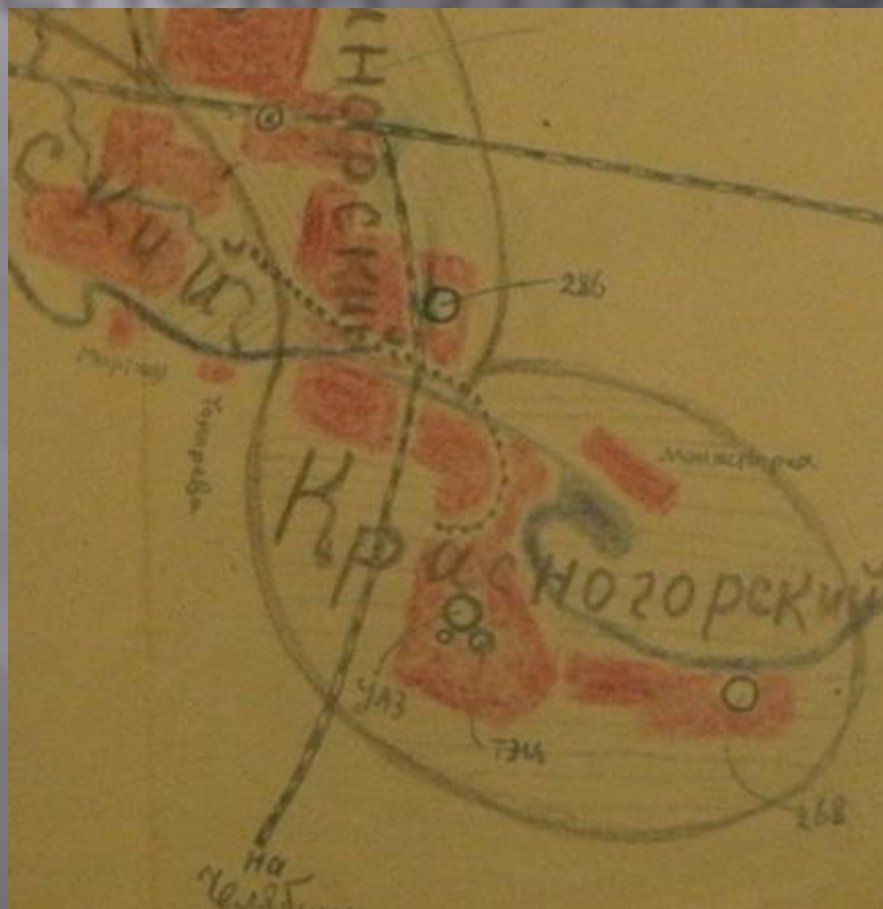


НЕОСУЩЕСТВИВШАЯСЯ ТРАМВАЙНАЯ ЛИНИЯ КАМЕНСКА-УРАЛЬСКОГО



*«Неосуществившаяся трамвайная линия
Каменска – Уральского»: Электронная
презентация / В. Сидоров., А. Сидоров - Каменск –
2014. – 38 с.*

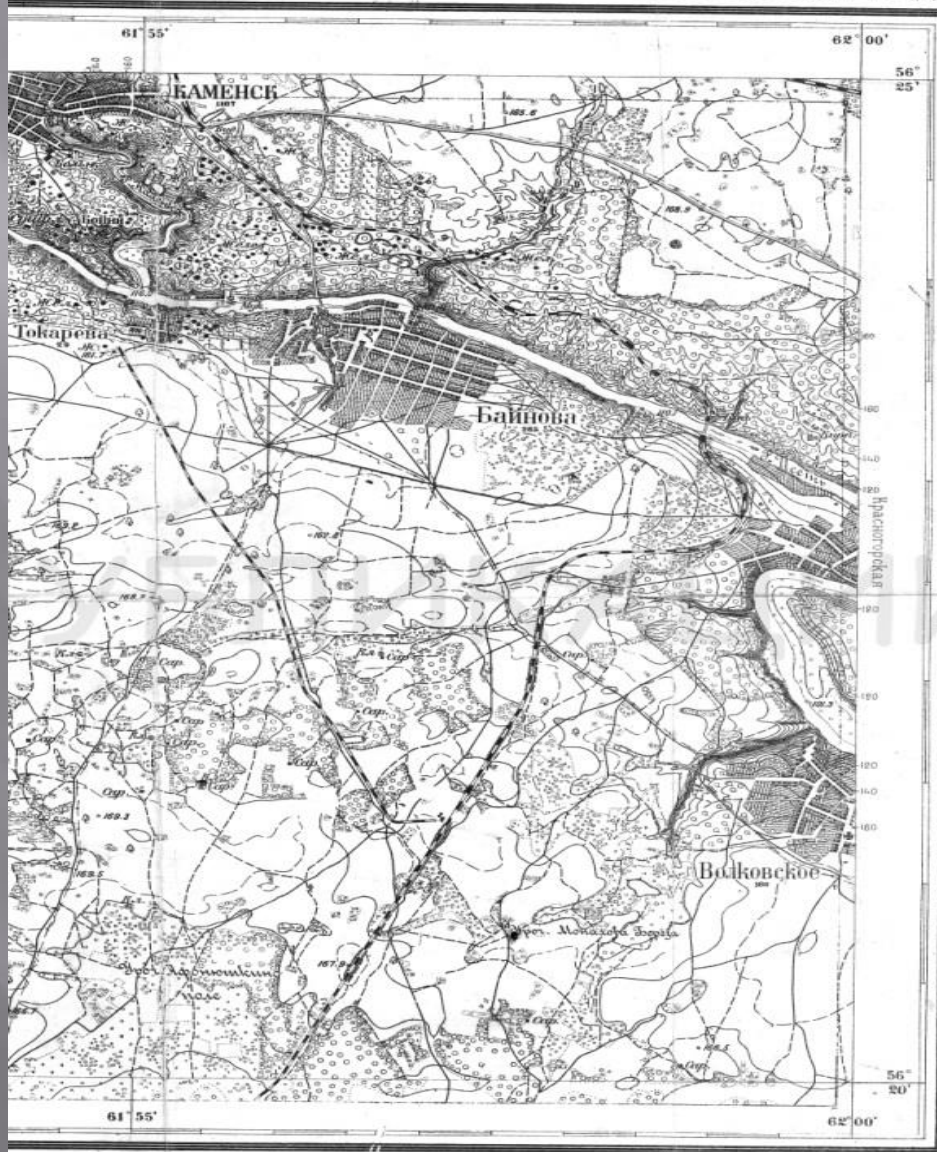
- ▣ Подъём экономики нашего города во время Великой Отечественной войны вызвал необходимость налаживания в городе эффективной и экономичной системы, для обеспечения которой наилучшим вариантом был электротранспорт.

