

Пуск трамвайного маршрута № 1 был назначен на 5 января 1954 года. Трамвайная линия, соединившая железнодорожный вокзал с северной частью города, составила 14 километров.

В ночь с четвёртого на пятое января температура достигла сорока градусов мороза, началась вьюга. Вагоны, которые предполагалось вывести на маршрут, замёрзли. Первая вагоновожатая Римма Степановна Разумовская вспоминала: «С большим трудом удалось разогреть мою «троечку», и только моторный вагон... Иду как в туннеле: снег! Издали можно было видеть только трамвайную дугу. Страшно было. И помню горожан, стоявших по обочинам пути. Многие видели трамвай первый раз в жизни и очень радовались...».

Надолго запомнили ульяновцы тот морозный, но радостный день, с ностальгией вспоминают и громоздкие, с автоматическими раздвигающимися дверями, трамвайные вагончики — настоящее чудо, ставшее на рельсы.