

УДК 629.332 (470.5)

СТАНОВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ГОРОДА УЛЬЯНОВСКА В ДЕСЯТОЙ ПЯТИЛЕТКЕ

*Хисамов М. И., аспирант кафедры истории,
8 (8422) 44-16-98, Mr.marat.ul@icloud.com
ФГБОУ ВО "Ульяновский государственный педагогический
университет им. И.Н. Ульянова"*

Ключевые слова: *Ульяновск, грузтакси, пассажирский транспорт, Ульяновскавтотранс, автобус, троллейбус, трамвай, такси, транспортный маршрут.*

В статье авторы пытаются дать анализ ключевым особенностям пассажирской транспортной инфраструктуре города Ульяновска в 1970 – 1980 гг. Авторы наглядно демонстрируют то, что пассажирский транспорт является неотъемлемой частью системы городского хозяйства, без существования которого город как единое целое невозможно представить. Пик развития транспортной системы приходится именно на годы 9-10 пятилеток, когда в городе осуществлялось интенсивное строительство. Проблема анализируется на базе архивных источников, почерпнутых из фондов ГАУО и ГАНИУО и впервые введенных в научный оборот. В ходе работы были освещены тенденции развития пассажирского транспорта, а также его проблемы и достижения.

Актуальность проблемы грузового и пассажирского транспорта обусловлена тем, что пассажирский и грузовой транспорт является неотъемлемой частью системы городского хозяйства, существование города без представленных видов транспорта практически невозможно.

В городе и области при подготовке к 100-летию со дня рождения В. И. Ленина в период 8 пятилетки был установлен курс на строительство новых объектов культурного и промышленного значения[1]. В городе начали появляться спальные районы, и культурные и промышленные центры, что несло за собой реформацию транспортного сообщения от местной власти[2]. В 1966 году, объем пассажирских и грузовых перевозок возрос на 17, 4 процента, а уже в 1969 – на 74, 3 процента в сравнении с показателями 1965 года - 112 млн. рейсов[3]. Водители перевозок грузов и пассажиров успешно выполняли план, а чаще всего

и перевыполняли их. Так, в январе, феврале и апреле 1969 года автотранспортниками был перевыполнен на 17,8 процентов план по пассажирским перевозкам[4]. Увеличение показателей было обусловлено тем, что произошло увеличение количества транспортных средств, тем самым было улучшен пассажирский поток. Количественные показатели выглядели так: если в 1965 году в автопарках находилось семьсот автобусов, то уже в 1970 году – тысяча двести. На маршрутах города работали 915 транспортных средств, а на междугородних – 315[5]. В 1971 году управление транспорта получило 261 транспортное средство, среди них девятнадцать автобусов «Икарус-250» и «Турист» и девять семь автобусов специального назначения. Именно поэтому можно наблюдать значительный прирост: за период с 1970 - 1980 гг. количество пассажирских автобусов в городе Ульяновске увеличилось в 1,5 раза и составило в 1980 году 1800 транспортных средств[6]. Всего в городе действовало двенадцать маршрутов, общая протяженность которых составляла тысячи километров 9, 2 км[7]. Стоит обратить внимание на то, что столь значительный рост количества транспортных средств связан прежде всего с увеличением численности населения. Например, только за 1979 год поступило сорок пять жалоб от пассажиров: на неправильные действия водителей – девятнадцать; на срывы рейсов – пять; на недобросовестное обслуживание участников Великой отечественной войны – две; неправильное взимание стоимости проезда – пять; на продажу оставленных вещей – одна; на грубое отношение со стороны кондуктора – тринадцать[8].

Осенью 1972 года, в Ульяновскую область, из Саратовского региона были доставлены девять троллейбусов. Местные власти приняли решение о том, что троллейбусы первоначально будут отправлены в Ульяновск, в Засвияжское депо, где были подвергнуты проверке на предмет наличия возможных повреждений. У трех предоставленных троллейбусов был обнаружен дефект – утечка тока. Потребовался ремонт тяговых двигателей, который занял продолжительное время ввиду отсутствия необходимого оборудования. После произведенного ремонта, троллейбусы были перевезены в Заволжское депо, где и были введены в эксплуатацию[9].