- ▣ Решением за № 750 от 21 ноября 1944 года городской комитет партии утверждает проект трассы трамвая 1 очереди , которая соединит Красногорский и Синарский районы.

- ▣ В качестве трамвайного пути было решено использовать участок железной дороги сообщением Синарская 1-Багаряк , который был сдан в эксплуатацию в 1916 году и использовался для вывоза руды с рудников, открытых на берегах реки Синара и её притока Багаряка. (Большое количество руды требовалось для выполнения крупного государственного военного заказа Каменским чугунолитейным заводом на партию снарядов)

0-41-124-12

КАМЫШЛОВСК. УЕЗД.

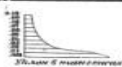


1:25000

1 200 1000 500 0 500 1000 1500 метр.

1:150 20 0 50 100 150 м.

план горизонтальный берега 5 метров.



Снимки 1921-22 г. и вертиса 6 1922-23 год
Восточный Топограф В.А.Белоголов.

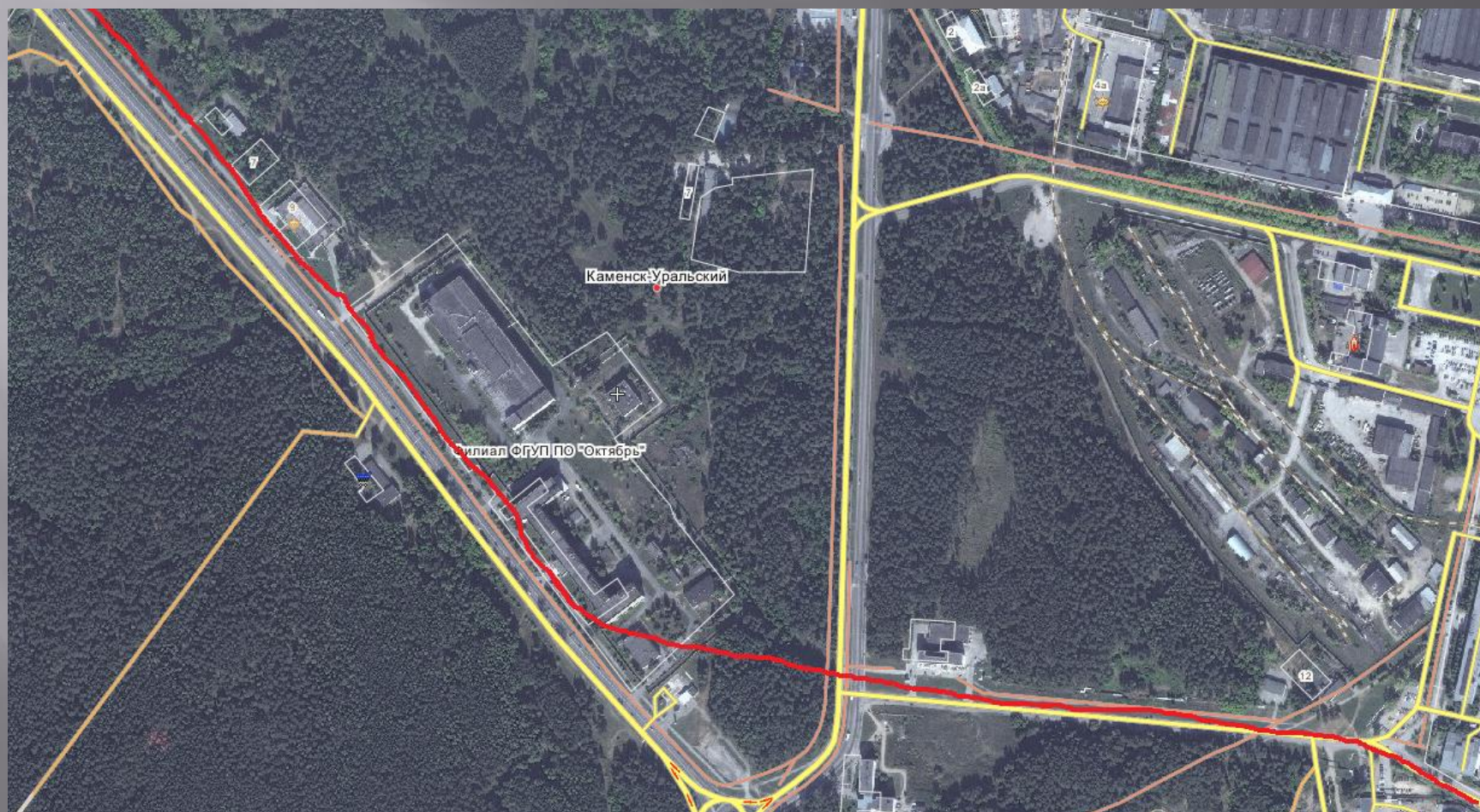
Охлаждение местности при радиации
в 1922 г. к востоку 13.5 градусов

Ранее - до сдачи в эксплуатацию железнодорожной линии
Синарская 1 – Челябинск, железнодорожная ветка проходила
по территории нынешнего пассажирского предприятия и
выходила на место нынешней ул.Тевосяна

проходила по территории нынешней улицы
Тевосяна, и выходила к современному ДК «Юность»

