

ОРЕНБУРГСКИЙ ТРАМВАЙ

ПРОЕКТЫ ДЛЯ АРХИВА

История трамвая в Оренбурге началась еще в 1910 г. Впервые тогда городской управе предлагалось заняться строительством коммунального транспорта, но безрезультатно. Ничтожные материальные возможности, ограниченность хозяйственного размаха в городском благоустройстве — все это превращало трамвайную проблему в пустой разговор.

Более серьезно городская управа занялась трамваем в 1914 году. Для осмотра города и консультации в Оренбург приехал профессор Оренбургского Политехнического института Шувагина. Именно он, что во всех проектах в том числе и в проекте инженера Шувагина, главным мотивом к построению трамвая выдвигалась высокая доходность от эксплуатации трамвайного хозяйства. По проекту профессора Шувагина стоимость затрат на постройку трамвая должна была окупиться в течение 5 лет.

Получив около тысячи рублей за свою консультацию, профессор Шувагина спокойно отбыл в Петербург, вопреки трамвайным словам в воздухе. А тут еще началось империалистическая война и дело о трамвае в Оренбурге, как «экономическое», было сложено в архив.

НАКАЗ ТРУДЯЩИХСЯ

Подлинные создатели, творцы нового общества, пролетарии Советской Страны, под руководством коммунистической партии, со всей энергией занялись за социалистическое переустройство нашей родной некультурной страны. То, что было «не по зубам» оренбургской буржуазии, купцам и царским чиновникам, — стала реальной действительностью в руках трудящихся нашей великой родины.

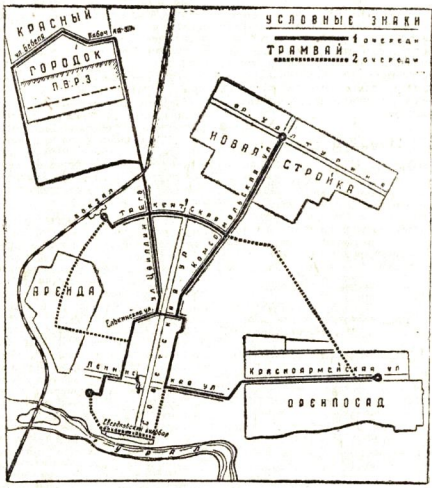
У трудящихся Оренбурга, в прошлом особенно отсталого города в благоустройстве, потребность в транспортных перевозках возрастает с каждым днем. Широко разрослись культурные запросы, быстро растет население. К концу 1945 населения Оренбурга увеличилось до 165 тысяч человек. За один только год существования области, население нашего города увеличилось на 16 тысяч человек. Статистика и органы планирования подсчитали, что в концентрированном центре населения в Оренбурге возрастает до 20 тысяч, а в конце 1945 года до 330 тысяч человек. Ясно, что город с населением в три миллиона должен иметь хороший, удобный и дешевый вид транспорта.

Преобразование Оренбурга в областной центр, естественно, увеличило во много раз потребность трудящихся к улучшению городского движения и расширению средств для транспортных перевозок. Автобусное движение — телешерший единственный «монопольный» транспортный вид движения, — конечно, ни в какой степени не может удовлетворить запросов городского населения.

МАРШРУТЫ ТРАМВАЯ

Главное при проектировании трамвайного движения — это правильный выбор маршрутов, а следовательно, и направления трассы трамвая. Что при этом надо тщательно учесть и изучить? Места направления движения, пассажирское направление людских потоков, с учетом деловых и культурно-бытовых привычек и особенностей различных групп населения, связь центральных учреждений и организаций с окраинами и важнейшими предприятиями города, а также с крупными учебными заведениями и культурно-просветительными центрами. Эти главные императивы и взяты городским советом за основу при утверждении схемы строительства коммунального транспорта. Пренебрегать принципами в расчете необходимости соединения паровозоремонтного, обособленного и кирпичных заводов с центральными городскими пунктами.

В. В. СТЕПАНОВ, председатель Оренбургского горсовета



Затем надо было установить транспортную связь населения Красного городка и Сырневой площади с центром города. В целях минимизации затрат режиссер Красный городок наметено соединить одорельсовый трассой — в виду этого движение трамвая будет проходить в одну только сторону.

Чтобы соединить Новую стройку с центром, наиболее целесообразным вариантом будет проведение трамвая по Комсомольской улице. Поперечной улицей в Новой стройке, по которой пройдет трамвай, намечена улица им. Халтурина. Этот последний вариант потребует наиболее серьезной дополнительной разработки.

В целях приближения трассы трамвая к швейной фабрике и колхозному базару трамвайная линия намечается по Комсомольской, с поворотом на Профсоюзную, затем она пойдет по Нижегородской и Володарской, и, наконец, опять по Комсомольской.

Соединение Оренбургского посада с центром осуществляется по Красноармейской улице.

НАПРЯЖЕННАЯ МАГИСТРАЛЬ

Наиболее острым и вместе с тем спорным местом в проектировании трамвая остается Советская улица. Большинство важнейших учреждений и организаций расположено вокруг Советской улицы, по Советской улице. Она является основной пассажирской магистралью. Значит, Советская улица будет самой напряженной в смысле пешеходного движения и других видов транспорта. Проведение трамвайной линии по Советской улице сильно отразилось бы на нормальном движении пешеходов. С другой стороны, центр города не может остаться без обслуживания трамваем. Поэтому горсовет оставил на продолжении трассы по двум параллельным Советской улицам: с одной стороны — Комсомольской, с другой — им. Кобозева.