Вспоминания мастера депо, А.Я. Вдовина: «Первое время нам приходилось работать в ужасающих условиях: не имелось в депо специальных комнат, оконные рамы не были застеклены. Руководил поиском кадров в депо Лапшин. Он сумел привлечь грамотных специалистов по ремонту троллейбусов: Ботарева, знавшего в совершенстве механику и

электронику, Дворянинова – мастера слесарных работ и Ананьева. По распоряжению Лапшина, мы несколько раз отправлялись на курсы повышения квалификации в Чебоксары. Курсы позволили нам ремонтникам и водителям освоить устройства троллейбуса, а также азы вождения» [10].

Долгое время не существовало контактной сети в самом депо. Из-за чего водители троллейбусов для повышения качества вождения были вынуждены собираться в несколько групп, которые в свою очередь вручную пытались доставить троллейбус до кольца. При доставке троллейбуса до места водители решали в каком порядке будет производиться обкатка транспортного средства.[11] Как вспоминал Вдовин: «... для возвращения троллейбуса в депо мы зачастую прибегали к хитрости – использовали двухколесный асфальтовый каток. С помощью тросов мы прикрепляли троллейбус к данному транспорту и тот его вез»[12].

3 апреля 1973 года - значимая дата для судьбы транспортной системы нашего города, происходит реорганизация управления трамвая, в ходе которой управление стало заниматься и троллейбусным транспортом. Под контролем реорганизованного управления началась интенсивная подготовка к открытию троллейбусных пассажирских перевозок, которая завершилась 11 января 1974 года. Первый маршрут следования пассажирского троллейбуса проходил от Оренбургской улицы и до ж/д станции Верхняя Терраса[13].

Запуск нового транспортного средства в Ульяновске был воспринят жителями без особого энтузиазма, так как многие из них просто не доверяли новой технике. В частности, согласно мемуарам Г. П. Козлова, работавшего инструктором по вождению троллейбусов, запуск нового транспорта проходил так: «Партия дала нам разрешение на начало движения. Мы оповестили всех водителей троллейбусов, обговорили маршрут, расписание движения, а затем двинулись в путь. Троллейбусы останавливались на автобусных остановках. Были очень сильные холода, температура нередко опускалась до – двадцати пяти градусов. Граждане очень долго стояли на остановках, ожидая транспорт. Однако, когда перед ними останавливался троллейбус, то в него никто не входил. Многие водители жаловались, что они всячески старались уговорить их сесть, но те под любым предлогом отказывались. Зачастую доходило даже до абсурда - водители предлагали бесплатно довести ульяновцев, но те отказывались»[14]. Особенно Примечательно то, что многим нежелание пользоваться новым транспортом у жителей города обуславливалось неудобством маршрута. Когда в 1976 году был открыт второй маршрут, конечной остановкой которого стал машиностроительный за-

вод им. Володарского, в отчетах горкома было зафиксирован бурный рост пассажиров. Согласно отчёту, лишь за 1976 и 1977 года троллейбусный транспорт перевез более шести миллионов граждан[15].

В 1977 году был разработан новый долгосрочный план по развитию электротранспорта в Ульяновске на 10 и 11 пятилетки. Согласно плану, в Ульяновске должны быть открыты троллейбусные маршруты от Заволжья до Засвияжья и аэропорта. Также была запланирована постройка троллейбусного депо рядом с образовательным учреждением ДОСААФ, расположенным рядом со Свягой. Однако, уже в 1980 году местные органы власти признали, что план фактически невыполним в указанные сроки из-за чего было решено от него отказаться[16].