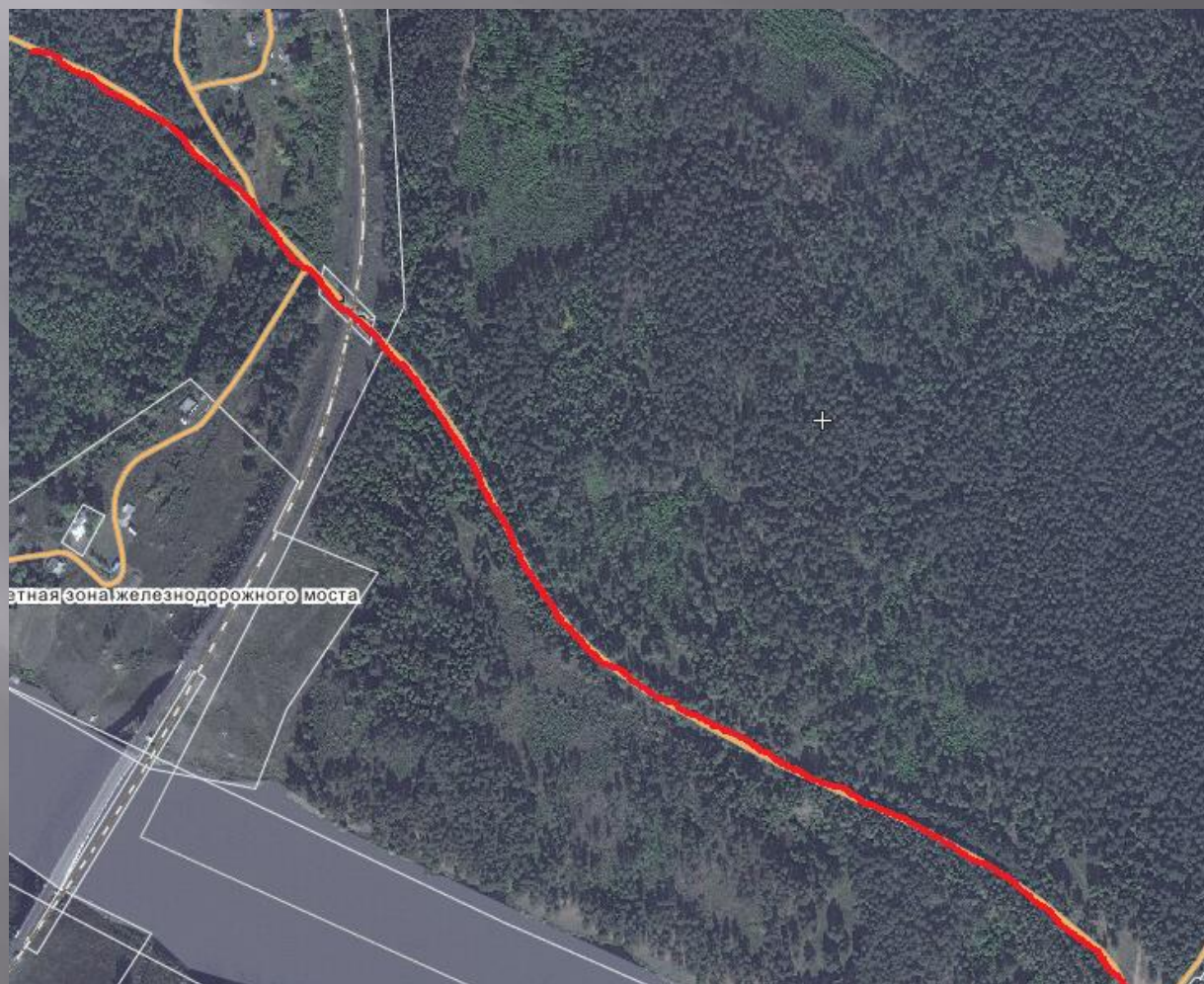


далее шла по будущей улице Кадочникова,
поворачивала около столовой ПО «Октябрь»,



затем продолжала своё направление по территории
нынешнего «Уралэлектромонтажа» и шла далее
параллельно реке Исеть





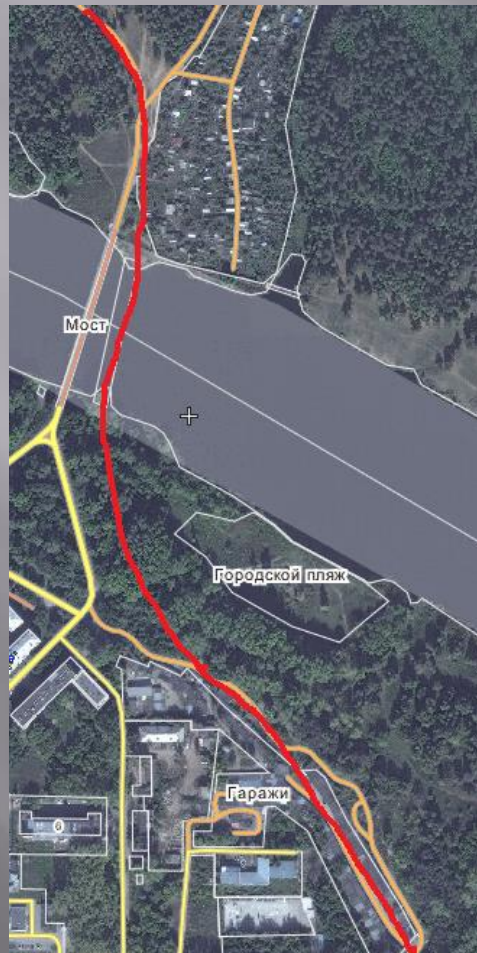
В настоящее время мы с вами можем наблюдать тоннель на левом берегу Исети, «одетый» в бетон, который находится под железнодорожной веткой на г. Челябинск. Данный тоннель сооружался при постройке трамвайной линии в 1945 году. Раньше на этом месте был деревянный мост, который построили одновременно с железнодорожной веткой Синарская 1- Челябинск.



