

КЛУБ КРАЕВЕДОВ

# Приангарье

Выпуск №

## О чем рассказывают архивы

47 лет в пути

5 апреля 1963 года исполком городского Совета депутатов трудящихся принял решение о строительстве первой очереди трамвая и утвердил прокладку пути от химвкомбината до улицы Ленина и далее до Московского тракта, строительство тяговой подстанции в районе химвкомбината и одно крыло трамвайного депо с минимальным количеством подъездных путей. Проектируемое трамвайное депо Привокзального района перенесли на 26 квартал.

Строительство трамвайного пути шло очень долго. Подрядчик – трест «Востоктяжстрой» – в сроки не укладывался, люди роптали, и за ходом строительства был установлен строгий общественный контроль.

В июле 1966 года прокладка первой очереди трамвая и возведение трамвайного депо были закончены. Заказчик – Иркутский химвкомбинат № 1 – в своей структуре ввел подразделение «Трамвайный цех». Предстояло создать коллектив, ввести в эксплуатацию трамвайное депо, приобрести подвижной состав, укомплектовать службы и обучить персонал.

В 1966 году была сформирована первая группа водителей трамвая в количестве 30 человек и направлена на обучение в трамвайное депо Ангарска. В декабре этого же года 22 человека окончили курсы теоретического обучения на водителя трамвая по вагонам РВЗ-6 и МТВ-82, без практической стажировки на линии.

В январе 1967 года в депо города стали поступать трамваи КТМ-2 с прицепными вагонами. Водители трамвая и старожилы хорошо помнят это чудо техники. В кабине водителя находилась колонка ручного тормоза, при пользовании которой «в спешке» водитель неоднократно получал удары по рукам, пол в салоне был покрыт деревянными рейками, под полом очень шумно работал компрессор, заглушая беседу пассажиров. На этих вагонах применялись кулачковые контроллеры управления, очень массивные и неудобные. Чтобы перевести контроллер с тормозных позиций на ходовые или наоборот, водителю приходилось налегать на него всем корпусом, а не легким движением руки, как это делается сейчас, на современных вагонах.

23 февраля 1967 года приказом по комбинату было открыто трамвайное движение по маршруту «Загородная – Пожарное депо», и вагон 009 под управлением водителя Г.Веселковой и кондуктора Н.Фоминой отправился в первый рейс.

В конце октября 1970 года появились маршруты до ремонтно-механического завода, центрального рынка и девятой столовой.

В 1971 году в районе центрального рынка было создано разворотное кольцо, а в январе 1974 года трамвай пришел до Привокзального района.

Общая протяженность трамвайного пути составила 27 километров. Население города насчитывало более 100 тысяч человек. И только трамвай мог решить его транспортную проблему.



Сессия горсовета 1974 года обязала трест «Востоктяжстрой», СУ-10, СУ-6, СМУ-5, химвкомбинат и химвкомбинат проложить трамвайную линию до химвкомбината, и через год трамвайный маршрут № 2 «Привокзальный» – «Химвкомбинат» был сдан в эксплуатацию, связав промышленную площадку с самой дальней – южной частью года.

Маршрутная схема города составляла 33 километра. Расширение трамвайного хозяйства потребовало создания городского специализированного управления, и Химвпром передает трамвайное хозяйство в ведение городского Совета народных депутатов.

В 1982 году Постановлением главы администрации города был зарегистрирован Устав муниципального предприятия. Оно стало юридическим лицом, имеет обособленное имущество, самостоятельный баланс, расчетный и иные счета в банках, бланки, штампы со своим наименованием, гербовую печать.

На основании постановления мэра города в 1999 году был зарегистрирован Устав муниципального унитарного предприятия «Трамвайное управление» в новой редакции.

Трамвайное управление было преобразовано в «Электроавтотранс», объединившее Трамвайное управление и Пассажирское автотранспортное предприятие.

В 2005 году принято постановление главы администрации города «О ликвидации МУП «Трамвайное управление».

Решением арбитражного суда Иркутской области от 19.05.2006 года МУП «Трамвайное управление» признано несостоятельным (банкротом) и открыто конкурсное производство, которое на сегодня закончено.

Н.Ю.Борисова, директор МКУ «Муниципальный архив»

Р.С. В 2007 году была издана книга «Усольский трамвай», посвященная 40-летию со дня открытия трамвайного движения в Усолье-Сибирском (авторы А.Ильинский и В.Скорород). При ее подготовке не все, чем мы располагали, вошло в книгу. В архиве осталось немало интересных фактов, которые мы приводим.

Расписание движения подвижного со-

става на линии в 1967 году было составлено на четыре единицы. Вагоны ходили только в часы «пик». На работу некоторые работники Химвпрома умудрились ехать: на сцепных устройствах вагона, на крышах и лестницах вагона, на подножках открытых дверей вагона, даже на кронштейне бокового зеркала водителя, опираясь ногами в наружную обшивку вагона. Какое-то время работники ГАИ «закрывали на все это глаза», но потом запретили водителю начинать движение с открытыми дверями. И на таких остановочных пунктах, как Рынок, Ленина, 2-й участок, водителям в часы «пик» приходилось стоять до 20 минут, чтобы закрыть все двери. Так постепенно приучали усольчан правилам проезда в городском электрическом транспорте.

Приглашенных водителей трамвая из Ангарска и Иркутска не хватало, а свои водители проходили ускоренную практическую стажировку в родном городе, и курсанты учились у иркутских и ангарских инструкторов практическим навыкам, как «утрамбовывать» пассажиров в полном смысле этого слова.

Это делалось так: резко трогаясь с остановки, чтобы пассажиры, которые висели на всех четырех дверях и не давали закрыть двери, «отпали», или на перегонах резко подтормаживали, и пассажиры, со смехом «утрамбовываясь», позволяли закрыть двери.

А вот водитель трамвая Л.И.Смелая пыталась при помощи такого торможения усадить пьяного пассажира на сиденье, так как от него сильно пахло спиртным, но тщетно, он крепко держался за поручни.

Вспоминается открытие маршрута № 2 до «Привокзального». Презентация нового подвижного состава производилась вагоном № 061 под управлением водителя А.К.Татарниковой. Ранним утром, не зная расположения остановочных пунктов на маршруте, она усердно искала их вместе с пассажирами.

А однажды можно было наблюдать такую картину: слесарь по ремонту подвижного состава стоял на остановке «Ленина» с новеньким карданным валом в руках и пытался определить, на каком же вагоне отсутствует карданный вал. Но все вагоны шли как обычно, и линейные работники решили, что кто-то подшучивает над водителями трамвая, и подбросили на трамвайную линию «чужой» карданный вал, да и вагон не смог без кардана продолжить движение. Оказалось, и кардан наш, и вагон № 052 может двигаться без кардана, только в салоне вагона уж очень шумно.