В городе Ульяновске, наравне с автобусами и электротранспортом в рассматриваемый период большую роль в городских пассажирских перевозках начало играть такси. Количество таксомоторов в городе постоянно увеличивалось. Если в 1970 году, в городе было в эксплуатации были две тысячи таксомоторов, то уже к 1980 году данный показатель возрос в три раза[17]. Услуга городских таксомоторов была популярна у жителей города в вечерние или ночные часы, когда автобусы и электротранспорт прекращали свою работу на маршрутах. Огромным плюсом такси была высокая скорость, а также комфортабельность. Однако, цена за проезд в таксомоторе была в два или три раза выше нежели в иных транспортных средствах. При этом, большая часть населения Ульяновска могла себе позволить воспользоваться услугами данного вида транспорта. Если в 1960-ых годах, к услугам такси могли обращаться лишь преимущественно состоятельные ульяновцы, то уже в 1970-ых оно постепенно становится одной из самых доступных форм транспорта[18].

Среди большинства водителей такси, существовало убеждение, что к выполнению плановых показателей стремиться совершенно не выгодно. В связи с этим, огромное количество шоферов такси старалось извлечь личную выгоду, чаще всего ими был скрыт сам факт перевозки, а полученные от клиента денежные средства присваивая себе. Данные водители, в погоне за денежной выгодой были совершенно равнодушны к пожеланиям клиента и при выборе маршрута старались всячески его сократить[19].

Стоит отметить, что встречались среди водителей такси и высококлассные, ответственные, добросовестный специалисты. Высоких показателей по перевозкам пассажиров на такси добилась комсомольско-молодежная бригада имени 60-летия ВЛКСМ под руководством В.В. Артамонова, водителя с двадцатилетним стажем. В 1980 году его так-

собригада заняла первое место по пассажирскому автопредприятию среди комсомольско-молодежных бригад и получила красный вымпел Засвияжского райкома ВЛКСМ. Артамонов занимался не только перевозками пассажиров, но и наставлял молодых водителей[20]. Под его руководством отличными специалистами стали Р. Исхаков, Е. Ховрин, П. Нагачин, Д. Лысюк, И. Мубаракшин и другие. Бригада Артамонова постоянно организовывала совет, на котором коллективом водителей такси решались вопросы, которые были связаны с организацией безопасности движения и культурой обслуживания потенциальных клиентов[21]. На собраниях бригады Артамонов старался узнать и разобрать причину вызвавшую у клиента недовольство, а затем обсудить эффективный план по устранению данного недостатка. Очень часто, постановлением совета из бригады исключались злостные нарушители, отказывавшиеся встать на путь исправления[22]. Бригада Артамонова стремилась работать на улучшение показателей. В связи с этим они не ждали, когда пассажир сам найдет такси, а старались сами искать пассажиров. Шоферы бригады не стремились выбрать наиболее удобный для них маршрут, а прислушивались к просьбам клиента. Довольные клиенты зачастую оставляли положительные отзывы, что служило подтверждением мастерства членов бригады. В частности, в 1979 году бригада Артамонова перевыполнила плановые показатели на 40 процентов, к этому способствовало, по нашему мнению, спорт и здоровый образ жизни [23].

Если сопоставить количество доступных в Ульяновске таксомоторов с численностью жителей, то на каждые сто человек приходилось от 0, 03 до 0, 07 такси. Учитывая данные количественные показатели, можно утверждать, что такси никак не являлось альтернативным вариантом автобусам и электротранспортным средствам. В 1980 году таксомоторы использовались ульяновцами преимущественно редко[24].

Таким образом, проведенный анализ развития пассажирского транспорта в Ульяновске в период девятой и десятой пятилеток свидетельствует о том, что в городе были сформированы разноплановые системы пассажирского транспорта: автобусы и электротранспорт. Электротранспорт, по сравнению с автобусами был более экономически выгодным и экологически чистым видом транспорта.

Библиографический список:

1. Мухамедов Р.А., Калимуллин Р.Р. Научно-технический прогресс в советском государстве в 1950 –1980 гг: организация и реализация (на материалах Среднего Поволжья). Монография. Ульяновск: ФГБОУ ВО«УлГПУ им. И.Н.