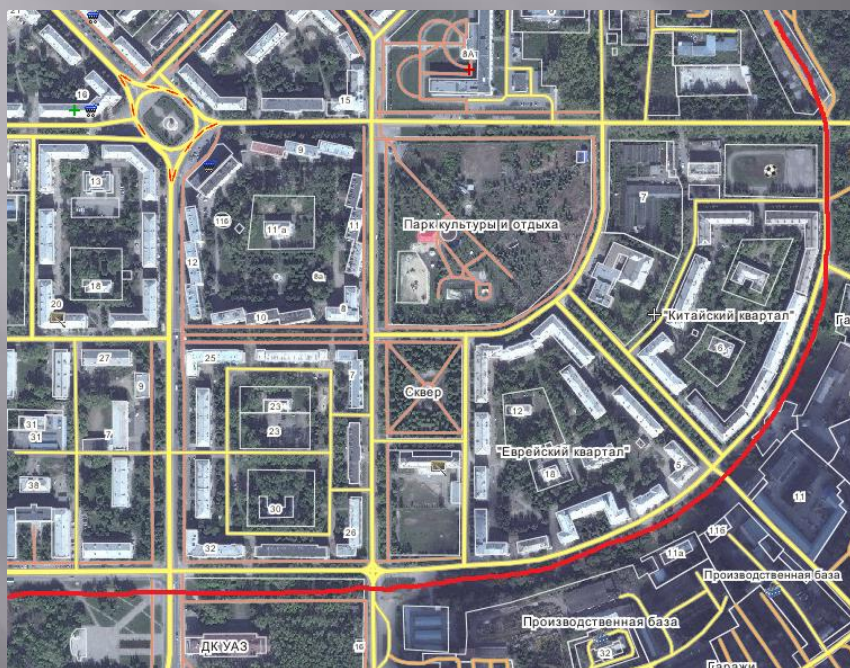
Вырезка из газеты «КР» за 1945 год об упоминании деревянного моста.

В январе строительный участок, где начальником тов. Осянов, приступил к строительству тоннеля в точке скрещения железнодорожной магистрали Синарская — Челябинск с трамвайной линией. Сейчас в этом месте железнодорожного полотна временный деревянный мост, под которым проходит железнодорожная ветка Синарская — Багаряк.

Далее ветка проходила по железнодорожному мосту через р. Исеть, который находился около современного пешеходного моста, чуть ниже по течению



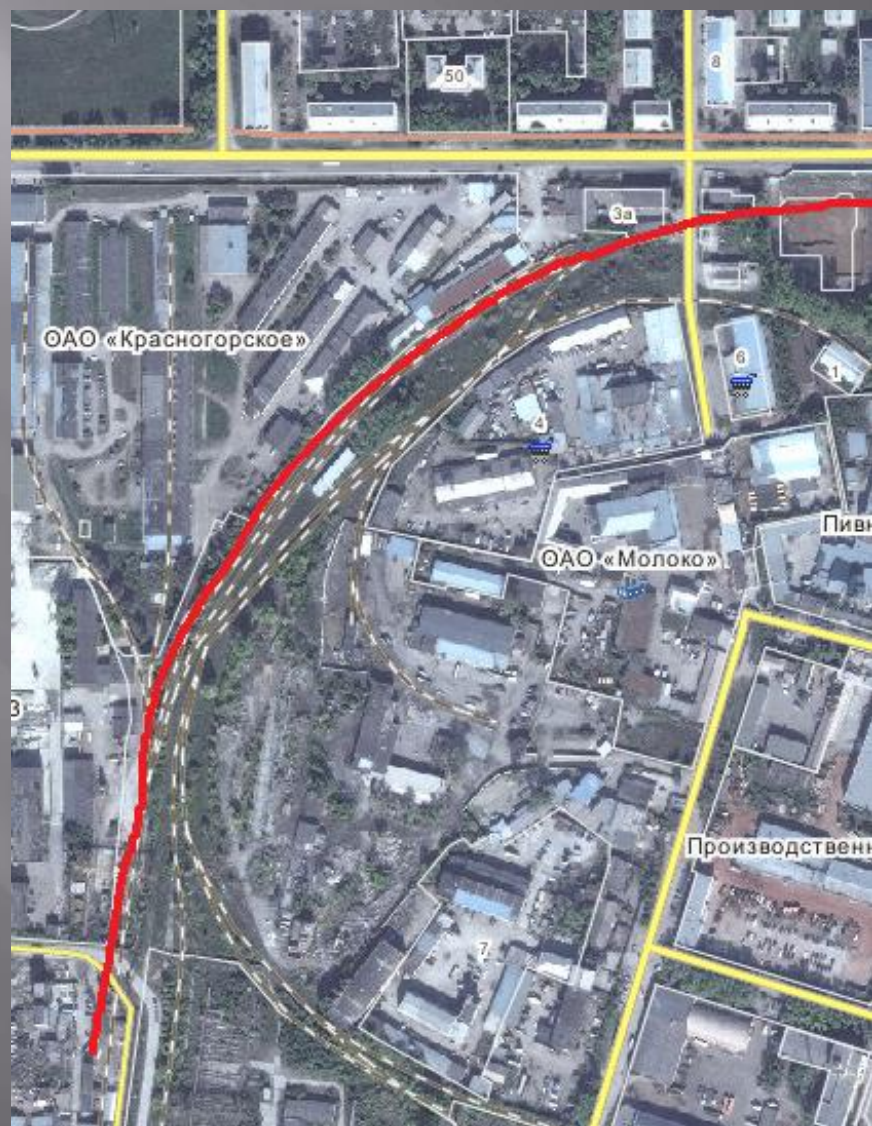
шла далее -по территории нынешней улицы
Октябрьской