В целом же трамвайная линия пройдет следующим образом: из центра Красного городка по ул. Володарской, Рабочей и Олонецкого шоссе до виадука. С западной стороны Красного городка трасса трамвая пройдет мимо паровозоремонтного, кислородного, обособленного и кирпичных

заводов № 2 и 3. Затем она огибает бойню и соединится с восточным направлением Красного городка. Все это кольцо первой очереди в однокольном исчислении будет длиною в 6280 метров.

От вокзала трамвайная линия проходит по Проезду Коммунаров, затем по Ташкентской улице. Здесь она соединится с линией по ул. Швлинга. С Профсоюзной улицы трасса переходит на Кобозевскую и Ленинскую улицы, затем по ул. Бурацевича с конечной остановкой у спиртоводочного завода.

От Профсоюзной улицы линия приближается к колхозному базару, затем проходит по Нижегородской и Комсомольской улицам до Ленинской. Здесь виадук открывает один квартал, и линия, не прерываясь, продолжается по Ленинской, затем проходит по Красноармейской до Спартковской улицы.

С Новой стройкой Красный городок и вокзал соединятся через Ташкентскую улицу, затем линия проходит по Комсомольской до ул. Халтурина. Новая стройка соединяется с центром трассой, идущей по Комсомольской улице. Общая длина всех трамвайных путей первой очереди в переводе на двухколейное вычисление составляет 17 километров.

ВТОРАЯ ОЧЕРЕДЬ

Вторая очередь трамвайного строительства намечена по следующему плану: от вокзала на Аренду, а затем — Выходит на ул. Кобозева. Прокладывается бульварное кольцо мимо Свердловского бульвара. Кольцо от Красноармейской до Комсомольской улицы. Удлиняется путь до лесозавода и дачного поселка и прокладывается двойной путь кольца первой очереди Красного городка — Оренбургский путь второй очереди определяется в 30430 метров.

Проектирование трамвайной трассы по указанному плану позволяет нам наиболее целесообразно комбинировать маршруты движения, исходя из расчетов соединения важнейших районов и пунктов города, а также направления людских потоков.

Для первой очереди устанавливаются следующие маршруты: 1 — Красный городок — Оренбургский посад длиной в 9,930 метров. 2 — Красный городок — Новая стройка

ка через Ташкентскую улицу — 7,890 метров. 3 — вокзал — центр — Урал — в 4,340 метров. 4 — вокзал — центр — базар — Оренбургский посад — 5,730 метров. 5 — Новая стройка — базар — Оренбургский посад — 7,000 метров. Длина всех маршрутов составит 34,950 метров.

Во вторую очередь будет проложено двойной путь кольца Сырневой площади и Красного городка, в результате чего на Сырневой площади и Красный городок трамвай пройдет по двум маршрутам. Все маршруты второй очереди составлены по такой схеме: 1 — Дачный поселок (Электростанция «Красный маяк») — центр Красного городка — Сырневая площадь — виадук — центр — улица Кобозева — Урал — лесозавод — Красный городок — виадук — Ташкентская улица — базар — Оренбургский посад. 3 — Красный городок (школа) — Новая стройка. 4 — вокзал — центр — улица Кобозева — бульвар — Комсомольская — базар — Ташкентская улица — виадук — Оренбургский посад. 6 — Новая стройка — базар — Оренбургский посад. 7 — большое кольцо (вокзал — Аренда — улица Кобозева — бульвар — Ленинская — Красноармейская — Новый жилищный район — Ташкентская улица). Общая длина маршрутов второй очереди составит 55,600 метров.

Зарывали старого чиновничье-купцовского Оренбурга, проектируя трамвайную ветку, самое большее предполагали установить длину маршрутов трамвая в 15 километров, пусть и ход 20 моторных вагонов. Длина маршрутов социалистического Оренбурга будет превышать проекты думской управы в три с лишним раза. В 1939 году в движении будет находиться 37 вагонов, в 1942 году — 50, в 1945 г. — 66.

СРОКИ И СТОИМОСТЬ

Остается еще сообщить читателю, что общая стоимость всех затрат на строительство трамвая первой очереди определяется в 7 миллионов рублей. Чтобы приблизить трамвайный парк к центру города, место для вагонных мастерских запроектировано около Конно-Сидорского виадука, на площади в 2,5 гектара, длиной в 10 коп. К 15 мая будущего года должна закончиться вся подготовительная работа по постройке трамвая и утверждены окончательно последние варианты трамвайной трассы. В этом году уже необходимо развернуть работу по подготовке полотна, постройке виадука, поставке и заводу строительных материалов.

Работа предстоит большая и ответственная!

Успех строительства трамвая в Оренбурге будет обеспечен в том случае, если за это дело энергично возьмется само население и выберет судьбу избранными народом депутаты.

Трудящиеся Оренбурга обязаны по примеру пролетариев Москвы построивших метрополитен — единственное в мире по своей красоте, архитектуре и размаху сооружение, отдать все свои силы и энергию на строительство трамвая. Каждая улица, каждая площадь, каждая улица обязаны вынести и совместно ознакомиться с проектом постройки трамвая и отметить свои конкретные мероприятия практической помощи.

Сегодняшний социалистический Оренбург обязан показать действительные образцы большевистской работы в области строительства и городского транспорта. В ответ на работу партии и правительства и мужеством и доблестью товарища Сталина о благоустройстве пролетарских центров, трудящиеся Оренбурга, пусть со своей стороны все меры, чтобы в срок обеспечить постройку трамвая.