- Ульянова», 2018. 94 с.
2. Мухамедов Р.А., Архипов Д.В. Процесс административно-территориального устройства Ульяновского округа Средневожжской области // Известия Самарского научного центра РАН. 2017. Т.19. №3. С.90-94.
 3. Государственный архив Ульяновской области (далее – ГАУО). Ф. Р-2106. Оп. 7. Д. 709. Л. 18.
 4. Государственный архив новейшей истории Ульяновской области (далее – ГАНИ УО). Ф. 13. Оп. 68. Д. 24. Л. 6.
 5. Ульяновская область за годы пятилеток. Статистический ежегодник. Ульяновск, 1979. С. 268.
 6. Ульяновская область к 70 годовщине Великой Победы: статистический сборник. Ульяновск, 2015. С. 53.
 7. ГАНИ УО. Ф. 8. Оп. 74. Д. 141. Л. 4.
 8. ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 22. Д. 32. Л. 11.
 9. Мухамедов Р.А., Карцев С.В. Промышленность Ульяновской губернии и ее влияние на региональные административные реформы. Вестник Саратовского государственного социально-экономического университета. 2014. № 3 (52). С. 104-107
 10. ГАНИ УО. Ф. 8. Оп. 17. Д. 14. Л. 9.
 11. ГАУО. Ф. Р-2106. Д. 731. Л. 5.
 12. Пашкин А.Г., Забалухина Н.В. Симбирский - Ульяновский край в новейшей истории России. 1917-1991. Люди, события, факты. Ульяновск: Корпорация технологий продвижения, 2012. С. 131.
 13. ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 7. Д. 735. Л. 8.
 14. ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. Д. 14. Л. 11.
 15. Мухамедов Р.А., Вильчик А.А. Ульяновская область в 1950 - 70-е гг.: начало реализации социального обеспечения. Вестник НИИ гуманитарных наук при Правительстве Республики Мордовия. 2018. № 2 (46). С. 41-44.
 16. ГАНИ УО. Ф. 13. Оп. 30. Д. 33. Л. 13.
 17. ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 7. Д. 714. Л. 16.
 18. Мухамедов Р.А., Голубев Е.А. Проблемы развития промышленности Ульяновской области в послевоенные годы (1946-1960-е гг.). Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2018. Т. 20. № 3-1. С. 141-145.
 19. ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 8. Д. 7. Л. 4.
 20. Колесов А. Рейс, который не кончается // Ульяновская правда. 1980. 26 октября.
 21. ГАУО. Ф. Р-2106. Оп. 8. Д. 9. Л. 11.
 22. Мухамедов Р.А., Пашкин А.Г. Криминализация социальных групп периода Великой Отечественной войны (на документах и материалах Ульяновской

- области). Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2011. Т. 13. № 3-2. С. 449-453.
23. Мухамедов Р.А., Анохина А.Б. Культивирование физкультурно-массовой и спортивной работы на промышленных предприятиях Ульяновской области в 1941-1991 гг. Известия Самарского научного центра Российской академии наук. 2018. Т. 20. № 3-1. С. 135-140.
24. ГАНИ УО. Ф. 8. Оп. 74. Д. 141. Л. 11.

BECOMING TO A TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF CITY OF ULYANOVSK IN TENTH FIVE-YEAR

Khisamov M.I.

Keywords: *Ulyanovsk, gruztaksi, passenger transport, Ulyanovskavto-trans, bus, trolleybus, tram, taxi, transport route.*

In the article, the authors try to give an analysis of the key features of the passenger transport infrastructure of the city of Ulyanovsk in the 1970s – 1980s. The authors clearly demonstrate that passenger transport is an integral part of the urban economy, without the existence of which the city as a whole cannot be imagined. The peak of the development of the transport system falls on the years of the 9-10 five-year plans, when intensive construction was carried out in the city. The problem is analyzed on the basis of archival sources, drawn from the funds of GAUO and GANIUO and first introduced into scientific circulation. During the work, trends in the development of passenger transport, as well as its problems and achievements were highlighted.