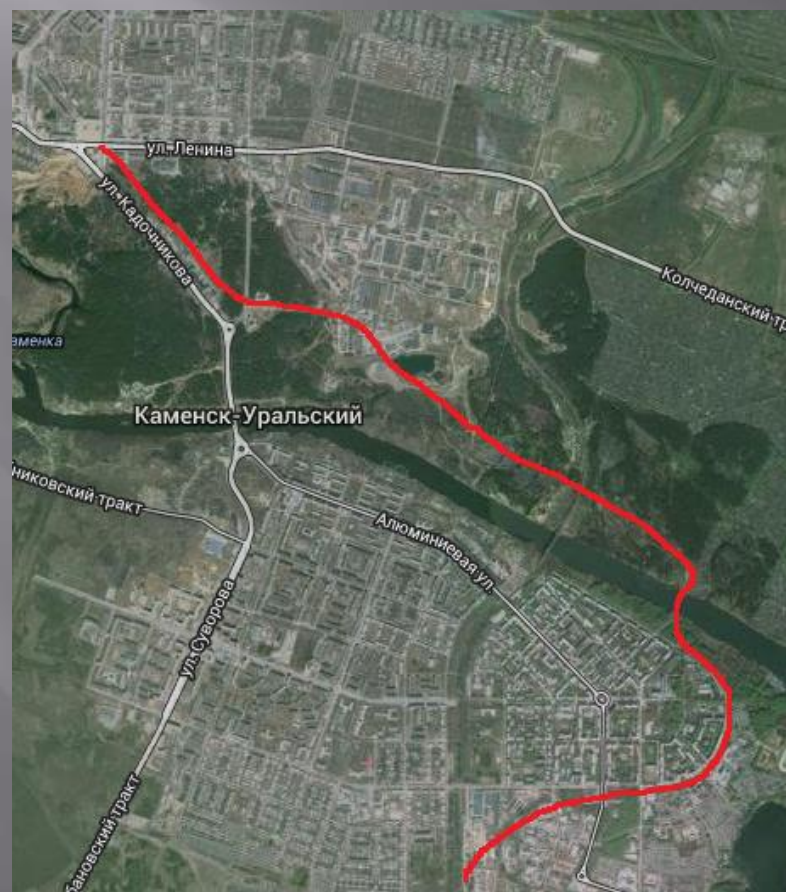
Мимо современного ДК УАЗа



и выходила на территорию, находящуюся за
современной базой Продснаба.



При сдаче в эксплуатацию железнодорожной линии Синарская 1-Челябинск в 1940 году, вышеописанный участок железной дороги перестал использоваться в качестве основного железнодорожного полотна. И часть этой ветки- от так называемого «Шлагбаума» до того места, где стоит ДК УАЗа было решено использовать под строительство трамвайной линии.

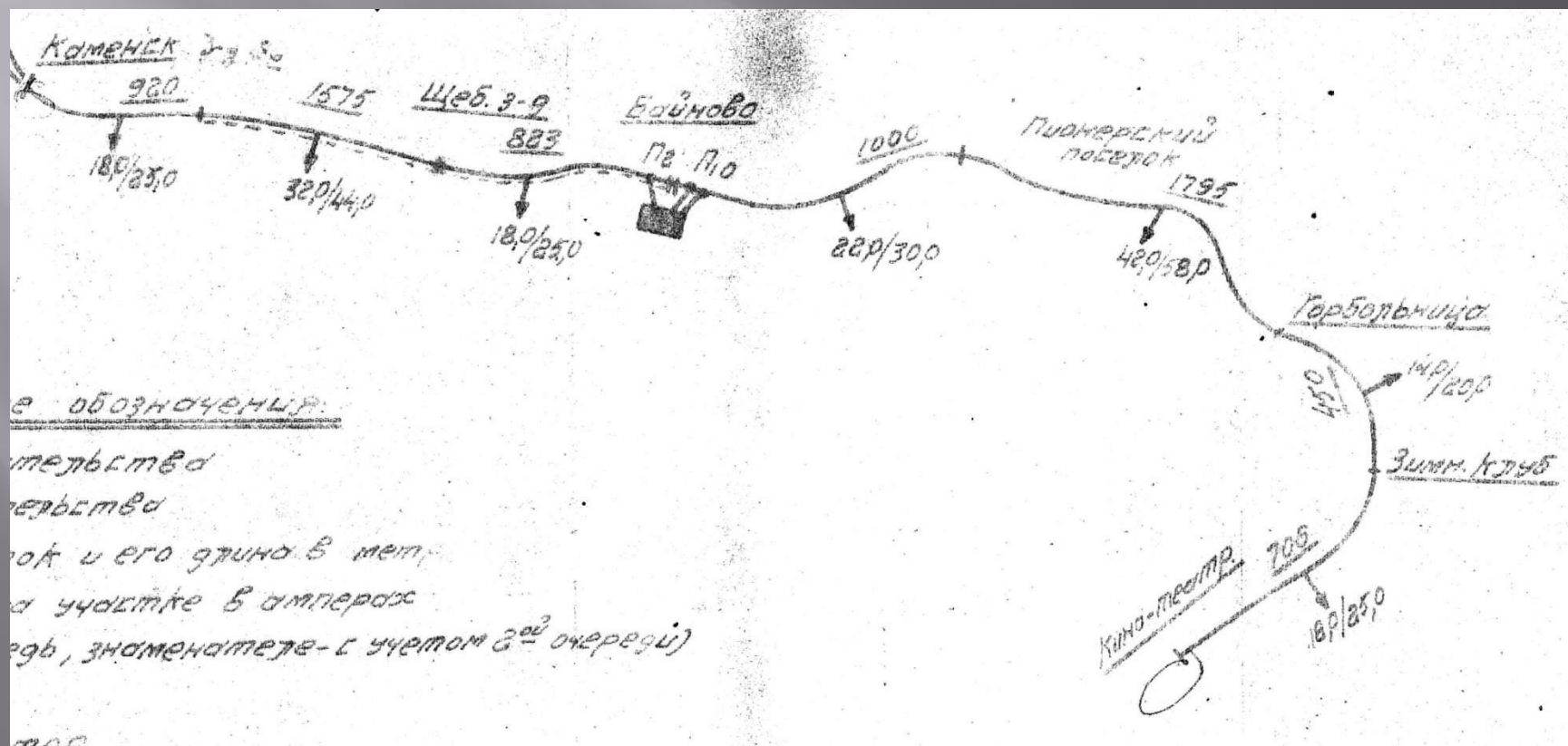


- ▣ Строительство облегчало то, что рельсы были уложены и дело осталось за «малым». Поставить столбы и провести контактную сеть. Работа «закипела».
- ▣ В строительстве трамвайной линии принимали участие все предприятия нашего города. Завод № 515 предоставил контактный провод, трубный завод - предоставил опоры для контактной сети. Но....
- ▣ Но как пишет газета «Каменский рабочий» в номере за 3 февраля 1945 года
«.....«Уралалюминстрой» как главный ведущий исполнитель работ серьёзно отстаёт.....».
Несогласованность в действиях при строительстве рушит все сроки сдачи в эксплуатацию линии.

Однако весной 1946 года председатель горсовета т. Березовский обещает горожанам что «...в текущем году начнётся трамвайное движение. 3 моторных и такое же количество прицепных вагонов уже отгружается.»

- ▣ Судя по архивным чертежам первая очередь трамвайной линии была близка к сдаче в эксплуатацию.

На линии предполагалось семь остановок (включая конечные) - «Кинотеатр», «Зимний клуб», «Горбольница», «Пионерский посёлок», «Байново», «Щебёночный завод», «Каменск») и тяговую подстанцию на левом берегу р. Исеть (примерно напротив нынешнего политехнического колледжа).



[illegible]

- ▣ В связи с тем, что первая очередь трамвайной трассы была практически готова исполком Горсовета своим решением от 5 апреля 1946 года принимает решение о строительстве 2-ой очереди трамвайной линии.

Исх. № 165
15.46

1910

593

8-9-705

Р Е Ш Е Н И Е

Исполнительного Комитета Каменик-Уральского Горсовета
депутатов трудящихся

Каменик-Уральский № 231

5 апреля 1946 года

"Об утверждении трамвайной трассы II очереди города Каменик-Уральского"

Исполком Горсовета Р Е Ш И Л:

Разрешить прокладку трамвайной магистрали на участках:

- а) Улица Володарского - ст. Синарская, по улице ведущей на ст. Синарская между кварталами № 50-52, 43-55, 41-5-67.
- б) Ст. Синарская - ст. завод № 706, по улице граничащей с кварталами за № 408, 40, 37, 33, 28, 26 с южной стороны, и с границей полосы отчуждения ж. д. с северной стороны.
- в) По улице Карла Маркса с восточной стороны улицы до пересечения последней Рабоче-Крестьянской улицы с выходом между существующими зданиями (быв. подучилища и дет. н. с. м. на улице Кирова) и по ул. Кирова до пересечения трамвайной магистрали идущей на ст. Синарская.

(Выкопировка из Генплана со схемой трассы, прилагается чертеж № 8550).

2. Обязать директора завода № 706 т. Дуденского разработать детальный проект прокладки трамвайной магистрали, утвердить в соответствующих органах и представить на согласование исполкома Горсовета депутатов трудящихся до начала работ.

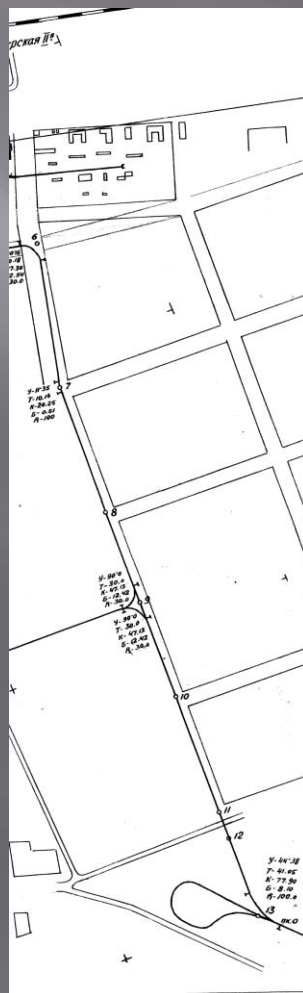
3. Учитывая то, что трамвайная магистраль должна обслуживать в данном районе вокзал ст. Синарская, подход к которому в настоящее время не может быть решен из-за пересечения территории временными ж. д. дорожками, а также застройки временными зданиями ст. Синарская, предложить руководству Синарского ж. д. узла тов. Щукину, немедленно представить свои соображения в част. подходе трамвайной магистрали к вокзалу для включения этих мероприятий в комплекс работ, по составлению проекта прокладки трамвайной магистрали.

Председатель Исполкома Каменик-Уральского
Городского Совета депутатов трудящихся - Березонский

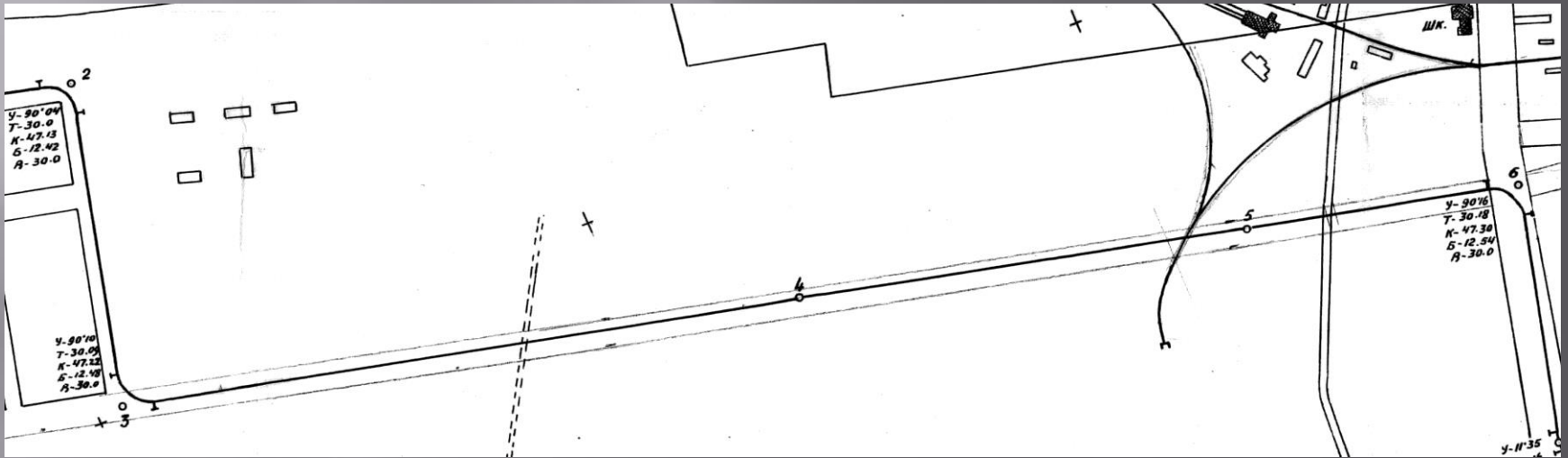
Секретарь Исполкома Каменик-Уральского
Городского Совета депутатов трудящихся - А. Селтыков

В о р о т. *Григорьев*

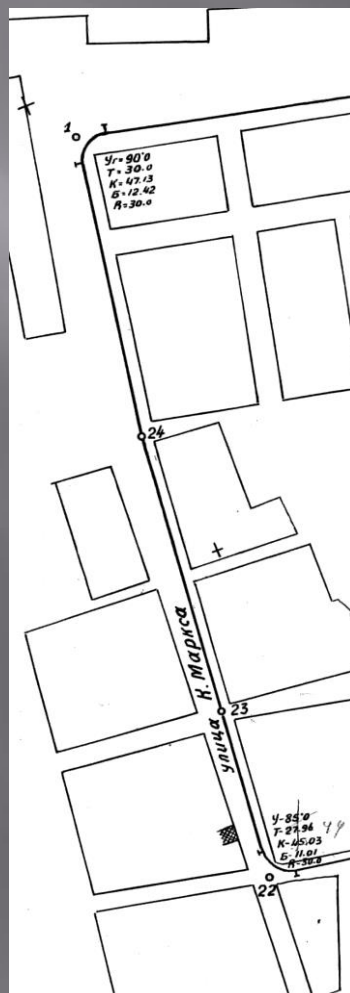
Линия должна была пройти от нынешнего места, где располагается ДК «Юность» по современному Проспекту Победы, (рассматривался вариант захода трамвая на вокзал)



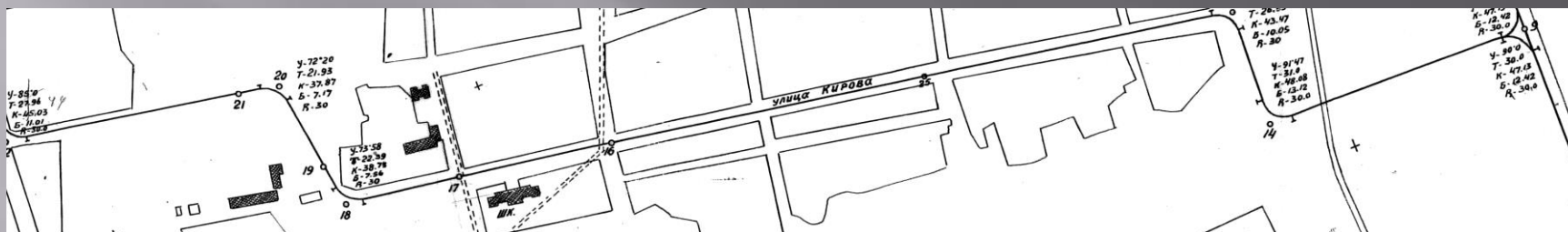
Далее она должна была повернуть в районе нынешней ул.Репина и идти параллельно железнодорожной ветке на Свердловск, поворачивая в районе нынешней улицы Пушкина



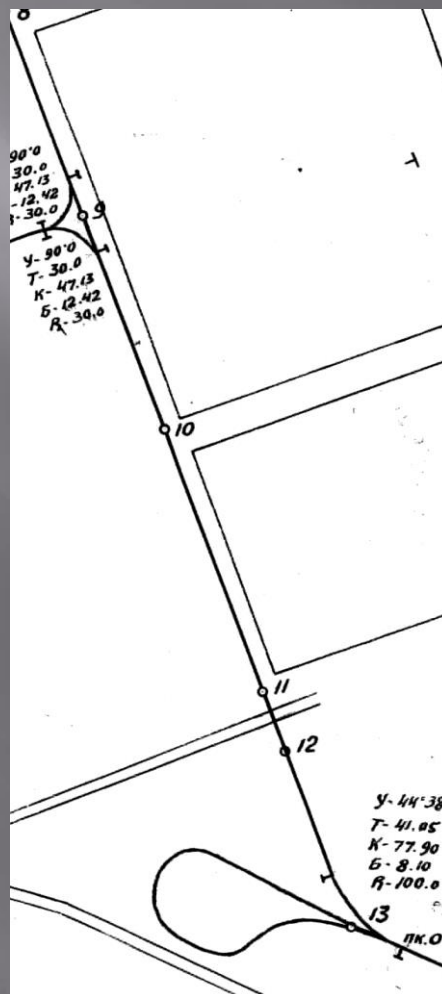
Проходить по ул.Московской до пересечения с ул.Карла Маркса, следовать по ней до пересечения с ул.Кирова



далее по Кирова-до пересечения с Пр.Победы



и опять до того места, где располагается сейчас ДК
«Юность».

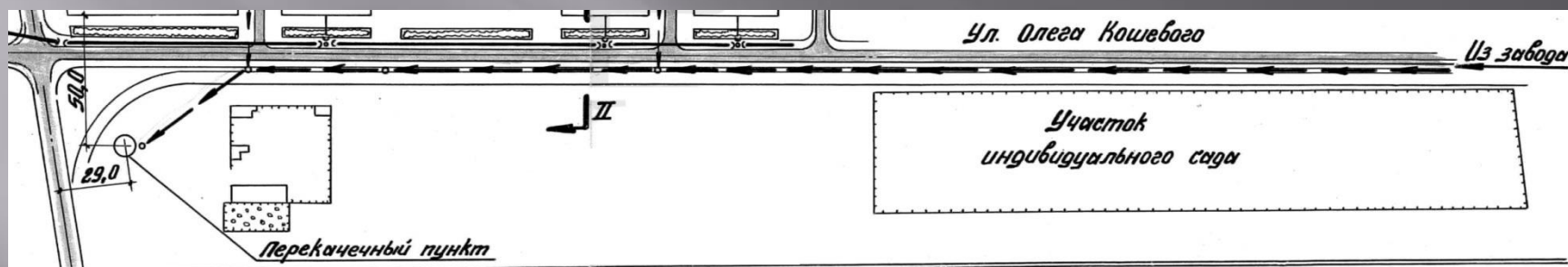


- ▣ Но утверждение проектного задания по трассе трамвая затягивалось, несмотря на неоднократное обращение каменцев в Министерство коммунального хозяйства РСФСР и выход в январе 1954 года распоряжения Совета Министров РСФСР. Министерство коммунального хозяйства так и не подготовило проект по созданию трамвайного хозяйства в городе и даже не внесло его в план шестой пятилетки на вторую половину 1950-ых годов.

- ▣ Возможно, сыграл роль и такой фактор, как стоимость проектного задания. Общая стоимость трамвайного проекта составила 25 миллионов рублей. Троллейбуса- около 12 миллионов рублей, с учётом использования существующих тогда дорог с небольшой реконструкцией . Вышеперечисленные факторы, а так же городской ландшафт помогли сделать выбор в пользу троллейбуса.

Последней попыткой построить
трамвайную линию - пусть и в локальном
варианте- было предпринято в 1955 году.

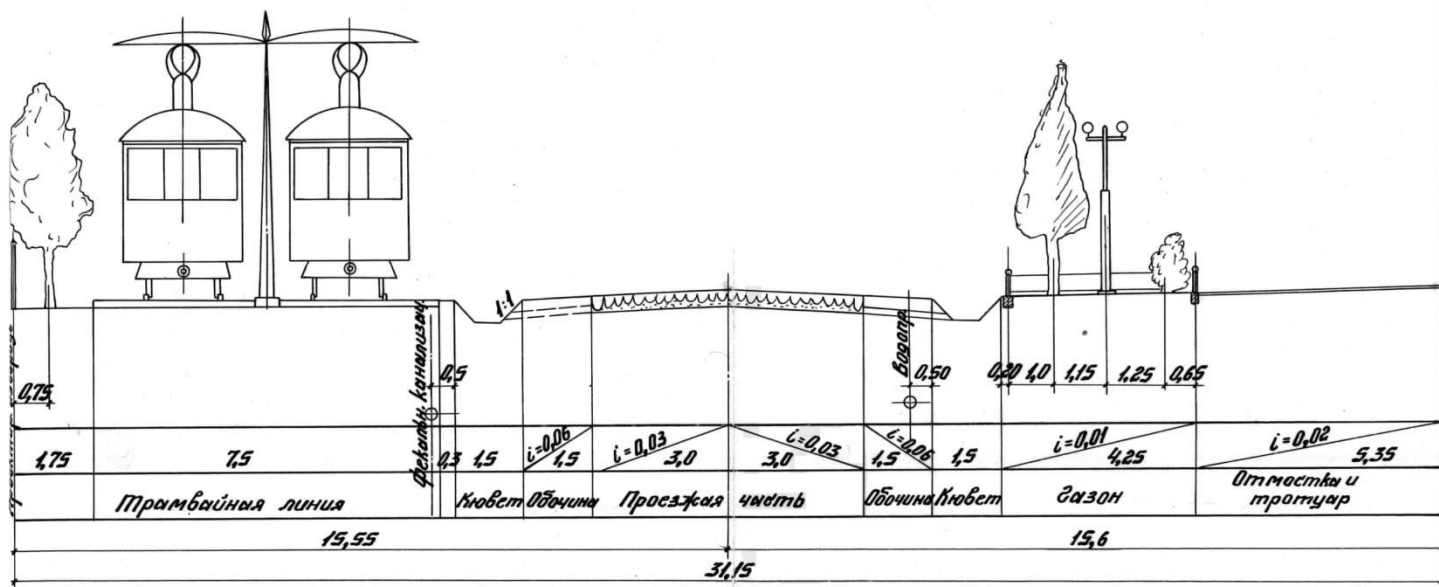
Такой вывод был сделан благодаря
обнаруженным архивным чертежам за 1955 год.



ММП-СССР „Газотрубоусталь“		ЗАВОД 705
	Школьный квартал Поперечные профили по улице Олега Кошевого	№ 13231

ния
твевой боры
лизация

№ II-II



Предполагалось пустить трамвай от центральной проходной трубного завода до места, где сейчас находится монумент трубникам-погибшим в годы Великой Отечественной Войны.



Но и этот проект оказался
неосуществлённым. Выбор окончательно
пал на троллейбус.

- ▣ Использованы материалы, предоставленные городским краеведческим музеем, фотоматериалы из личных архивов, архивов Синарского Трубного завода, фотоматериалы сайта «Одноклассники», а так же материалы из книг:
- ▣ «Каменск-Уральский. Горэлектротранспорт»; «Каменский троллейбус. Вчера. Сегодня. Завтра».
- ▣ Газета «Каменский рабочий» от 15 мая 2011 год.